TRASPORTO LOCALE

AMICOTRENO

Periodico d'informazione per il viaggiatore GENNAIO 1996 ANNO 5 - N. 1

Sped. abb. post. /50% - Milano



TRASPORTI E POLITICA: ARRIVEDERCI ROMA

IL PREZZO DELL'INDECISIONE

IL DIFFICILE MESTIERE DELL'ASSESSORE AI TRASPORTI

AMICOTRENO

Il mensile di proposte in movimento

TIKI milano



Amico chi legge (e chi ritaglia)

Più fumetti, più lettere, più proposte turistiche. Più lettori, più abbonati : amici più che lettori, con i quali non abbiamo solo un appuntamento mensile, ma un vero rapporto di collaborazione.

AMICO TRENO da più di tre anni viaggia nel segno del **più**.

Molte cose ci uniscono, soprattutto una: sappiamo viaggiare, anche con la fantasia.

COMPILA E SPEDISCI IN BUSTA CHIUSA AD **AMICO TRENO** *C.so Magenta, 24 - 20123 Milano*

AMICOTRENO

Il mensile di proposte in movimento

Lo puoi trovare in distribuzione gratuita alle biglietterie delle principali stazioni ferroviarie o lo puoi ricevere direttamente a casa.

GRATUITAMENTE, ogni mese compilando e spedendoci questa cedola di abbonamento

Desidero sottoscrivere un **abbonamento gratuito** ad **AMICO TRENO** a partire dal primo numero raggiungibile

Nome..... *Cognome*.....

Professione..... *Età*.....

Via..... *N.*..... *CAP*.....

Città..... *Prov.*..... *Tel.*.....

SOMMARIO

AMICOTRENO

PERIODICO MENSILE DELLE FERROVIE S.p.A. - DIVISIONE TRASPORTO LOCALE - ANNO 5 - n. 1



Direttore responsabile
Carlo Pino

Comitato di redazione:
Stefano Bernardi (Responsabile Divisione TL), Mario Miniaci (Condirettore Area Trasporto), Carlo Pino (Responsabile rapporti con i Clienti Divisione TL), Giuseppe Sciarrone (Direttore Area Trasporto), Cesare Vaciago (Direttore Generale Holding Fs Spa)

Redazione Cristina Forghieri (servizi speciali), Marisa Radogna (caporedattore), Salvatore Sodano

Segretaria di redazione Giusy Stella

Collaboratori:
Danilo Amolini, Giorgio Asunis, Mario Benedetti, Fulvio Bergaglio, Silvano Bonaiuti, Renato Calabrese, Giandomenico Calvi, Margherita Castelli, Annalisa Celino, Nico Colonna, Leonardo Cordone, Ezio Corradi, Luciano Covi, Angelo Dadda, Davide Dragoni, Mario Elia, Alessandro Fantini, Massimo Ferrari, Bianca Maria Fiorillo, Edwal Fischnaller, Paolo Galletta, Nada Gaudino, Edoardo Gorzegno, Gino & Michele, Silvio Grandi, Enrico Laneri, Corrado Leonarduzzi, Enzo Lunari, Fiorenzo Martini, Lorenzo Maruotti, Francesco Midili, Vittorio Motta, Rita Nespoli, Teodoro Oliva, Ernesto Orsini, Luigi Pasetti, Athos Passalacqua, Angelo Pinas, Giacomo Pittau, Dario Recubini, Giambattista Rodolfi, Silvano Roggero, Agostino Romita, Antonietta Sannino, Mauro Scarpi, Franco Vittorio Scimò, Salvatore Sentina, Sandrino Spagnoli, Rodolfo Valentini, Luisa Velardi, Patrizio Vellucci, Francesco Vinci.

Redazione: Corso Magenta, 24 - 20123 Milano
Tel. 02/72439269-460-295 - Fax 02/72439355-464-280

Progetto grafico e impaginazione: Studio Cancelli - Milano

Referenze fotografiche: pag. 6 Paolo Tiolo/Ag. Contrasto, pag.7 M. Perelli Ag.Marka; pag.8 A. Palma Ag.Marka; pag.9 S. Ferraris Ag.Marka; pagg. 10 foto Foltran; pag.16 K. Pawel Ag.Marka; Pagg 13, 19, 41, 42, 42, 45, 47 Archivio Fs;

Le illustrazione delle pagg. 4-5 è di Marco Vaglieri

Stampa: Baioni Stampa - Roma

Impianti per la stampa: Color System - Milano

Editore: Leonardo Periodici Srl - Viale dei Mille, 35 - Milano

Iscrizione al Tribunale di Milano n° 543 del 16/10/1992

Tiratura 400.000 copie

Il disegno di copertina è di Enzo Lunari

4 Trasporti e politica: arrivederci Roma

6 Il prezzo dell'indecisione

9 Il difficile mestiere dell'assessore ai trasporti

12 La ricetta dell'Abruzzo

14 A proposito di integrazione

16 Il governo tedesco scommette sulla rotaia

18 I colori della libertà

19 In treno verso la neve

20 Sbuffi

22 Eritreo Cazzulati

23 Speciale Mister No & Nick Raider

27 "Terza classe"

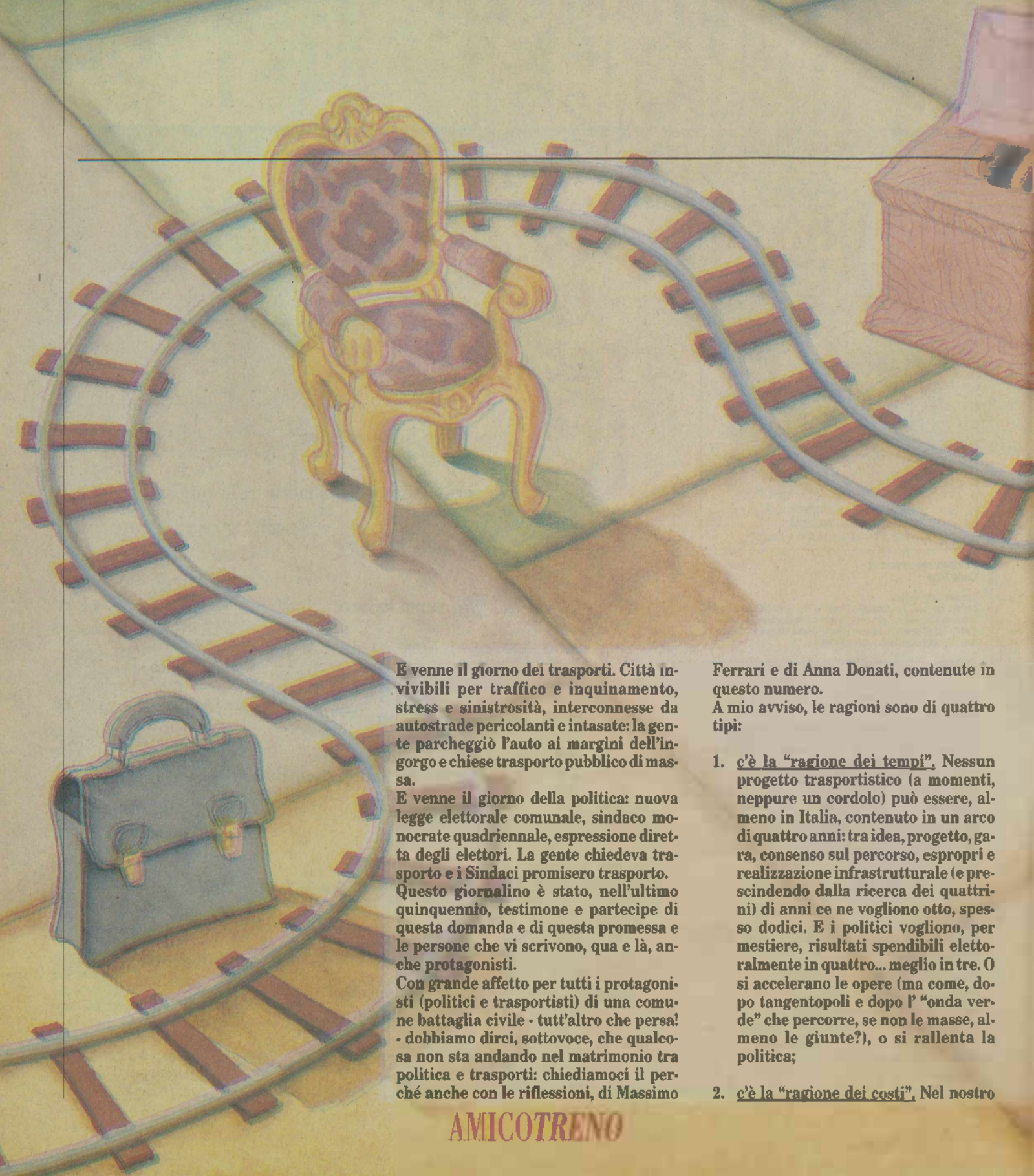
28 La cremagliera di Volterra

31 Da leggere in treno

32 Agenda

41 Lettere & lettere

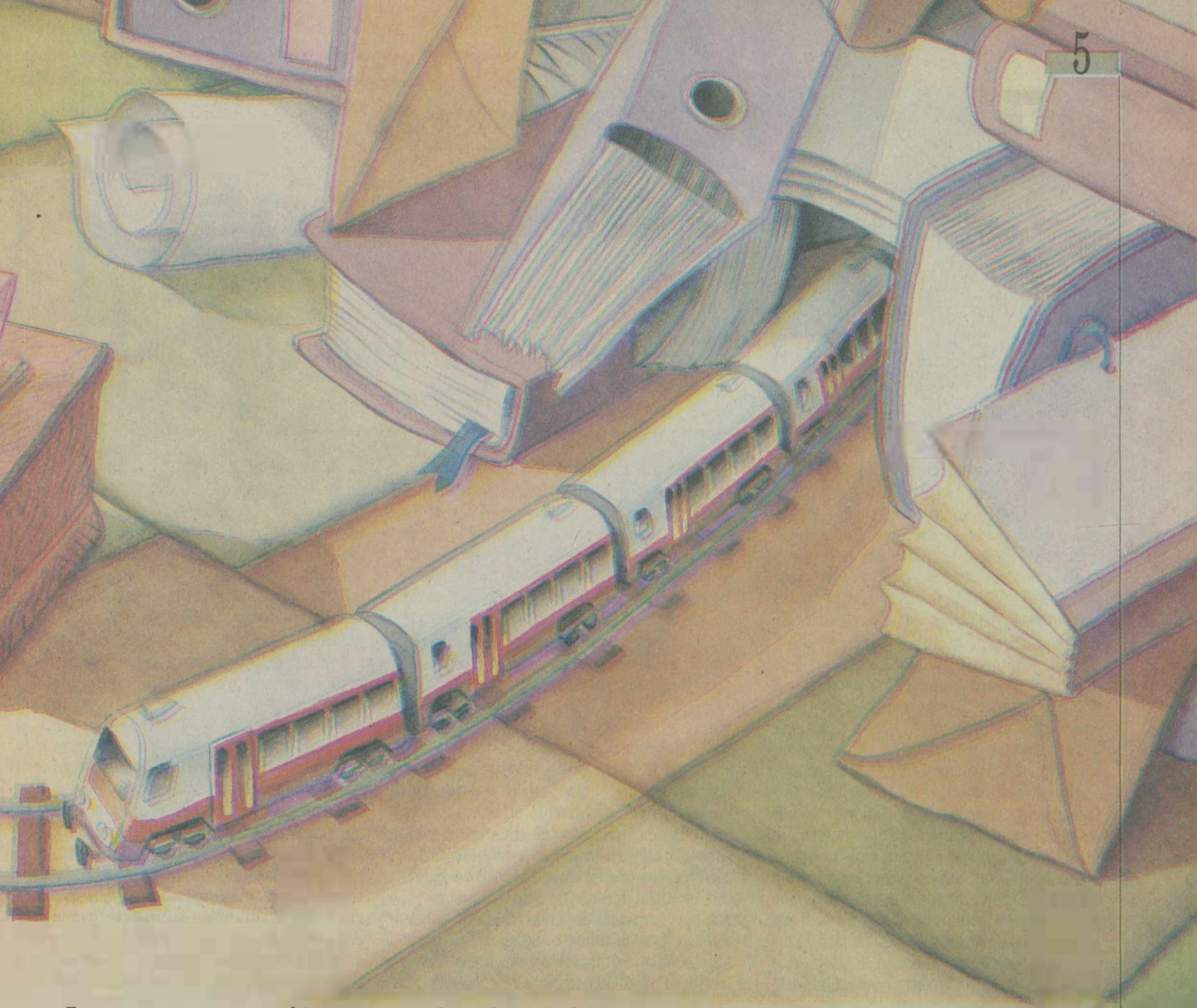
Trasporti e politica: arrivederci Roma



E venne il giorno dei trasporti. Città invivibili per traffico e inquinamento, stress e sinistrosità, interconnesse da autostrade pericolanti e intasate: la gente parcheggiò l'auto ai margini dell'ingorgo e chiese trasporto pubblico di massa.
E venne il giorno della politica: nuova legge elettorale comunale, sindaco monocrate quadriennale, espressione diretta degli elettori. La gente chiedeva trasporto e i Sindaci promisero trasporto.
Questo giornalino è stato, nell'ultimo quinquennio, testimone e partecipe di questa domanda e di questa promessa e le persone che vi scrivono, qua e là, anche protagonisti.
Con grande affetto per tutti i protagonisti (politici e trasportisti) di una comune battaglia civile - tutt'altro che persa! - dobbiamo dirci, sottovoce, che qualcosa non sta andando nel matrimonio tra politica e trasporti: chiediamoci il perché anche con le riflessioni, di Massimo Ferrari e di Anna Donati, contenute in questo numero.
A mio avviso, le ragioni sono di quattro tipi:

1. c'è la "ragione dei tempi". Nessun progetto trasportistico (a momenti, neppure un cordolo) può essere, almeno in Italia, contenuto in un arco di quattro anni: tra idea, progetto, gara, consenso sul percorso, espropri e realizzazione infrastrutturale (e prescindendo dalla ricerca dei quattrini) di anni ce ne vogliono otto, spesso dodici. E i politici vogliono, per mestiere, risultati spendibili elettoralmente in quattro... meglio in tre. O si accelerano le opere (ma come, dopo tangentopoli e dopo l' "onda verde" che percorre, se non le masse, almeno le giunte?), o si rallenta la politica;

2. c'è la "ragione dei costi". Nel nostro



Paese, per una strana architettura istituzionale, il costo del trasporto si scarica in buona parte su un soggetto (lo Stato, a breve la Regione) diverso da chi lo gestisce (per lo più il Comune): chi interpreta il risanamento del trasporto come - innanzitutto - abbattimento dei costi ha ragione, ci riesce anche (se ci prova), ma si trova nella buffa situazione di portar benefici ai contribuenti in generale, ma non a quei contribuenti che eleggono il suo sindaco. Lo "scambio" tra risparmio per lo Stato e benefici (tariffari o di servizio ridondante) per la comunità locale non regge nel Paese facile al ripiano dei deficit e restio all'analisi delle loro cause;

3. c'è la "ragione del consenso". Il meccanismo elettorale uninominale espone la "faccia" del politico, non il simbolo del partito. E la "faccia" chiede sondaggi, fin dai tempi della regina di Biancaneve (vi ricordate: "specchio, specchio delle mie brame..."). I sondaggi si fondano sull'immagine e l'immagine vuole inaugurazioni: che si inaugura oggi? Niente? I trasporti, che barba!

4. c'è la "ragione del protagonismo". L'immagine è tutta del Sindaco "acchiappavoti", l'operatività è tutta dell'azienda e l'Assessore scalpita e deve dire la sua. Al Sindaco? No, all'azienda. Capita, ragazzi, capita.

1 + 2 + 3 + 4: è finito il matrimonio tra politica e trasporti? No, ma bisogna raffreddare un po' i bollori dell'inizio e allontanare un po' questi coniugi litigiosi. Occorre tagliare il legame più ambiguo: quello rappresentato dalla proprietà delle imprese. Il soggetto che le gestisce deve essere diverso dal soggetto che commissiona i servizi: non necessariamente un privato (il pubblico si può risanare; in Ferrovia si è fatto; a Roma, e in molte città italiane, si stava facendo e si farà), ma almeno un soggetto giuridico diverso - meglio se a proprietà multipla - e legittimamente responsabile del proprio risultato. La Spa, nell'attuale ordinamento giuridico, è l'unico soggetto adeguato. Sono giorni, o mesi, di riforma per il trasporto pubblico locale: la Finanziaria 1996 contiene, in proposito, significativi principi che vi illustreremo nel prossimo numero del nostro giornale. I lavoratori - ferrovieri e autoferrotranvieri - stanno dimostrando, con i loro sindacati, attenzione militante per il risanamento delle loro imprese. I quadri delle aziende sono migliori, in professionalità e dedizione alla clientela, di quanto molti non siano indotti a credere da cattivi esempi, rari anche se irritanti.
Possiamo farcela: arrivederci Roma.

Cesare Vaciago
Direttore Generale Holding Fs

Il prezzo dell'indecisione

Carenze finanziarie, ma anche politiche all'origine della crisi del trasporto urbano

La crisi della mobilità nelle città italiane ha radici lontane e cause più recenti. Rispetto ai centri europei di analoghe dimensioni, da noi le grandi infrastrutture sono sempre state inadeguate, quando non del tutto carenti. Per oltre mezzo secolo l'unica città in cui le ferrovie hanno giocato un ruolo di rilievo nel trasporto urbano è stata Napoli, grazie alla galleria Direttissima degli anni Trenta e alle penetrazioni della Circumvesuviana, della Cumana e della Circumflegrea. Altrove il treno era visto soltanto come un mezzo per le lunghe distanze o per le gite fuori porta, salvo poi doversi adattare con fatica alla crescente marea del traffico pendolare. Fino agli anni Sessanta le metropolitane erano del tutto ignorate e solo successivamente Milano e Roma – a prezzo di un salasso finanziario tuttora male assorbito – si sono date un abbozzo di rete, mentre a Napoli e Genova sono in esercizio appena tronconi isolati. Improponibile qualsiasi paragone non diciamo con Parigi, Londra o Berlino, ma neppure con Madrid, Barcellona o Monaco di Baviera. In compenso quasi tutte le reti tranviarie e filoviarie, che pure nella prima metà del secolo potevano considerarsi all'avanguardia nel continente, sono state improvvidamente smantellate. Le poche amministrazioni che fortunatamente hanno conservato i mezzi elettrici non sono comunque state in grado di ammodernarne il sistema. A Torino metà del parco tranviario è di recente costruzione, ma, ormai a ben tredici anni dal piano del 1982, appena una linea – quella delle Vallette – vanta caratteristiche da metropolitana leggera. A Milano la maggior parte del rotabile ha più di sessant'anni d'età e, se sono state mantenute le filovie almeno sulle circolari esterne, la realizzazione di corsie integralmente riservate procede con esasperante lentezza. A Roma una sola linea tranviaria è stata costruita con criteri attuali lungo la breve tratta che separa il piazzale Flaminio dal ponte Milvio. Sempre meglio che a Napoli, dove il progetto della tranvia rapida sembra definitivamente affossato, prima dagli scandali e adesso dalla mancanza di risorse. Tutto il resto sono solo progetti cartacei, da Bologna a Firenze, da Padova a Palermo, in attesa di consensi e finanziamenti.

A lungo, per non cedere allo sconforto, abbiamo accusato gli interessi legati all'industria automobilistica di aver condizionato lo sviluppo razionale delle città, per riuscire ad imporre la motorizzazione a tappe forzate. Ma anche questa tesi, pur suffragata da parecchi argomenti a proprio sostegno, comincia ormai a non convincere più. Innanzitutto, per quanto forti e radicati, i centri di potere vicini al mondo delle quattro ruote non sono riusciti ad imporre città a misura d'automobile, come è invece avvenuto altrove in Occidente. Di autostrade urbane in Italia non c'è traccia, se escludiamo qualche patetico spezzone rimasto qua e là senza alcun impatto con il tessuto urbanistico circostante oltre a quello di accentuarne il già avanzato degrado. E nemmeno la politica dei parcheggi sotterranei è riuscita a svilupparsi, poiché non c'è domanda sufficiente a remunerare gli investimenti, almeno fino a quando il posteggio selvaggio in strada o sui marciapiedi continuerà ad essere tollerato. Perciò neppure si possono accusare sindaci ed assessori di aver trascurato il mezzo pubblico per favorire la crescita della motorizzazione privata. Piuttosto hanno subito per decenni la marea montante di veicoli, senza riuscire né a facilitarne la circolazione, né ad imporre diverse soluzioni di mobilità, salvo lo sporadico ricorso alle targhe alterne o al blocco temporaneo del traffico. E, comunque, altrove, proprio dove la congiura contro il trasporto collettivo era stata perseguita fino alle conseguenze estreme – pensiamo al caso di Los Angeles – quando ci si è finalmente decisi ad invertire la rotta, dopo aver constatato il fallimento del modello "tutto su gomma", nel giro di pochi anni si sono realizzati grandi interventi, reinventando tram, metrò e ferrovie. Mentre da noi i pur numerosi progetti non hanno saputo tradursi in concrete realizzazioni.

Dunque non solo i mali annosi si devono mettere in conto, ma anche ragioni più attuali, forse finora non abbastanza scandagliate. Ad esempio, si è più volte giustamente messa sotto accusa la cronica instabilità delle pubbliche amministrazioni. Con giunte eterogenee la cui sopravvivenza non superava in media i pochi mesi era praticamente impossibile affrontare programmi a lunga scadenza, come quelli necessari per la realizzazione di nuovi sistemi di trasporto. E tuttavia, almeno a livello locale, con l'elezione diretta del sindaco, questo micidiale handicap dovrebbe essere superato. Negli ultimi due anni si sono insediati in tutte le maggiori città italiane governi investiti direttamente dal mandato popolare con una prospettiva di durata



Il traffico caotico per le vie centrali di Napoli, nella pagina accanto una via di Roma.



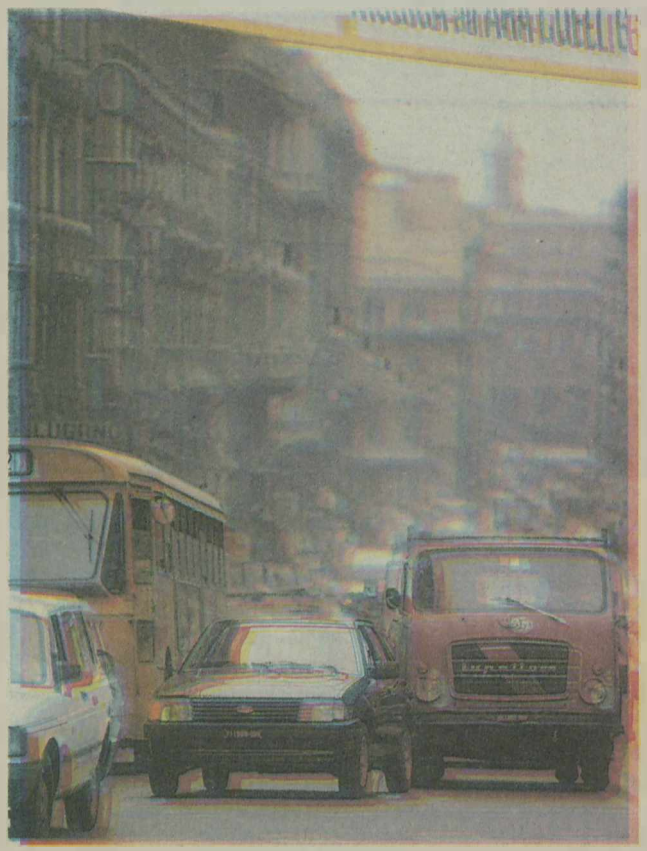
quadriennale, sufficiente ad avviare quanto meno una seria programmazione dello sviluppo metropolitano. Per di più la maggior parte di queste amministrazioni hanno una comune matrice culturale, se non ideologica: Torino, Genova, Venezia, Bologna, Firenze, Roma, Napoli e Palermo sono rette dallo schieramento progressista, che, almeno nei programmi, si è sempre dichiarato favorevole al trasporto pubblico, in particolare a quello su ferro. E del resto tale indirizzo è ampiamente condiviso anche da governi di diversa collocazione, come nel caso della giunta leghista di Milano. Eppure, questi anni di relativa stabilità e di ampia comunanza di intenti rischiano di trascorrere senza che si possano annoverare interventi significativi nelle nostre città. Certamente osta l'acuta crisi finanziaria, che, mai come ora, ha ridotto al minimo il margine discrezionale del potere politico. Ma anche questa pur gravissima penalizzazione da sola non basta a spiegare la paralisi delle opere pubbliche. Infatti, dovrebbe essere a tutti chiaro (per la verità, c'è ancora qualcuno che non vuole rendersene conto) come la stagione delle risorse illimitate sia da tempo tramontata. Di metropolitane integralmente sotterranee non potremo più permettercene, ma almeno i soldi per tram moderni e per potenziare le ferrovie già esistenti – a costi ben inferiori – dovremmo pur trovarli. Magari risparmiando sui molti sprechi ancora evidenti. E proprio qui cominciano le dolenti note.

Tutti sembrano d'accordo sulla soluzione trasporto pubblico; persino l'Automobile Club pare essersi convertita e le voci dissonanti di chi invoca ancora spazio per le quattro ruote trovano appena qualche eco nelle note di costume di uno scrittore come Carlo Castellaneta, che esperto di traffico certo non è. Tutti sembrano invocare una "cura del ferro" per le nostre aree metropolitane: da Trieste a Catania è un gran fiorire di idee e progetti, quali non si vedevano dagli anni d'oro dell'epopea ferroviaria. Poi, però, di fronte alle prime concrete difficoltà, le buone intenzioni finiscono con l'impantanarsi irrimediabilmente. Così i Comuni pretendono giustamente dalle Ferrovie un maggior impegno sul trasporto locale, ma, quando si tratta di definire il tracciato di una nuova linea, le varianti progettuali si moltiplicano all'infinito – vedi il caso di Modena o di Firenze – senza approdare ad alcun punto fermo. E nessuno sembra preoccuparsi del fatto che, in assenza dei quadruplicamenti delle maggiori linee in prossimità dei grandi nodi, ogni potenziamento dell'offerta è probabilmente illusorio. Così i pianificatori raccomandano di concentrare le risorse su alcuni tracciati forti – da convertire in tram o filobus – per assicurare frequenze intensive capaci di convincere gli automobilisti a lasciare a casa il proprio mezzo, ma pochi assessori se la sentono di riorganizzare la rete di superficie, confinando gli autobus nelle periferie ed affrontando l'iniziale malcontento di coloro che erano abituati a salire sotto casa e a scendere in pieno centro.

E poi, si potrebbe mantenere quantitativamente e migliorare qualitativamente l'offerta, aumentando la produttività, ma, anche quando le elezioni sono ancora lontane, nessun sindaco corre il rischio di uno sciopero per ridiscutere gli accordi sugli orari di guida, che sono tra i più brevi in vigore in Europa.

Emblematico di tali contraddizioni è il caso di Roma. L'Atac e il Cotral sono stati per decenni carrozzoni a vocazione assistenziale, ambiti dalla classe politica più per il serbatoio di potenziali voti che per il servizio reso alla cittadinanza. La rete è impostata in gran parte su linee di autobus, molte delle quali sovrapposte, tanto da formare una ragnatela in cui quasi nessuno è in grado di ritrovarsi. Ma poco importa, visto che il trasporto pubblico nel Lazio è praticamente riservato ai soli utenti forzati, ossia a coloro che non hanno alternative e conoscono soltanto le poche corse di cui si servono quotidianamente. La creazione del consorzio Metrebus nel 1994 diventa l'occasione per ridisegnare il tutto e rendere finalmente il servizio appetibile anche a chi è abituato a spostarsi soltanto in automobile o, tuttalpiù, con lo scooter nel centro storico. Nasce in pochi mesi una delle più ampie integrazioni tariffarie d'Europa. Ovviamente una creatura tanto giovane qualche difetto lo porta appresso, ma, anziché collaborare a mi-

gliorarne il prodotto, il ministro allora in carica trova il modo di cavalcare la protesta delle categorie in qualche modo protette, che si sentono lese nei diritti acquisiti. La giunta Rutelli, in compenso, sembra tener testa alle solite lamentazioni di pochi bottegai, che si oppongono alla stesura di qualche cordolo, per consentire ai tram di sottrarsi alla morsa del traffico. La collaborazione con le Ferrovie comincia a dare alcuni frutti positivi, con l'attivazione di servizi semi-metropolitani sulle linee suburbane e persino la caotica piazza dei Cinquecento, davanti alla stazione Termini, assume finalmente un aspetto civile, con il riordino dei capolinea dei bus. Quando, però, viene il momento di ristrutturarne la rete,



puntando su poche linee di forza ad alta frequenza di passaggi, a cui far affluire quelle periferiche, allora si fanno sentire le circoscrizioni, ognuna delle quali pretende che le proprie linee arrivino fino in centro, non senza aver disegnato i più bizzarri arabeschi all'interno del quartiere. Così tutti potranno avere una fermata sotto casa, anche se nessuno si servirà di mezzi tanto lenti e tortuosi. Intanto il Comune torna a volare alto, sognando una terza linea di metropolitana circolare tra il Colosseo e San Pietro, ma sorvolando sui tempi ed i costi necessari a tanta opera, mentre dormono nei tiretti i ben più semplici ed economici progetti di ammodernamento della rete tranviaria, compresa la linea Casaletto-Piazza Venezia, la cui realizzazione era data per imminente.

Se dalla capitale scendiamo a Napoli, il panorama già drammatico diventa disperato. L'Atan, forse, non è mai stata in grado di assicurare un livello decente di servizio, ma, all'inizio degli anni Novanta, è ridotta ormai al fantasma di un'azienda pubblica. Scandali e malversazioni hanno colpito decine di amministratori, dirigenti e dipendenti; oltre metà del parco rotabile è fuori uso per mancanza di pezzi di ricambio, mentre, caso unico in Occidente, furgoncini abusivi scorrono (a passo d'uomo, è ovvio) per le vie della città caricando i passeggeri alle fermate, un po' come avviene in Medio Oriente o in America Latina. La giunta Bassolino sembra intenzionata a cambiare registro: nasce l'Azienda Napoletana della Mobilità; in collaborazione con le Fs (ma le altre aziende in concessione non aderiscono) viene proposto il "Napolipass", prima forma di biglietto integrato che dovrebbe poi estendersi all'intera Campania; il metrò collinare arriva a Secondigliano, primo passo verso il risanamento di un quartiere considerato "off limits" per la legalità. Poi, però, riprendono i soliti giochi di equilibrio politico che tendono a paralizzare qualsiasi decisione operativa. E così, mentre si susseguono le petizioni e le manifestazioni, organizzate dall'Acusp e da altre associazioni di base, per ottenere la riapertura della Funicolare Centrale (collegamento di importanza vitale per gli abitanti del popoloso quartiere del Vomero), tutto resta bloccato, perché nessuno si prende la responsabilità di autorizzarne l'esercizio. Storie di ordinaria follia nel disastrato Mezzogiorno?

Veniamo allora a Bologna, capoluogo rinomato per il buon governo locale, favorito anche dalla incontrastata continuità delle amministrazioni di sinistra che vi si sono succedute dal dopoguerra ad oggi. Ma anche qui, in tema di organizzazione del traffico, è arduo annoverare delle benemerenze. Ad oltre undici anni dal referendum del 1984, in cui il 70 per cento dei cittadini si espresse in favore della limitazione della circolazione privata nel centro storico, non si è ancora riusciti a dare piena attuazione alla volontà popolare, nonostante il piano a suo tempo affidato al noto urbanista tedesco, Bernhard Winckler, lo stesso che aveva realizzato la pedonalizzazione del centro storico di Monaco di Baviera. E quando un assessore coraggioso, come Anna Donati, ha imposto l'adozione di un sistema elettronico di controllo dei veicoli autorizzati a circolare (il cosiddetto "Sirio"), ha finito col doversene andare, sull'onda dei ricorsi, delle polemiche, delle levate di scudi, che sono riusciti a mettere in crisi anche la compattezza della giunta felsinea. Così oggi Bologna si ritrova con un costoso sistema di telecamere per il controllo del traffico inutilizzato ed a rischio di obsolescenza e con il trasporto pubblico affidato soltanto ai bus (a parte la linea "13", parzialmente filoviaria), mentre ancora giacciono nei cassetti gli ambiziosi progetti di metropolitane regionali e di tranvie moderne che davvero avrebbero potuto cambiare le abitudini della mobilità cittadina.

Dico tutto questo nella piena consapevolezza di quanto sia comunque difficile raggiungere risultati positivi nel governo delle nostre città, con gli attuali vincoli finanziari e normativi, ma anche con il condizionamento di un'opinione pubblica mutevole e spesso dominata da istanze particolaristiche che poco o nulla hanno a che vedere con l'interesse collettivo. Si tratta, d'altronde, di esperienze che ho avuto modo di vivere in prima persona, avendo ricoperto per un paio d'anni la carica di assessore al traffico a Monza, una città di medie dimensioni la cui amministrazione si era insediata con ambizioni di profondo rinnovamento, l'elaborazione di un piano regolatore d'avanguardia, ma la cui navigazione finì presto con l'arenarsi sulle decisioni contingenti, che toccavano i piccoli interessi minuti, come la creazione di corsie preferenziali o la ristrutturazione della locale azienda di trasporto. Ricordo che persino l'inaugurazione di un'autostazione dedicata alle linee extraurbane fu l'occasione per l'inoltro di contrapposte petizioni di residenti che si lamentavano del passaggio dei bus, viaggiatori preoccupati di dover percorrere un centinaio di metri a piedi rispetto al vecchio capolinea, negozianti timorosi di perdere provvigioni sulla vendita di biglietti. A dimostrare come ogni innovazione finisca col suscitare le proteste spesso furiose di chi teme di dover rinunciare anche alle più marginali rendite di posizione. Senza per altro essere confortata dal sostegno dei molti che, a diverso titolo, ne traggono vantaggio. E non posso dimenticare come proprio l'introduzione della sosta a pagamento nella piazza principale della città – un intervento minimo di regolazione del traffico che ritenevo scontato – suscitò un enorme vespaio di polemiche, contribuendo a determinare la mia uscita dalla giunta.

Purtroppo le decisioni che comportano un minimo di coraggio sono sempre difficili da prendere, mentre l'impopolarità – ancorché momentanea – costituisce tuttora la preoccupazione principale per la maggior parte dei nostri amministratori. Ma il medico pietoso, che seguita a prescrivere pannicelli caldi, senza determinarsi ad usare il bisturi quando è necessario, finisce soltanto col prolungare l'agonia dell'infelice paziente.

Massimo Ferrari
Presidente UTP-Assoutenti

Il difficile mestiere dell'assessore ai trasporti

Considerazioni e riflessioni sull'esperienza bolognese di Anna Donati

Per 18 mesi è stata Assessore alla Mobilità del Comune di Bologna, dal novembre '93 all'aprile '95. A volerla e a chiamarla in giunta era stato l'allora e tuttora sindaco Vitali, che aveva puntato sulle competenze di **Anna Donati** nel campo dei trasporti per organizzare e rilanciare un comparto dell'amministrazione cittadina, quello appunto della mobilità non proprio "eccellente" rispetto ad altri settori, come la sanità e la scuola, dove invece il Comune può tradizionalmente vantare ottime capacità sia di pianificazione che di gestione. Una carenza che comunque vale anche per buona parte dei comuni italiani, perché – come sottolinea la stessa Donati – non è da molti anni che i problemi del traffico, della sua congestione e dell'inquinamento che ne deriva hanno iniziato ad essere affrontati come problemi seri, complessi e spesso drammatici. Una sfida che la trentacinquenne neo assessore ha accettato con estremo impegno: a partire dalla riorganizzazione della macchina amministrativa al riordino di una pletora di progetti e accordi firmati con i soggetti più diversi, qualificandone alcuni, modificandone altri e inserendoli comunque in una strategia complessiva della mobilità, che esce dalla città per coinvolgere l'intera area metropolitana. Molti di questi progetti non solo sono stati avviati, ma alcuni sono anche stati portati a compimento nel periodo relativamente breve della sua gestione.

Manca però il lieto fine: dopo le elezioni di aprile, pur riconfermandosi la stessa maggioranza guidata da Vitali, Anna Donati non viene richiamata. Le si offre in cambio un'analoga posizione in Provincia che lei rifiuta: «Accettarla – dice – sarebbe valso a una sconfessione di quanto avevo fatto e poi dalla Provincia non si è in grado di governare la mobilità a livello di area metropolitana». Anche le spiegazioni che le vengono date sono un po' fumose e generiche: è brava e tecnicamente preparata, ma un po' debole nella gestione dei problemi.

Può bastare o c'è qualcosa d'altro? Cosa possiamo ipotizzare dall'esterno? Magari c'è di mezzo l'annosa competizione tra emiliani e romagnoli (Anna Donati è di Faenza), oppure è colpa di una certa inesperienza della giovane assessore nel mediare determinate scelte con i colleghi della maggioranza? Forse la Donati è troppo testarda e magari, non lo ha detto, è anche femminista? Certo che questa Donati deve essere stata un po' una rompiscatole come collega e se uno ha un'altra possibilità di scelta... La stessa Donati non pretende di non aver commesso errori: sicuramente in alcune occasioni ha tirato un po' troppo la corda nel difendere le proprie posizioni, perché ci credeva troppo. Ma basta questo per penalizzare una gestione obiettivamente impegnata, dalla parte del cittadino e che ha prodotto risultati e soprattutto innovazione?

A questo punto vale la pena di chiedersi se, in fondo in fondo, anche nelle giunte più illuminate, non giochi un certo timore dell'innovazione: che richiede visioni di lungo respiro, mentre le scadenze elettorali sono più brevi, che crea assessori in certi momenti scomodi perché innovando determinano il malcontento delle fasce più arretrate, che guardano al singolo interesse toccato e non all'interesse della collettività (facile da sostenere come obiettivo programmatico, a parole, difficile da perseguire nella somma delle azioni amministrative).



Anna Donati, responsabile Trasporti del Wwf Italia

Su queste riflessioni, al di là del caso personale, abbiamo intervistato Anna Donati, attualmente ritornata al suo impegno nel Wwf.

Incominciamo dalla cronaca dei suoi 18 mesi di assessore. In modo sintetico, può raccontarci come ha affrontato il suo compito? Quali progetti ritiene che siano stati innovativi e perché alcuni di questi sono stati contestati?

«Il primo impegno è stato quello sul fronte organizzativo. L'Assessorato, così come l'ho trovato, praticamente mancava di un qualsiasi disegno di struttura finalizzata agli obiettivi che si sarebbero dovuti perseguire. Come ho detto, la ragione non è di inefficienza del Comune, che è invece molto ben organizzato sugli altri fronti, ma storica. Come prima cosa ho riunificato il settore del traffico con quello del trasporto. All'interno di questo unico settore sono stati creati una serie di dipartimenti

su aspetti specifici: come il nodo ferroviario, la qualità urbana (il complesso degli interventi di manutenzione, le piste ciclabili e le aree pedonali) e, insieme all'Assessorato all'Ambiente, l'ufficio di valutazione dell'impatto ambientale, con il fine di razionalizzare gli iter dei nulla osta e quindi accorciare i tempi di risposta del Comune. In collaborazione con l'azienda municipalizzata dei trasporti, è stato invece istituito il servizio "Via Libera", con il compito di rispondere alle numerose lettere che venivano ricevute (che non sempre trovavano risposta o la trovavano in tempi lunghi) e di funzionare da riferimento visibile per qualsiasi tipo di informazione sul sistema dei trasporti. L'intento di questo servizio era quello di consolidare il rapporto cittadini-amministrazione e di rompere un circuito di diffidenza che si era creato nel campo del trasporto pubblico.

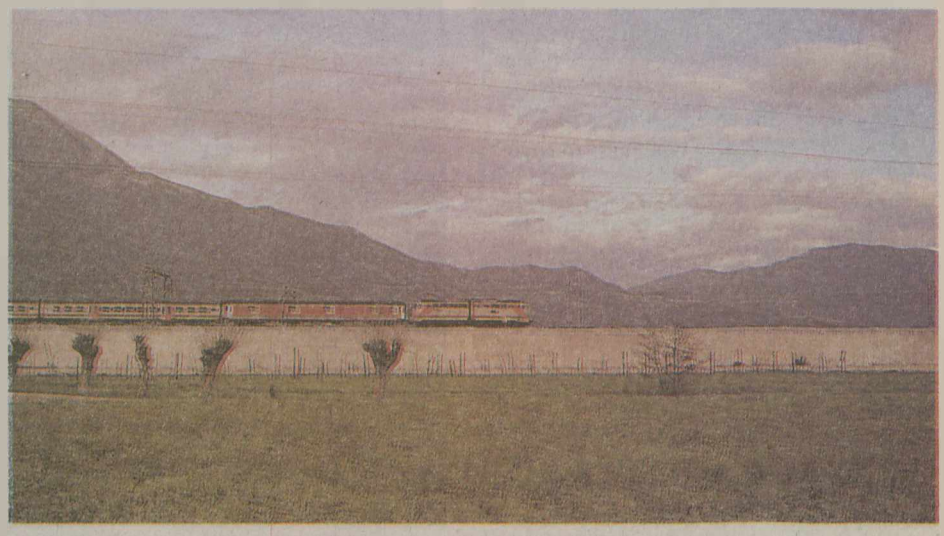
Per quanto riguarda i vari progetti che ho trovato e che giacevano inutilizzati, sono stati riconsiderati e finalizzati all'interno di un disegno strategico complessivo della mobilità metropolitana.

Uno dei progetti più impegnativi, e ritengo anche innovativi, è stato quello relativo alla ridefinizione del "nodo ferroviario" di Bologna: qui il problema era di eliminare il pesante impatto ambientale del progetto Alta Velocità elaborato dalle Fs e nello stesso tempo di aprire un dialogo con le Ferrovie per l'introduzione di un servizio metropolitano ferroviario. I due obiettivi sono stati raggiunti: nella versione attuale del progetto l'ingresso dell'Alta Velocità nel nodo è al 50 per cento interrato; mentre per quanto riguarda il servizio metropolitano, il Comune, sulla base di uno studio commissionato a un consulente di Zurigo (città all'avanguardia in questo settore), ha quantificato la domanda di servizio locale e proposto un'ipotesi di rete. Qui innovativo è stato il metodo, perché il Comune non ha solo avanzato rifiuti o pretese "tout court", ma ha presentato proposte, contribuendo ad attivare il dialogo e la collaborazione con le Fs, per giungere così a un progetto integrato. E innovativo è stato anche il coinvolgimento dei cittadini, attraverso la partecipazione al percorso progettuale e decisionale dei comitati che si erano formati contro l'Alta Velocità. Con loro abbiamo sottoscritto un patto di consultazione e fornito in modo trasparente ogni dato e difatti il progetto finale è stato approvato con soddisfazione di tutti: cittadini, Comune ed Fs.

Alcuni progetti sono stati invece messi da parte: uno è quello della metropolitana sotterranea che, francamente, per le dimensioni di Bologna (400 mila abitanti), era difficilmente sostenibile a fronte dei costi che avrebbe comportato. Questo progetto è stato sostituito con un altro, di nuova elaborazione, che alla metropolitana sostituiva un sistema tranviario articolato, sull'esempio di quanto realizzato in altre città europee di dimensioni analoghe a quella bolognese (come Zurigo, Strasburgo e Valencia), e per il quale abbiamo chiesto un finanziamento all'interno della legge 211».

Su questi progetti mi sembra che ci sia stata piena condivisione. Altro discorso è stato invece quello delle aree a traffico limitato e del sistema Sirio. Di cosa si tratta?

«Per quanto riguarda il centro storico, durante la mia gestione, i permessi sono stati dimezzati (da 90 mila a 45 mila) privilegiando ovviamente i residenti, le attività commerciali di carico e scarico e i disabili. Ad essere penalizzati da questo intervento sono stati soprattutto i professionisti. Penalizzazione che comunque ritenevamo relativa, considerate le dimensioni del centro storico (2 km per 2) e la possibilità di usare mezzi alternativi (mezzi pubblici, motorini e biciclette) oltre quella di poter affittare o comprare un posto auto. Sono scelte non facili, su cui gli amministratori sanno che non si creerà entusiasmo, anche perché da noi si tratta di scelte nuove. Ma



devono essere fatte se si vuole affrontare in modo serio il problema del traffico nei centri storici. D'altra parte, anche se all'inizio sono impopolari, guardando all'esperienza di altre città europee, dove queste scelte sono operative da anni, sappiamo che poi la gente è in grado di cambiare le proprie abitudini e alla fine capisce l'importanza degli interventi fatti.

Introdurre le aree a traffico limitato però non basta, occorre anche far rispettare i divieti. Perché il controllo non fosse troppo oneroso per l'amministrazione (il numero dei vigili è quello che è e devono assolvere anche ad altri compiti), ho sviluppato il sistema Sirio: una serie di telecamere ai varchi (ne sono state installate cinque sugli 11 esistenti) collegate a un sistema computerizzato che verifica in tempo reale se la targa del veicolo inquadrato e fotografato rientra nella lista dei 45 mila permessi di ingresso al centro storico. Un sistema che faceva risparmiare al Comune circa due miliardi e mezzo all'anno, ma anche un sistema "eversivo" per il costume italiano del "facciamo pure le regole, che tanto poi i controlli non ci sono". Tant'è che Sirio è stato fortemente osteggiato dalla destra e dai commercianti. Per bloccarlo si sono appellati al Codice della strada, la cui interpretazione, quando fa riferimento all'uso dei sistemi telematici, peraltro previsti, è abbastanza ambigua. Il risultato è che Sirio non è entrato in funzione. È ancora in fase sperimentale, in attesa delle decisioni del Ministero dei Lavori pubblici. Decisioni che a tutt'oggi si fanno attendere: che poi sia per congenite lungaggini burocratiche piuttosto che per pressioni di lobbies o forze politiche questo non lo so.

Quello che mi è dispiaciuto è che Sirio è stato motivo di discussione anche all'interno della maggioranza. Il Sindaco non ha saputo, secondo me, difendere la portata innovativa del progetto. Bologna sarebbe stata la prima, a livello non solo italiano ma europeo, a dotarsi di uno strumento telematico di questo tipo. E la telematica è la futura strada che dovranno imboccare tutte le amministrazioni con poche risorse e compiti sempre maggiori nel governo della mobilità. Era questo, e non tanto Sirio in se stesso, che l'amministrazione doveva difendere. Far capire che quando ci si pone nel campo dell'innovazione, prima ci sono le nuove tecnologie e poi le normative. Invece si è preferito il terreno del confronto "normativo", che non poteva che portare a un "mea culpa" del Comune, attraverso il riconoscimento ai detrattori di Sirio che sì era vero che l'amministrazione si era spinta troppo avanti, quasi che fare innovazione fosse una colpa, e che quindi aveva commesso degli errori».

Altri suoi progetti contestati, o che comunque hanno suscitato discussioni, sono quelli relativi ai parcheggi e alla creazione di una nuova area pedonale. Ce ne vuole parlare?

«Per quanto riguarda i parcheggi mi ero trovata un piano già redatto di tipo fantascientifico, con previsioni di circa 10 mila nuovi posti auto. Mi sono allora impegnata a redarre un progetto fattibile, per circa 2.500 posti auto, per i quali avevo individuato tre aree a ridosso del centro storico e collegate con la fu-

tura rete tranviaria. Ho considerato questi parcheggi prioritari, dato che quelli di interscambio esistono già e per di più sono vuoti, a causa delle carenze dell'attuale rete di trasporto pubblico. Il progetto destinava inoltre il 30 per cento dei parcheggi ai residenti, che erano stati i più penalizzati dai vari interventi sul traffico (50 km di corsie preferenziali per gli autobus, nuove piste ciclabili e nuove aree pedonali). Il conflitto è nato su una delle tre aree individuate, sulla quale due volte alla settimana si svolge un mercato piuttosto importante. Manifestazione che il parcheggio, essendo sotterraneo, non avrebbe impedito; solo una piccola minoranza degli ambulanti si sarebbe dovuta trasferire in una via laterale. Le proteste della categoria comunque, e come era prevedibile, non sono mancate e anche qui la maggioranza ha un po' vacillato. Prima mi accusavano, come verde, di detestare le automobili e quindi di non voler affrontare il problema dei parcheggi; quando l'ho affrontato mi hanno chiesto, sull'onda delle proteste, di spostarli più in là. Ma il concetto di "più in là" non esiste nel momento in cui la costruzione dei parcheggi non solo doveva essere economicamente redditizia, visto che vi partecipava capitale privato, ma non poteva nemmeno prescindere dalle esigenze dei residenti. Magari mi sono un po' troppo intestardita, ma alla fine hanno dovuto riconoscere che le aree proposte dal progetto erano quelle ottimali e il piano parcheggi è stato votato.

Per quanto riguarda invece le aree pedonali, delle sette previste giacenti nei cassetti, ne ho realizzata una: quella di via del Pratello, una strada storica, conosciuta per le tante tipiche osterie bolognesi e quindi con una vivace vita notturna. Durante il giorno, quando sono presenti anche i vigili, avevo disposto delle barriere che non intralciassero il traffico commerciale e dei disabili. Di notte però, anche a tutela della quiete dei residenti, avevo impedito l'ingresso con un sistema fisso. Ed è stato subito rissa sulla legittimità o no di questo tipo di barriera, a dimostrazione che a dar fastidio ancora una volta non sono le regole, ma i sistemi di controllo scelti perché le regole siano rispettate. Infine, questo non contestato, vorrei ricordare il nuovo piano del traffico, che è stato adottato dalla giunta nel febbraio '95 e che è stato presentato alla città con un convegno internazionale. Il piano riassume tutti i progetti avviati nell'ambito dell'area metropolitana e avrebbe dovuto poi essere integrato con il nuovo piano urbanistico».

Come valuta l'esperienza di amministratore locale, a livello personale e a livello politico? E perché, secondo lei, non è stata riconfermata dopo le elezioni dell'aprile '95?

«Sicuramente è stata un'esperienza importante. Rispetto all'impegno nel Wwf e all'attività parlamentare mi ha obbligato a misurarmi con il piano dell'azione, del fare: nel trovare soluzioni e le risorse per concretizzarle. Mi ha insegnato che ai cittadini bisogna proporre una visione strategica e progetti di lungo respiro, ma anche, ogni mese e ogni anno, far loro vedere che quei progetti sono stati avviati, sono visibili e fanno passi avanti. Per quanto riguarda la valutazione politica, non è così positiva e me ne dispiace perché ho lavorato in una giunta progressista. Da dove deriva questa mia delusione? Innanzitutto dalla constatazione che in Italia ci troviamo a dover fronteggiare una destra che fa una sfacciata campagna a favore dell'automobile e che propone nel settore della mobilità soluzioni che in nessuna città europea governata dalla destra, come Londra e Parigi, sono mai state non solo realizzate, ma nemmeno prese in considerazione. Anzi, proprio in queste città sono già funzionanti da anni molti degli interventi che ho proposto per Bologna. La nostra è quindi la destra più arretrata d'Europa e come se non bastasse viene in parte assecondata dalle stesse giunte progressiste (più precisamente dalle componenti del centro moderato di queste giunte), per valutazioni – io credo – di tipo esclusivamente elettorale. Alla prima contestazione ci si fa prendere dal timore dell'impopolarità.

A Bologna, ad esempio, i commercianti si sono distinti per l'assenza totale di proposte alternative. Unico loro scopo era quello di bloccare i progetti dell'amministrazione che non gli andavano. Spesso poi dando prova d'insipienza, perché le aree pedonali nell'esperienza di tutte le città sono quelle più frequentate e vivaci proprio per il commercio. Ma tant'è: basta uno strepito estemporaneo perché molti amministratori si impauriscano attribuendolo all'intera città.

Paura che poi, come a Bologna, è puntualmente smentita dai fatti. Ricordo che il referendum sulla chiusura del centro storico era stato votato dal 75 per cento dei cittadini, così come altri sondaggi commissionati dal Comune sull'allungamento dei percorsi protetti per gli autobus e il progetto Sirio avevano evidenziato come la maggioranza dei cittadini fosse favorevole.

C'è quindi nei palazzi dell'amministrazione un po' di respiro corto; c'è però dall'altra parte anche l'incapacità dei cittadini ad organizzarsi, a far sentire la propria voce, a partecipare ai progetti della cosa pubblica. Questo fa sì che manca quasi sempre una visione complessiva dei problemi che devono essere affrontati, che spesso sono complessi e che quindi necessitano non del singolo intervento ma di una strategia articolata e non certo di breve termine. Questo livello di coscienza dell'agire politico manca: negli amministratori, ma molto anche nei cittadini. In questa situazione posso capire che il lavoro dell'amministratore diventi più difficile; come posso capire, ma non del tutto giustificare, che ci si faccia prendere da ansie elettoralistiche, dal timore di perdere il voto del cittadino a cui è stato tolto il parcheggio sotto casa. Occorre quindi un'azione culturale e associativa molto forte nella base sociale (e questo è uno dei motivi per cui sono rientrata a lavorare nel Wwf) se vogliamo rompere l'attuale circuito di disinformazione tra amministratori e amministrati. Ci vorrebbe poi più coraggio, anche nelle amministrazioni avanzate come quella di Bologna, se non si vuole correre il rischio di scontentare alla fine tutti per aver avuto paura di non scontentare nessuno. E ci vuole innovazione: il vecchio non sono gli uomini, sono gli strumenti di cui oggi disponiamo e la metodologia con cui siamo abituati ad approcciare i problemi.

Perché non sono stata riconfermata? Alla fine direi un po' per tutte le cose che ho detto, perché se andiamo a vedere, al di là delle discussioni, una sintesi all'interno della maggioranza è sempre stata trovata. Né la giunta è stata penalizzata dal voto: l'esito elettorale è stato favorevole sia per Vitali che per i verdi. Piuttosto bisognerà vedere che fine faranno i progetti avviati durante la mia gestione».

Concludiamo allora con i progetti di cui abbiamo parlato nella prima parte dell'intervista. A che punto sono?

«L'area pedonale di via del Pratello è stata riaperta di notte e le altre non sono state portate avanti. Il piano del traffico è stato accantonato con la comoda formula di "linea guida", il che significa che non lo si vuole considerare uno strumento forte. La questione del nodo ferroviario mi risulta che non proceda e questo vuol dire che non sono stati mantenuti rapporti attivi con le Fs. Per quanto poi riguarda il sistema tranviario, non è rientrato nella prima tranche dei finanziamenti della legge 211: un insuccesso, secondo me, dell'attuale giunta che, nel settore della mobilità, non sa svolgere un ruolo attivo a livello nazionale. Ritorniamo al discorso di prima: se si vogliono subire le cose non si fanno, se le si vogliono fare bisogna essere determinati. Anche perché quando si tratta di mobilità non possiamo permetterci di sprecare del tempo e non possiamo permettercelo perché i tempi per risolvere problemi, che si sono aggravati anno dopo anno proprio perché non sono mai stati affrontati, non sono brevi: richiedono interventi infrastrutturali, finanziamenti, riorganizzazione profonda del settore e promozione dell'integrazione a tutti i livelli (tariffe, vettori, società di trasporto). Tutti processi non brevi. Per l'area metropolitana di Bologna avevo messo in bilancio non meno di cinque anni. Se prendiamo poi una situazione come Roma, e presupponendo buoni livelli di efficienza amministrativa, gli anni diventano almeno dieci. I tempi sono questi: bisogna dirlo ai cittadini, bisogna saperli convincere, bisogna saper far sedimentare le conseguenze di ogni intervento sulle abitudini dei singoli. Se non si fa questo, se non si sceglie e non si decide con fermezza si crea solo incertezza. E l'incertezza è una merce che nel settore della mobilità non paga».

Cristina Forghieri

La ricetta dell'Abruzzo

L'Assessore Marco Verticelli illustra i progetti per lo sviluppo del trasporto pubblico regionale

L'autunno scorso, in coincidenza con l'inizio della discussione della legge finanziaria in Parlamento, l'Assessorato ai Trasporti della Regione Abruzzo ha siglato un protocollo d'intesa con le Fs che, oltre a prevedere una serie di interventi infrastrutturali e di potenziamento della rete ferroviaria regionale finanziati congiuntamente, pone le premesse per avviare l'integrazione tariffaria e vettoriale tra gomma e ferro e ipotizza la creazione di una società partecipata tra Regione, Fs e gli altri soggetti regionali del trasporto che vorranno aderirvi. Alla società sarà affidata la missione di gestire e organizzare il trasporto pubblico locale abruzzese. E questo è un grosso elemento di novità, perché è la prima volta che una Regione italiana promuove la creazione di una società con altri partner per gestire non solo il trasporto ferroviario, come nel caso della Sfr (Società ferroviaria regionale) in Lombardia, ma l'intero sistema dei trasporti pubblici regionali. Per la verità esistono ipotesi di assetti societari integrati in fase di studio in altre regioni, resta però il fatto che l'Abruzzo è la prima ad aver siglato con un accordo la creazione di una società di questo tipo.

Sul futuro del trasporto pubblico regionale, "Amico Treno" ha intervistato **Marco Verticelli**, esponente del Pds, di cui è stato segretario regionale. A Verticelli, che è alla sua prima legislatura regionale, è stato affidato l'Assessorato allo Sviluppo Economico che comprende, oltre ai trasporti, l'artigianato, il commercio e la pesca marittima.

Assessore Verticelli, come si inserisce l'accordo da lei siglato con le Fs nelle ipotesi di riforma del trasporto pubblico previste dalla legge finanziaria in questi giorni in discussione al Senato?

«Come prima cosa devo dire che l'avvio della discussione sui temi del trasporto pubblico all'interno della finanziaria mi ha preoccupato non poco. Ad oggi infatti, ma speriamo che il finale sia migliore, è emersa una combinazione di due elementi che non definirei certo positiva per le Regioni. Detto in soldoni, le si vogliono investire di maggiori responsabilità, ma con risorse finanziarie ridotte. Questo non significa che come responsabili locali non siamo consapevoli che, rispetto al passato, occorra finalmente offrire migliori servizi a costi minori. Possiamo agire, come già si è iniziato a fare in molte regioni, sull'area degli sprechi, che ci sono stati, e avviando processi seri di razionalizzazione organizzativa del settore. I limiti delle possibilità di questo tipo di interventi, nel momento in cui si quantificano le risorse che devono essere destinate ai trasporti, devono però essere chiari, perché a tagliare spese facendone ricadere i costi sulle fasce sociali più deboli sono capaci tutti. Con l'accordo stipulato con le Fs, ho in un certo senso voluto giocare d'anticipo rispetto a queste due linee di fondo che stanno emergendo nella discussione al Senato: può essere l'occasione giusta per risparmiare, migliorare il servizio, ma non far pagare inutili costi sociali».



Marco Verticelli, Assessore allo Sviluppo Economico della Regione Abruzzo

Vuole spiegare il percorso attraverso il quale si può arrivare a questo?

«Innanzitutto è imprescindibile una riforma del sistema delle concessioni, che si deve porre come risultato obbligato di un preciso disegno organizzativo. Mi spiego: non si tratta tanto di riformare un sistema a sé stante, ma si tratta di vedere quali obiettivi mi pongo per migliorare e rendere efficiente il trasporto pubblico. Un obiettivo è sicuramente quello di promuovere l'integrazione tariffaria consentendo ai viaggiatori di poter cambiare mezzo di trasporto all'interno del territorio regionale con un unico documento di viaggio. Per fare l'integrazione tariffaria occorre però fare anche l'integrazione dei vettori e dei servizi (linee, orari e così via) e questo porta inevitabilmente, se la gestione del sistema vuol essere efficiente, senza rischi di disagio per l'utente, all'integrazione societaria. Per la nostra regione io ipotizzo una holding che governi perlomeno le società operanti nei diversi bacini di traffico. Ma una società di questo tipo presuppone per forza il dover rivedere il sistema delle concessioni. Oggi in Abruzzo ne esistono di vari tipi, date in varie forme e modi dal Governo e dalla Regione. Il risultato è stato però uno solo: quello di complicare la vita al trasporto pubblico regionale. Secondo me dovrebbe invece esistere un'unica concessione che la Regione trasferirebbe alla holding insieme alla possibilità di fare subconcessioni, fermo restando il principio che dovrà comunque essere assicurata tutta una serie di collegamenti (circa il 60 per cento delle linee esistenti) che la Regione ritiene strategici e comunque di interesse sociale».

Quali dovrebbero essere i partner di questa futura holding abruzzese e quali i vantaggi per il funzionamento del sistema complessivo dei trasporti sul territorio regionale?

«Alla holding dovrebbero partecipare le Fs, la società regionale di trasporto su gomma Arpa e i privati che vorranno entrare. I vantaggi di una società di questo tipo sarebbero prima di tutto quello di razionalizzare il sistema esistente (oggi operano in Abruzzo 54 società di trasporto tra private e pubbliche, anche se va detto che il 50 per cento delle linee in concessione è gestito dall'Arpa) e, in secondo luogo, quello di dare la possibilità alle società di bacino di essere più flessibili, rispondendo in modo più pronto e puntuale alla domanda locale. Sarebbe quindi un significativo passo

avanti rispetto alla rigidità del sistema attuale: oggi per spostare di 300 metri una fermata di autobus o per crearne una nuova se si apre una scuola ci vogliono dai tre ai sei mesi di pratiche burocratiche».

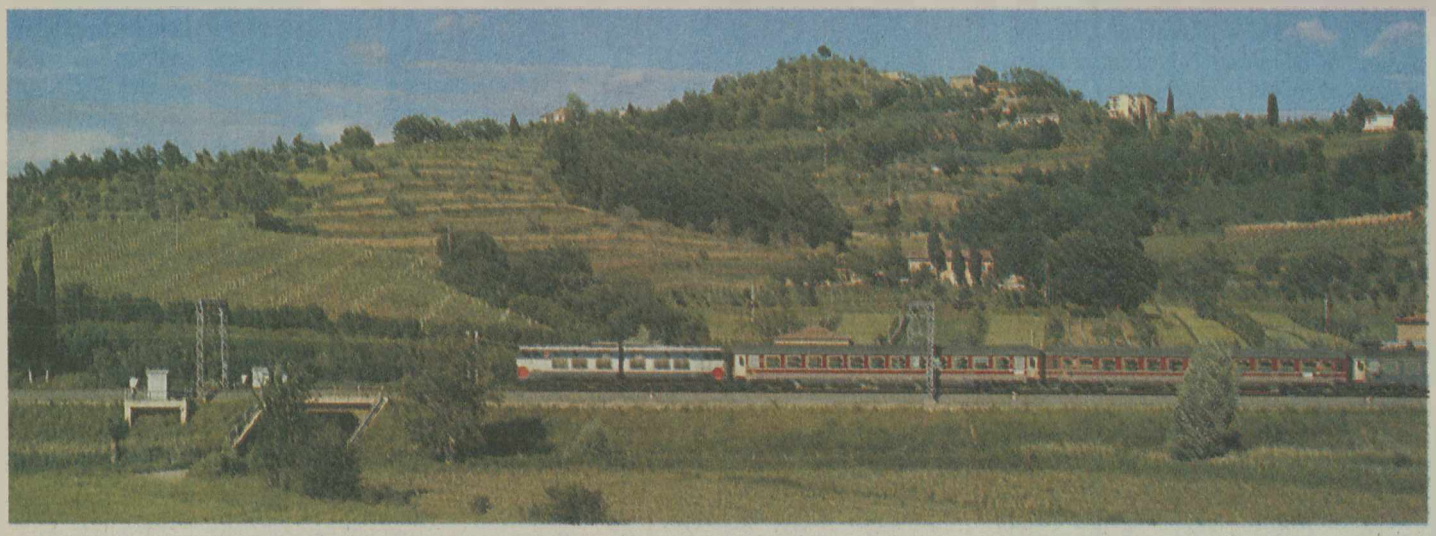
Il protocollo d'intesa con le Fs è stato firmato ad ottobre, i tre gruppi di lavoro misti hanno iniziato a lavorare un mese più tardi. Quali tempi prevedete per realizzare quelle parti dell'accordo che riguardano l'integrazione delle tariffe e dei servizi e l'integrazione societaria?
«Ci siamo dati scadenze precise e direi che è stata impostata una scaletta di lavori che ha tempi rapidi. Con la prossima primavera sarà già definita e operativa l'integrazione tariffaria e una parte dell'integrazione dei servizi. Per quanto riguarda la creazione della società regionale dei trasporti posso essere meno preciso. Sicuramente le condizioni di base (tipologia della società e dei soci, missione, eventuali patti di sindacato e così via) possono essere definiti in pochi mesi. Sarà poi oggetto di valutazione il quando farla nascere. Dipende anche da cosa si deciderà, all'interno della finanziaria, sulla riforma del trasporto pubblico (*l'intervista è stata effettuata il 15 di novembre, n.d.r.*). Resta comunque centrale un fatto: quello del riconoscimento del ruolo fondamentale che le Fs sono chiamate a svolgere, perché la Regione crede e vuole rilanciare la ferrovia come attore fondamentale del sistema dei trasporti in Abruzzo. Sul futuro sono ottimista. Le basi ci sono tutte e il protocollo d'intesa firmato con le Fs ha trovato anche l'appoggio convinto dei sindacati, che vogliono essere coprotagonisti del processo che abbiamo avviato. Da qui anche la decisione di creare un "tavolo della mobilità", sede di confronto tra enti locali, società di trasporto e sindacati, sull'esempio di quello della Regione Lombardia, che sarà presto ufficializzato con una delibera della Giunta e quindi istituzionalizzato».

Entriamo nel merito dei potenziamenti della rete ferroviaria regionale. Cosa prevede l'accordo?
«Sono stati concordati finanziamenti per tre miliardi, in compartecipazione al 50 per cento, per interventi tecnologici su due linee locali (Avezzano-Roccasecca e Sulmona-Carpinone). È stata riconosciuta l'importanza del servizio ferroviario metropolitano introdotto dalle Fs sulla Teramo-Giulianova-Pescara-Chieti: un bacino di traffico su cui è concentrato il 75 per cento della popolazione abruzzese. Il servizio, inaugurato nel luglio '94, ha dato risultati positivi e per noi è fondamentale perché costituisce una risposta al drammatico problema della statale adriatica. E l'aggettivo drammatico vale non solo per le condizioni di traffico e relativo inquinamento, ma vale anche per le casse regionali dato che, nel periodo estivo, viene introdotto il dirottamento obbligatorio del traffico pesante sulla rete autostradale e i costi del pedaggio sono a carico della Regione. Con l'accordo, le Fs si sono impegnate a potenziare il servizio metropolitano, attraverso un nuovo modello d'esercizio, prolungandolo fino a Sulmona e istituendo nuove fermate. Si studierà inoltre l'elettrificazione della tratta Teramo-Giulianova. Altro punto forte dell'accordo riguarda il collegamento con Roma. Oggi per raggiungere la capitale ci vogliono tre ore e un quarto, con l'introduzione del Pendolino si ridurranno i tempi a due ore e mezza e la linea potrà essere ancora più veloce se si procederà al raddoppio della tratta Pescara-Sulmona, che mi auguro di poter fare in parte rientrare nei finanziamenti Cee destinati alle infrastrutture ferroviarie. Quello che conta comunque è che il collegamento ferroviario con Roma possa diventare seriamente concorrenziale alle autostrade».

So che lei ha però un sogno nel cassetto, quello dell'arretramento della linea ferroviaria costiera. È realizzabile?
«Secondo me sì, anche perché con lo spostamento della ferrovia si verrebbero a liberare aree pregiate e quindi il progetto potrebbe in parte autofinanziarsi. C'è poi da considerare che si tratterebbe di un intervento di risanamento urbanistico di dimensioni tali da poter diventare un progetto pilota per la stessa Comunità europea. Quindi, per il futuro, sono abbastanza ottimista sulla possibilità di vederlo realizzato».

Torniamo al problema dei finanziamenti, qual è la situazione?
«Non è certamente delle più rosee. C'è già stato un taglio di 150 miliardi rispetto ai precedenti trasferimenti. Per quanto riguarda gli interventi sulla rete ferroviaria, ci aspettiamo un aiuto dal Governo anche perché si tratta di investimenti finalizzati al risparmio e all'efficienza. Ad esempio abbiamo ottenuto un finanziamento di 100 miliardi dalla Cee per la realizzazione del centro intermodale della Val Pescara e del centro smistamento merci della Marsica. Si tratta di due importanti infrastrutture che però per poter funzionare efficacemente devono essere completate, questa volta con investimenti nazionali, e interconnesse con i porti. Sul fronte dei finanziamenti ci siamo già mossi, chiedendo al Governo che sia ridiscusso il contratto di programma con le Fs in modo che sia considerata anche questa parte d'Italia, che nell'attuale è invece del tutto ignorata. C'è poi una considerazione che il Governo deve fare: se non vogliamo che il traffico e l'inquinamento crescano fino alla paralisi e al degrado ambientale, occorre rilanciare la ferrovia e il trasporto pubblico. Verso quest'ultimo, lo sappiamo, è in corso da anni un processo di disaffezione che può essere fermato solo offrendo qualità. La politica tariffaria non è più sufficiente, occorre migliorare il servizio. Ma per far questo bisogna investire, non solo tagliare. Bisognerà vedere quale strada prenderà la prossima riforma del trasporto pubblico. Certo che se alle Regioni si daranno solo molti oneri e pochi soldi e pochi poteri, non credo che sarà possibile fare una seria programmazione e gestione del trasporto locale».

C.F.



A proposito di integrazione

Intervista a Vittorio Pieri, Assessore alla Mobilità e Turismo della Regione Emilia Romagna

Quando si parla di trasporto pubblico è ormai inevitabile affrontare il tema dell'intermodalità e dell'integrazione tariffaria, che si stanno rivelando strumenti indispensabili per risolvere i problemi della mobilità nelle grandi aree urbane.
Per tracciare un bilancio delle esperienze fatte in Emilia Romagna abbiamo incontrato l'Assessore regionale alla Mobilità e Turismo, **Vittorio Pieri**, al quale abbiamo chiesto innanzitutto di illustrarci gli orientamenti della Regione rispetto a questi temi.
«Gli indirizzi tracciati dai principali strumenti programmatici della Regione (Piano Regionale Integrato dei Trasporti, Piano di Sviluppo Regionale, Piano Territoriale Regionale ecc.) indicano come prioritaria la necessità di una progressiva integrazione dei servizi nelle loro diverse articolazioni, in particolare con quella offerta dal trasporto ferroviario. L'obiettivo è quello di un sostanziale recupero di competitività del mezzo pubblico nei confronti del trasporto privato individuale.
La maggiore attenzione ai problemi dell'ambiente, recente conquista di sempre più ampi settori dell'opinione pubblica, visto l'aggravarsi delle condizioni ambientali nei centri urbani, ha poi creato la giusta tensione, facendo crescere la richiesta di una ulteriore integrazione dei servizi».

Lei ha fatto riferimento all'importanza del trasporto ferroviario. Ritiene quindi che ci sia necessità di una maggiore offerta?
«Solo la velocità di marcia e la capacità di carico del treno, coniugate con la capillarità e la versatilità degli autobus urbani ed extraurbani e delle loro reti di traffico, possono sostenere il confronto con il trasporto privato, automobilistico in particolare, in un territorio, prevalentemente pianeggiante e policentrico, come quello dell'Emilia Romagna».

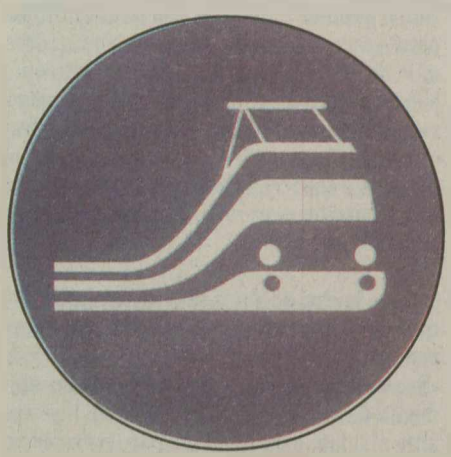
E quale ruolo possono giocare, in questo senso, la Regione e le altre amministrazioni locali?
«Nella regione Emilia Romagna si è da tempo determinato, in proposito, un coerente e comune orientamento, non solo negli strumenti di programmazione, ma anche negli atti o programmi di attuazione specifici dei diversi Enti. Ne sono esempio, a livello regionale, l'accordo quadro per il quadruplicamento veloce della linea Milano-Bologna-Firenze e quello per la realizzazione di un efficace e concordato servizio ferroviario regionale. A livello provinciale e comunale vanno invece ricordate l'intesa per il nuovo assetto dei trasporti pubblici nell'area metropolitana bolognese e l'attivazione del servizio ferroviario metropolitano. Infine, gli accordi di programma, sottoscritti con tutti i Comuni capoluogo e le Province emiliano-romagnole, sono fatti che impegnano, per il prossimo triennio, Regione, Comuni, Province, Aziende di trasporto su programmi di investimenti per le infrastrutture e per l'intermodalità».



Vittorio Pieri, Assessore alla Mobilità e Turismo della Regione Emilia Romagna

Sul piano finanziario è un impegno non trascurabile...
«Per l'Emilia Romagna si tratta di oltre 750 miliardi di investimenti, per i quali si è assunta specifica obbligazione di spesa».

Veniamo ora alle iniziative che avete realizzato.
«Certo, a parlarne soltanto si rischia di intendere l'integrazione come un comodo alibi agli innegabili problemi che il trasporto pone, a chi lo usa e a chi lo amministra. L'integrazione ha invece bisogno di applicazioni e di verifiche. Sono appunto decollate due iniziative che possono determinare il futuro sviluppo del trasporto pubblico di massa.
Si tratta del "servizio integrato sulla direttrice nord-est", realizzato dalla Provincia di Bologna a partire dal 1° di ottobre '95, e dell'analogo progetto sull'asse Modena-Carpi direttrice nord, attivato dal gennaio '96 per iniziativa della Provincia di Modena. Entrambe le iniziative sono coordinate dalla Regione e coinvolgono le aziende territoriali di trasporto pubblico su gomma, Atc a Bologna e Atcm a Modena, e le Ferrovie dello Stato, in particolare la Direzione regionale Emilia Romagna. Per un organismo che gestisce e programma il trasporto locale su





ferro, è infatti evidente il ruolo strategico che riveste l'integrazione con i vettori stradali».

Visto che "Amico Treno" è una rivista che si propone di realizzare un efficace rapporto con la clientela, vorremmo aprire una breve parentesi su un aspetto relativo alla comunicazione. L'integrazione, oltre a tutti gli altri impegni di carattere tecnico, richiede un notevole sforzo per rendere percebile la riorganizzazione dei servizi a chi li utilizza. Come avete risolto questo problema, che non è solo di carattere formale?

«Nel quadro di riferimenti e di azioni di cui abbiamo parlato, ad un certo punto si è presentato il problema di caratterizzare anche visivamente i servizi che nel frattempo andavano trovando una loro integrazione, per assicurare, anche nel messaggio, quella unitarietà richiesta da un sistema di trasporto ordinato ed omogeneo. Abbiamo perciò pensato di realizzare un marchio regionale identificativo unico, di semplice ed immediata percezione, gradevole dal punto di vista cromatico, da applicare in corrispondenza delle paline di fermata, alle pensiline, nei punti di interscambio. L'obiettivo è stato quello di creare un prodotto che potesse rappresentare, oltre al concetto di intermodalità, i settori specifici che concorrono a realizzarla, evidenziando i diversi tipi di integrazione. Ad esempio treno e autobus, treno e bicicletta, aereo e autobus ecc.».

Per chi usa i mezzi pubblici, o per chi vuole cominciare ad usarli ora, le innovazioni che avete introdotto cosa comportano?

«Il primo servizio attivato si sviluppa lungo la radiale da Bologna a Ferrara e propone come centri d'interscambio le stazioni di S. Giorgio di Piano e di S. Pietro in Casale, entrambe in provincia di Bologna. Qui, e in futuro anche su altre stazioni della linea, convergono alcune linee automobilistiche extraurbane dell'area nord-est della provincia di Bologna, in coincidenza con l'arrivo e la partenza dei treni.

I benefici, rispetto alla precedente organizzazione dei trasporti, sono, in estrema sintesi: cadenzamento e potenziamento del servizio ferroviario sulla direttrice Bologna-Ferrara, con 9 treni in più; parziale modifica della rete di trasporto su gomma dell'Atc, con l'istituzione di coincidenze a S. Giorgio di Piano e a S. Pietro in Casale tra gli autobus extraurbani e tutti i treni che vi si fermano; la possibilità di utilizzare entrambi i mezzi di trasporto con un unico biglietto a tariffa integrata.

Questo servizio è per noi un banco di prova molto importante, perché costituisce il primo test per la creazione di un Servizio Ferroviario Metropolitano che si estenderà su tutte le direttrici che si diramano dal capoluogo regionale.

Nella provincia di Modena l'integrazione comporta invece l'attestamento a Carpi delle linee extraurbane Atcm provenienti da nord mentre la prosecuzione verso Modena è affidata al treno. Dalla stazione di Carpi, potenziata e meglio attrezzata, aumenta perciò la frequenza dei collegamenti ferroviari con Modena. È stato poi introdotto un biglietto magnetico, che, sul percorso prescelto, permette l'uso indifferenziato del treno e del bus, urbano ed extraurbano».

L'Emilia Romagna non è però solo Bologna e Modena. Agli abitanti delle altre province il futuro cosa riserva?

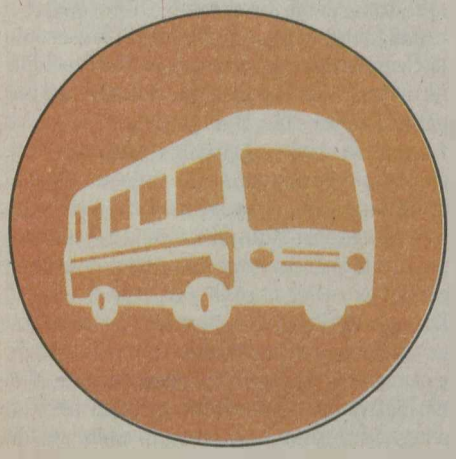
«Come dicevo prima queste esperienze sono importanti, oltre che per il loro valore intrinseco, in prospettiva della loro progressiva estensione ad altri bacini di traffico, fino alla copertura dell'intero bacino regionale. È proprio in vista di un tale obiettivo che va considerata la realizzazione, da parte dell'amministrazione regionale, di un marchio e di una sigla unici, che dovranno costituire, pur con le necessarie e diverse declinazioni, l'elemento di riconoscimento immediato e ricorrente di tutti i servizi integrati di trasporto pubblico operanti in Emilia Romagna».

Un marchio di garanzia dunque, anche per quanto riguarda la realizzazione di progetti più ambiziosi.

«È evidente. La miglior veicolazione del marchio sarà infatti la qualità del servizio offerto, ivi compreso quello di una tariffa integrata, sul modello di quelle esistenti in altri contesti regionali».

PER MUOVERSI NELLA CITTÀ METROPOLITANA

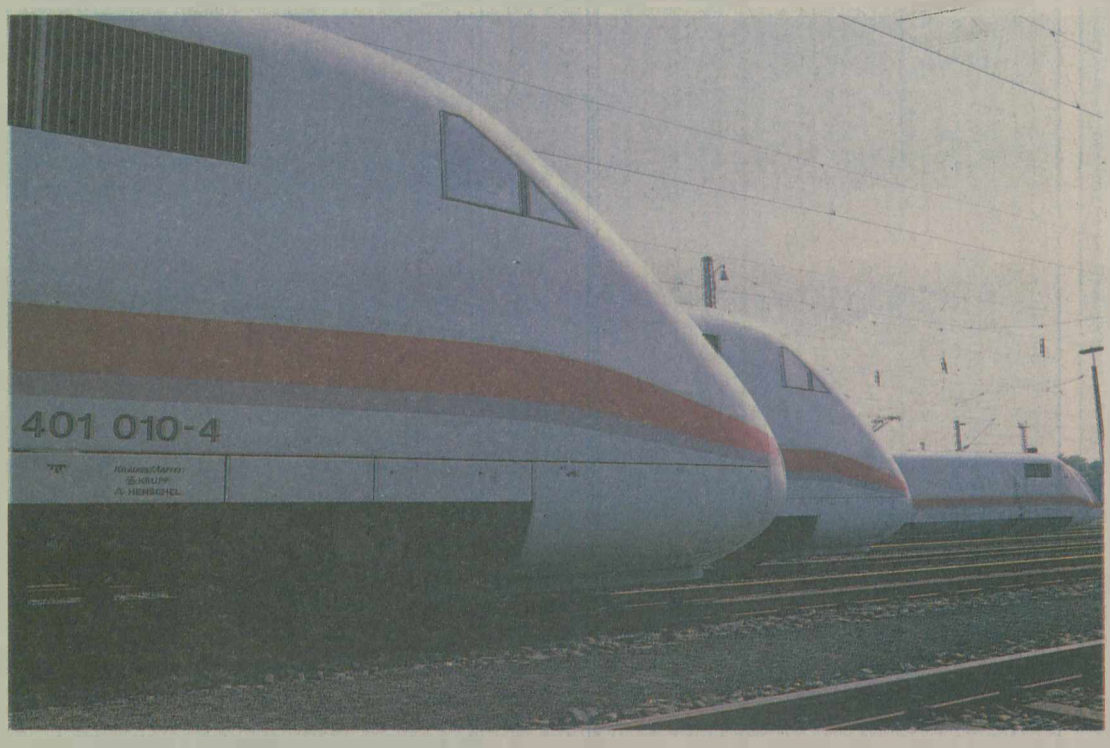
FERROBUS





Il governo tedesco scommette sulla rotaia

Un investimento senza precedenti per fare della rete tedesca il cuore della nuova Europa



Le imprese ferroviarie europee stanno vivendo un difficile momento di transizione che dovrebbe precedere il rilancio in grande stile del ruolo del treno a livello continentale ma, secondo i pessimisti, potrebbe invece preludere al loro ulteriore declino. Così, mentre in Italia stenta a decollare il piano di grandi investimenti per le nuove linee veloci, stretto tra difficoltà finanziarie ed egoismi localistici, in Gran Bretagna il drastico processo di privatizzazione segna il passo, tra lo scetticismo dei mercati e l'ostilità della base sociale. E intanto in Francia, nazione leader dei treni veloci, si annuncia un piano di ristrutturazione dai contorni ancora indefiniti, ma che già allarma i sindacati, i quali denunciano l'intenzione di tagliare 6 mila km di linee secondarie, trasformando le regioni interne, come il Massiccio Centrale, in un desolato deserto ferroviario. In tanta incertezza, però, emerge per fortuna un punto di riferimento fondamentale. Il governo tedesco ha recentemente deciso di impegnarsi nel più grande investimento mai realizzato nel settore ferroviario. Dopo aver consolidato, assorbendolo, l'enorme debito cumulato dalla Bundesbahn (circa 80 mila miliardi di lire), Bonn ha deciso di spenderne quasi il triplo (oltre 220 mila miliardi) nei prossimi dieci anni per ammodernare il proprio sistema di trasporti su rotaia. La leggerezza della nostra moneta rende persino difficile leggere cifre con tanti zeri, e le dimensioni del debito pubblico italiano ci hanno resi ormai indifferenti alle contabilità di tali dimensioni. Sarà allora il caso di avvertire che, con una somma pari a quella impegnata in favore della rotaia sulle rive del Reno, si potrebbero realizzare altri nove tunnel sotto la Manica, costruire 2.600 aerei Airbus o acquistare oltre 12 milioni di automobili come la Fiat Punto (salvo poi capire dove possano circolare).

Una riforma che vale nove tunnel sotto la Manica

Circa il pesante indebitamento pregresso delle Ferrovie tedesche, bisogna ammettere che la storia è comune a quella delle altre aziende europee, moltiplicata però dalle dimensioni del colosso germanico, che dispone di linee estese per 44 mila km. Finora la Bundesbahn era soltanto un'entità amministrativa la cui gestione era totalmente dipendente dal bilancio federale. Essendo tuttavia praticamente inaffondabile, veniva caricata da tutta una serie di oneri impropri che hanno finito col renderne la gestione onerosissima. Il colpo di grazia è arrivato dopo la caduta del Muro di Berlino, con l'assorbimento della rete dell'Est, prima esercita dalla Deutsche Reichsbahn. In quel momento le Ferrovie tedesche avevano ereditato un organico di mezzo milione di dipendenti, con l'impegno a parificare in breve tempo i salari reali dell'est a quelli goduti dai colleghi occidentali. Un carico sociale assolutamente insostenibile. La riduzione dell'organico è già stata considerevole, portando a 350 mila i posti di lavoro nel 1993 (30 per cento in meno in tre anni). E ancora non è sufficiente: l'impegno, assunto dopo una lunga e complessa contrattazione con il sindacato, è di scendere a 217 mila dipendenti nel 1998. All'origine della riforma, di cui ora si cominciano a vedere i primi effetti, ci sono stati i lunghi lavori della Commissione governativa sul futuro delle ferrovie che, fin dal 1991, aveva lanciato il segnale d'allarme. Secondo gli esperti, se non si fosse intervenuti sulla vecchia struttura, il costo del puro mantenimento dello status quo in termini di deficit prevedibili nei dieci anni a venire sarebbe stato addirittura tre volte superiore ai pur colossali investimenti ora necessari per rilanciare il trasporto su rotaia. La legge di riforma fu approvata nel 1993 dopo un lungo iter parlamentare, con il varo di non meno di 130 emendamenti rispetto alle normative preesistenti. Dal gennaio 1994 la riforma è divenuta operativa in tre tappe, di

cui le prime due hanno avuto effetto immediato. Si è trattato da un lato di sancire la definitiva fusione tra le aziende dell'Est e dell'Ovest, dall'altro di scindere la nuova struttura in due settori: quello commerciale, tenuto ad assicurare l'esercizio e quello "pubblico", incaricato della gestione del personale e del debito pregresso. Il settore commerciale è stato trasformato in società per azioni (la Deutsche Bahn Ag), suddivisa a sua volta in quattro unità operative: traffico regionale, grandi linee, traffico merci e, da ultimo, infrastrutture, trazione ed officine. Il tutto sotto la supervisione dell'Eba (Ufficio federale per le ferrovie) che affida le missioni di servizio e finanzia gli investimenti, previsti dal Piano direttore nazionale. Tra le direttive in ordine alla spesa per le nuove infrastrutture, due hanno un indirizzo ben preciso: il 20 per cento dovrà essere destinato al trasporto regionale ed il livello qualitativo della rete nei Länder orientali dovrà essere elevato allo standard già presente in quelli occidentali. L'ultima fase della riforma prenderà corpo a decorrere dal 1997. In quella data, la DB, divenuta holding, trasformerà in società filiali le attuali unità di gestione. A più lungo termine queste potranno divenire società indipendenti aperte al capitale privato, spianando così la strada ad una privatizzazione vera e propria, secondo un modello comunque molto più temperato rispetto al "liberismo puro" che ha finora ispirato il governo britannico.

La regionalizzazione del traffico locale

Una delle pietre miliari della riforma delle Ferrovie tedesche sta nella regionalizzazione del traffico locale. Dal gennaio 1996, pianificazione, organizzazione e finanziamento del trasporto ferroviario a breve raggio competono esclusivamente agli Enti locali, siano essi le regioni (Länder), i dipartimenti (Kreise) ed i municipi. La gestione del trasporto verrà affidata ai soggetti in grado di fornire la migliore offerta ai prezzi più contenuti. Quindi non necessariamente alla Deutsche Bahn, che, pur favorita dalla maggior esperienza e dalle economie di scala, dovrà comunque concorrere con altre imprese pubbliche o private. È da notare come alcune ferrovie secondarie tedesche sono da sempre esercite da imprese locali, un po' come avviene in Italia. In futuro potrebbero crescere di numero, visto che taluni Länder, come la Sassonia o il Baden-Wurtemberg, hanno già deciso di affidare ad aziende minori la gestione di quattro linee ferroviarie. La cosa ovviamente preoccupa la direzione della Deutsche Bahn che dal traffico regionale trae quasi il 40 per cento dei propri introiti. Anche per questo le Ferrovie federali hanno deciso di consacrare cospicue risorse all'ammodernamento del materiale rotabile destinato alle brevi distanze. È prevista l'ordinazione di 339 elettromotrici dedicate ai servizi suburbani S-Bahn, nonché 40 automotrici a cassa inclinabile da impiegare sulle tratte più tortuose. In più, la Deutsche Bahn ha lanciato una gara internazionale per la fornitura di automotrici leggere che rendano più economica la gestione delle linee a traffico ridotto.

La rinascita della Mitteleuropa

Per quanto concerne i grandi interventi, l'attuale orientamento del governo tedesco è teso a favorire il riequilibrio dei traffici in senso est-ovest. Fino al termine degli anni Ottanta, tutti gli sforzi erano strati profusi per accelerare i tempi di percorrenza tra il nord e il sud della Repubblica Federale. In particolare, l'asse Amburgo-Monaco di Baviera (oltre 800 km, pari alla distanza che separa Milano da Napoli) era stato potenziato con la progressiva apertura della linea direttissima tra Hannover e Würzburg, che ora permette ai convogli Ice di collegare le due metropoli in cinque ore e mezza. Anche l'altro segmento di linea ad alta velocità in esercizio tra Mannheim e Stoccarda era stato concepito in funzione di migliorare gli scambi tra le città renane ed il sud della nazione. Dopo l'unificazione tedesca, però, la priorità politica è rivolta a velocizzare gli itinerari verso est, sia per favorire la piena integrazione economica dei Länder orientali, sia per consentire il trasferimento della capitale a Berlino. Occorre riflettere sulla profondità della spaccatura che per quasi mezzo secolo ha separato le due Germanie. Negli anni Trenta, per andare da Berlino ad Amburgo, con il prestigioso rapido "Fliegende Hamburger" bastavano appena due ore: oggi lo stesso viaggio ne richiede non meno di tre e mezza. Mentre prima del secondo conflitto mondiale correvano tra le due parti della nazione circa 40/45 strade ferrate, al tempo della spartizione ne rimasero aperte al traffico soltanto 7, sottoposte, per altro, ad estenuanti controlli. Dopo la riunificazione sono state riaperte quattro linee ed altre due seguiranno entro il 1997. Ma soprattutto verranno migliorati i collegamenti esistenti, per cui, entro un anno, i tempi di percorrenza tra Hannover e Berlino scenderanno ad 1h 45' (ed in prospettiva più lontana ad 1h 20'), risparmiando oltre un'ora rispetto agli attuali treni "intercity". Il riequilibrio verso oriente scavalca, per altro, gli stessi confini nazionali: due nuove linee frontaliere viaggiatori sono state aperte con la Polonia e vanno ad aggiungersi alle sei preesistenti (metà delle quali erano però riservate al solo traffico merci), mentre i valichi verso la Repubblica Ceca sono già cresciuti da 5 a 9. L'ingresso dell'Austria nella Comunità Europea rafforza naturalmente la tendenza già in atto alla restaurazione della Mitteleuropa. Le frontiere austro-tedesche controllano ben 36 punti di transito ferroviario verso i Paesi dell'Est e tutti i 22 treni Eurocity che quotidianamente collegano la Comunità Europea con le nazioni dell'Europa centrale hanno origine o destinazione in territorio tedesco. Non c'è da stupirsi se i futuri grandi investimenti transfrontalieri programmati da Bruxelles si concentrino in quest'area e precisamente lungo i corridoi Berlino-Varsavia, Berlino-Praga-Vienna e Vienna-Budapest.

Grandi lavori nei Länder orientali

Il piano di interventi per la velocizzazione dei collegamenti interni ed internazionali contempla, entro l'anno 2003, il completamento di 1.300 km di nuove linee ad alta velocità (attualmente ne sono in esercizio 579 km). Il sistema tedesco, in questo più simile alla nostra Direttissima che al Tgv francese, prevede che le nuove linee – adeguate a velocità di 250/300 km/h – siano percorribili da varie categorie di treni (intercity, notturni, merci leggeri) e siano completamente integrate alla rete preesistente, in virtù di frequenti raccordi. Ciò già oggi consente agli elettrotreni Ice di servire 3.680 km di itinerari, viaggiando a velocità ordinarie al di fuori delle linee dedicate. È perciò molto importante anche l'intervento complementare sulla rete tradizionale, per elevare fino a 200 km/h la marcia consentita: 3 mila km saranno a ciò predisposti nel corso dei prossimi anni. In pratica, tutti gli istradamenti principali, da Basilea al Mar Baltico e dal confine austriaco a quello olandese potranno essere percorsi senza mai scendere sotto i 200 km/h. Uno sforzo particolare verrà concentrato su tutti gli assi che si irradiano da Berlino: le linee verso Rostock, Stralsund, Francoforte sull'Oder (confine polacco), Dresda, Lipsia, Erfurt conosceranno sostanziali migliorie, mentre verso Hannover sarà costruita una linea integralmente nuova, e verso Amburgo è prevista la sperimentazione del treno magnetico "Transrapid", capace di raggiungere i 500 km/h, sulla cui utilità persistono tuttavia non pochi dubbi, visto che non potrà integrarsi con il resto della rete. In ogni caso, la metà degli investimenti saranno destinati al territorio dell'ex Germania Orientale, che già ora è divenuta il più grande cantiere d'Europa. Una scelta imposta dallo stato profondamente deteriorato di binari e stazioni ereditati dal vecchio regime e dalla concorrenza dei veicoli su gomma che, dopo la caduta del Muro, aveva determinato il tracollo del traffico ferroviario, specie nel settore merci. Berlino si prepara a reinterpretare il ruolo di capitale, costruendo una nuova stazione centrale, la Lehrter Bahnhof, in prossimità dei futuri palazzi del governo. I lavori per lo scavo di una galleria a quattro binari sono già in corso sotto il parco centrale Tiergarten e sono di una tale ampiezza da aver imposto la deviazione del corso del fiume Spea. Nel 2010 scenderanno alla nuova stazione 50 milioni di passeggeri a lunga distanza, in aggiunta agli 85 dei treni regionali.

Oltre che locomotiva economica, la nuova Germania sarà dunque la locomotiva trainante delle ferrovie europee.

Commuter

I colori della libertà

L'impegno delle arti figurative nella lotta al fascismo

"Arte della libertà. Antifascismo, guerra e liberazione in Europa: 1925-1945" è il titolo di una mostra nella quale sono raccolte oltre 250 importanti opere di pittura, scultura e grafica, per testimoniare un quarto di secolo di attività artistica ispirata alla passione civile e alla lotta contro la dittatura.

A cinquant'anni dalla caduta del fascismo e del nazismo un altro significativo tassello va così ad aggiungersi alla ricomposizione di quel mosaico di eventi che caratterizzarono un ventennio interminabile.

La rassegna, che rimarrà aperta fino al 18 febbraio, è ospitata nelle prestigiose e funzionali sale del Palazzo Ducale di Genova, a poca distanza dalla stazione di Brignole. Un ulteriore vantaggio, oltre a quelli previsti dalla convenzione tra Fs ed organizzatori della mostra, per chi intende raggiungere in treno il capoluogo ligure. L'iniziativa, inserita tra le manifestazioni celebrative del cinquantesimo anniversario della guerra di liberazione, si svolge sotto l'Alto Patronato del Presidente della Repubblica, Oscar Luigi Scalfaro, e di quello del Presidente del Parlamento Europeo, Klaus Hänsc. Molte delle opere, provenienti da collezioni private e musei europei ed americani, sono esposte in Italia per la prima volta ed offrono al grande pubblico l'occasione per conoscere i più importanti artisti del nostro secolo. Il catalogo della rassegna annovera capolavori di Picasso, Mirò, Klee, Kokoschka, Grosz, Guttuso, Chagall, Ernst, Mafai, Munch e di tanti altri ancora.

Esperienze e tendenze anche molto diverse tra di loro si ritrovano così legate da un medesimo filo conduttore, dimostrando che l'impegno civile non è prerogativa di qualche singola scuola: l'arte, anche quella che si definisce astratta o surrealista, non è mai avulsa dalla realtà. La mostra è articolata in sette sezioni, lungo un percorso narrativo e didascalico che intende rappresentare le diverse fasi della presa di coscienza della cultura figurativa di fronte ai tragici avvenimenti che sconvolsero l'Europa.

La prima sezione ("Inquietudini e prefigurazioni: l'apocalisse prossima ventura") esprime il disagio per la progressiva involuzione autoritaria della società europea ("Canale nero" di Franz Radziwill, "L'uomo nel buio" di Max Beckmann, "La lotta" di Edward Munch, "L'Apocalisse" di Scipione), la seconda ("Il volto del totalitarismo") documenta le prese di posizione provocate dall'ascesa del nazismo ("Nemico mortale" di Paul Klee, i fotomontaggi con cui John Heartfield si prende gioco del regime hitleriano, "Colonne brune" di Alfred Kubin). Di notevole impatto emotivo è quella che ha per tema "La Guerra di Spagna", l'evento in cui si materializzarono le visioni apocalittiche prefigurate negli anni precedenti ("Testa di cavallo" e "Sogno e menzogna di Franco" di Pablo Picasso, "Aidez l'Espagne" e "Personnages dans la nuit" di Joan Mirò, "Fucilazione nelle Asturie" di Aligi Sassu, "Fucilazione in campagna" di Renato Guttuso).

Questo è forse il periodo di maggiore disperazione: gli eserciti nazi-fascisti soffocano nel sangue le speranze di libertà del popolo spagnolo mentre il resto del mondo sembra assistere impotente.E il momento in cui la produzione d'immagini si incarica di dare forma e colore all'intelligenza umana, ponendosi come luogo (a volte solitario) della denuncia e della ribellione. Quando ogni altra voce sembra ormai soffocata sono i corpi dilaniati ed urlanti di "Guernica" a squarciare il muro del silenzio e ad esprimere, con un linguaggio brutale e metaforico, l'oltraggio subito dalla coscienza collettiva.

Con l'approssimarsi della catastrofe ("L'avvicinarsi della guerra") gli artisti si fanno testimoni sempre più consapevoli del dramma del loro tempo ("Il granchio" di Oskar Kokoschka, "Nuovo Ordine" di Paul Klee) assumendosi l'onere di un impegno che si manifesterà in pieno soprattutto negli anni in cui la ragione sembra completamente smarrita. A sottolineare l'enorme produzione di questo periodo, la sezione dedicata all' "Esperienza della guerra" si articola in cinque diversi filoni ("Lo scenario", "La distruzione", "La violenza", "Lo sterminio", "Il fronte interno"), che oltre a testimoniare la notevole complessità del tema danno un'immediata percezione delle immani dimensioni della tragedia. Particolarmente rappresentative sono le testimonianze lasciateci da Graham Sutherland, con una decina di famosi studi sui bombardamenti delle città inglesi, Carlo Levi ("Casa bombardata"), Renato Guttuso ("Trionfo della morte"), Felix Nussbaum ("Angoscia", "I dannati", "Autoritratto con passaporto ebraico"), Corrado Cagli ("Disegni di Buchenwald"), per citarne solo alcune. Il riscatto della civiltà e dell'umanità, che si realizza attraverso le lotte di liberazione, è rappresentato nelle opere che hanno al centro il motivo della "Rivolta" ("Libération, Résistence, Résurrection" di Marc Chagall, "Italia 44" e "Insurrezione in campagna" di Renato Birolli). Conclude il percorso "Il recupero della coscienza", un titolo che forse potrebbe essere anche letto come "il ritorno della ragione" ("E dalle rovine nascerà una nuova vita" di Otto Dix, "Cristo che porta la croce" di Graham Sutherland). Il tema dominante è quello della denuncia della frattura tra uomo, storia e società: un tentativo di autocoscienza, dal quale il visitatore può trarre ampi spunti di riflessione su eventi forse troppo frettolosamente rimossi. In questa rassegna non è esposto "Guernica", il quadro che è diventato il simbolo dell'impegno artistico durante la notte della dittatura. Ma l'opera, nella quale Picasso ha voluto rappresentare gli orrori del fascismo, non poteva tuttavia mancare di dare la sua impronta all'iniziativa genovese: il simbolo della mostra è infatti una testa di cavallo che il pittore spagnolo realizzò in preparazione del suo capolavoro.

In occasione della mostra le Fs hanno stipulato con l'Ente Organizzatore un accordo che prevede:

- sconto del 15 per cento sul costo dei biglietti ferroviari di andata e ritorno (da vidimare all'ingresso della mostra) con destinazione Genova;
- riduzione comitive sul costo dei biglietti ferroviari per l'intera durata della manifestazione;
- sconto del 25 per cento (9 mila lire anziché 12 mila) sul prezzo del biglietto d'ingresso alla mostra, per i possessori di un biglietto ferroviario (con destinazione Genova) vidimato da non oltre due giorni.

Salvatore Sodano

In treno verso la neve



Per la stagione sciistica, il Servizio Charter della Divisione Passeggeri Fs ha realizzato un programma di Treni turistici, che consentirà agli amanti della neve e degli sport invernali di raggiungere alcune note località, senza il tradizionale mezzo su gomma, evitando lunghe ed estenuanti code sulle autostrade o sulle strade di montagna. L'iniziativa rientra nel programma messo a punto dal "Charter" per promuovere treni turistici adatti ad offrire un servizio innovativo, di qualità ed a prezzi interessanti. Oltre ai treni speciali proposti è poi possibile noleggiare treni charter che, seguendo itinerari ed orari personalizzati, raggiungono le principali località sciistiche delle Alpi e degli Appennini, rendendo in tal modo meno stressante e più comodo il viaggio.

Il programma realizzato quest'anno prevede mete di sicuro interesse: Pila, Sestriere, Nevegal, Falcade, Corno alle Scale, Obereggen, Plose, Montecavallo, Ladurns. Il servizio, inoltre, offre alla clientela delle vantaggiose opportunità. Infatti, gli accordi stipulati con le Apt locali ed alcune società che gestiscono gli impianti di risalita consentiranno sconti speciali per acquisto di ski-pass e noleggio di attrezzatura sportiva. E, per rendere più agevole il viaggio, sono possibili particolari combinazioni con altri mezzi di trasporto.

Il treno per Pila parte da Milano e ferma a Novara e Vercelli, per arrivare nella stazione di Aosta dove, attraverso un passaggio preferenziale, si può accedere alla telecabina per Pila. Il treno per il Sestriere parte, invece, da Genova e, dopo alcune fermate, arriva a Bardonecchia. In prossimità della stazione ferroviaria, un sistema di telecabine consente di raggiungere gli impianti di Campo Smith, Colomion, Beulard; in alternativa, autobus di linea collegano Bardonecchia con gli impianti della Via Lattea-Sestriere. Per raggiungere le stazioni sciistiche di Nevegal e Falcade, è previsto un treno, in partenza dalla stazione di Rovigo (ferma a Padova) per Belluno. Nella piazza antistante la stazione ferroviaria due autobus accompagnano tutti i partecipanti nelle destinazioni prescelte.

Il Corno alle Scale, località sciistica degli Appennini Centrali, è raggiungibile con treni in partenza da Arezzo, che fermano nelle stazioni del Valdarno, di Firenze e Prato. Alla stazione di Porretta Terme un autobus trasporta gratuitamente i partecipanti sulle piste. Il treno per le località dell'Alto Adige parte da Verona e Domegliara, fermando a Bolzano (per Obereggen), Bressanone (per Plose), Vipiteno (per Montecavallo), Colle Isarco (per Ladurns). Un programma innovativo, realizzato all'insegna della comodità e del divertimento, per offrire non solo un mezzo di trasporto, ma un piacevole e confortevole luogo d'incontro.

I nostri rappresentanti territoriali sono sempre a disposizione per qualsiasi informazione e/o consulenza tecnica. Contattarli è facile: basta telefonare e fissare con loro un appuntamento, per realizzare insieme il treno dei vostri desideri.

Rappresentanze Territoriali Charter:

Alessandria	0131/231282
Milano	02/63712462
Verona	045/8092354
Genova	010/267833
Bologna	051/6303366
Firenze	055/2352796
Roma	06/84905161
Napoli	081/5676523
Bari	080/5732862
Messina	090/713170

Sede Centrale di Firenze
tel. 055/211026 fax 055/2352266

Treno Neve per l'Alto Adige

Si effettua nei giorni:
14/21/28 gennaio - 4/11/18/25 febbraio

Orario:	A	R
Verona P.N.	7.00	19.35
Domegliara	7.15	19.20
Bolzano	8.45	17.54
Bressanone	9.10	17.15
Vipiteno	9.40	16.50
Colle Isarco	9.47	16.45

Prezzi AR per:

Bolzano	£ 18.800
Bressanone	£ 24.800
Vipiteno - Colle Isarco	£ 27.600

Treno Neve per Nevegal-Falcade

Si effettua nei giorni:
14/21/28 gennaio - 4/11/18/25 febbraio

Orario:	A	R
Bologna	5.25	21.50
Ferrara	6.00	21.15
Rovigo	6.22	20.50
Padova	7.08	20.07
Belluno	9.20	17.50

Prezzi AR da:

Bologna	£ 30.400
Ferrara	£ 27.800
Rovigo	£ 27.200
Padova	£ 19.600

Treno Neve per Corno alle Scale

Si effettua nei giorni:
21/28 gennaio - 4/11/18 febbraio

Orari:	A	R
Arezzo	5.35	20.45
Montevarchi	5.57	20.15
Pontassieve	6.27	19.57
Firenze Rif.	6.50	19.25
Prato	7.03	19.14
Porretta T.	8.15	18.10

Prezzi AR da:

Arezzo	£ 27.200
Montevarchi	£ 23.800
Pontassieve	£ 16.000
Firenze, Prato e Pistoia	£ 13.000

Treno Neve per Bardonecchia/Sestriere

Si effettua nei giorni:
7/14/21/28 gennaio
4/11/18/25 febbraio - 3/10 marzo

Orari:	A	R
Genova B.	5.45	21.02
Genova P.P.	5.53	20.52
Ronco S.	6.15	20.25
Arquata	6.25	20.05
Novi L.	6.37	19.53
Alessandria	6.52	19.38
Asti	7.13	19.15
Torino Ling.	7.54	18.45
Oulx	8.49	17.48
Beulard	8.55	17.41
Bardonecchia	9.10	17.33

Prezzi AR da:

Genova	£ 33.400
Ronco e Arquata	£ 27.600
Novi e Alessandria	£ 24.800
Asti	£ 18.800
Torino	£ 12.800

Treno Neve per Pila

Si effettua nei giorni:
21/28 gennaio - 4/11/18 febbraio

Orari:	A	R
Milano P.G.	6.15	21.12
Novara	6.56	20.27
Vercelli	7.09	20.14
Aosta	9.20	17.50

Prezzi AR da:

Milano	£ 34.400
Novara	£ 27.200
Vercelli	£ 23.400

Gli utenti di Oslo: soddisfatti o rimborsati

La rete di trasporto pubblico della capitale norvegese, per il secondo anno consecutivo, ha conseguito una crescita del 3 per cento nel numero di passeggeri trasportati, che hanno complessivamente raggiunto quota 145 milioni annui. Rispetto al 1992, metrò, tram e bus caricano circa 25 mila persone in più ogni giorno. Merito certamente di una eccellente politica dell'offerta, basata sul "passante ferroviario", numerose linee di metrò e tram moderni, oltre ad autobus e battelli che incrociano nel profondo fiordo su cui si affaccia la città. Ma non estranei a tale trend positivo è indubbiamente anche la scelta di introdurre un pedaggio ("road pricing") sulle strade di accesso al centro urbano. Il traffico privato, nel medesimo periodo è infatti cresciuto solo in misura dell'1,5 per cento. Oslo costituisce, pertanto, uno dei rari casi in cui sta aumentando il peso del trasporto pubblico, non solo in valore assoluto, ma anche nella quota di mercato della mobilità. Ciò ha determinato un netto miglioramento nella produttività e nel bilancio della Oslo Sporveien, l'azienda che gestisce i trasporti municipali. I maggiori introiti hanno consentito di aumentare le frequenza dei mezzi e di introdurre, a decorrere dall'11 aprile 1994, una forma di indennizzo in favore degli utenti nei casi (alquanto rari) di gravi disservizi. Negli otto mesi successivi, ad esempio, sono state rimborsate corse in taxi per un totale di 130 mila corone (circa 30 milioni di lire).

Carte magnetiche per i trasporti a Marsiglia

La città di Marsiglia, terza in ordine di importanza in Francia, dopo Parigi e Lione, punta su un vasto piano di ammodernamento del proprio sistema di trasporti pubblici, che assumerà il nome di "Réseau Libertés", per sottolineare la libertà di movimento che consente alla clientela. A metà del 1996 sarà integralmente operativa la biglietteria magnetica: con una sola carta, personale e ricaricabile, si potranno utilizzare a volontà bus e metrò, ma anche servizi interurbani e pagare i parcheggi. Si pensa così di favorire l'uso integrato di tutti i mezzi di trasporto. La rete di autobus, inoltre, è già stata rinnovata, con l'introduzione di servizi "Jetbus" – dedicati agli studenti del polo universitario – "Alphabus", con video a bordo che trasmettono informazioni per i turisti, e "Fluobus", ovvero 17 linee notturne a disposizione di chi si reca a cinema o teatro. L'azienda dei trasporti di Marsiglia (Rtm) movimenta circa 400 mila persone al giorno e copre con gli introiti tariffari il 66 per cento delle spese (una delle migliori percentuali in Francia). La rete di base si articola su due linee di metrò, sviluppate per 19 km, e supportate da una linea di tram parzialmente sotterranea. Il sistema su rotaia, da solo, trasporta 55 milioni di passeggeri all'anno, oltre la metà di tutti gli utenti del servizio pubblico.

Niente chiusure per risanare le Ferrovie Belghe

Messa in difficoltà da una grave crisi finanziaria, aggravata dai costi necessari per il completamento delle linee ad alta velocità verso Parigi e verso Amsterdam, la direzione della Sncb (le Ferrovie Belghe) ha varato un drastico piano di risanamento pluriennale. L'organico dell'azienda, già ridotto del 35 per cento a partire dal 1980, scenderà di altre 10 mila unità, rispetto ai 42.700 dipendenti attuali. Ciò ha già determinato non poche tensioni sindacali, culminate in una serie di scioperi. La rete è stata suddivisa in quattro categorie di linee, in funzione dell'importanza del traffico e della priorità degli investimenti. Come in Germania ed in Italia, è prevista la costituzione di divisioni specializzate (passeggeri, merci, officine) per meglio verificare i risultati finanziari di settore. A fronte delle preoccupazioni manifestate dagli utenti e dalle comunità locali, è stato comunque precisato che non è prevista la chiusura di nessuna linea o stazione. Il Belgio, vasto poco più del Piemonte, dispone di una rete su ferro estesa per 3.400 km, due terzi dei quali già elettrificati. Il traffico passeggeri – piuttosto intenso, anche in ragione della densità della popolazione – assomma a 6,6 miliardi di viaggiatori/km. Quello merci, in buona misura tributario del grande porto di Anversa, ammonta a 8,1 miliardi di tonnellate/km ed è cresciuto nell'ultimo anno del 6,8 per cento.

Vento in poppa per il traffico merci negli Usa

Mentre il servizio passeggeri assicurato dall'agenzia federale Amtrak lotta per sopravvivere ai tagli draconiani alla finanza pubblica, il trasporto merci su rotaia negli Stati Uniti sta conoscendo un successo senza precedenti. Negli ultimi due anni sono stati battuti tutti i primati, sia in termini di tonnellate trasportate che di introiti. Le azioni delle maggiori compagnie ferroviarie, come la Burlington Northern, la CSX, o la Norfolk Southern figurano ormai tra gli investimenti più solidi alla Borsa di Wall Street, come non accadeva dai tempi precedenti la Grande Depressione del 1929. Dopo aver duramente subito la concorrenza dei vettori su gomma, conseguenza delle grandi opere autostradali del dopoguerra, la quota di mercato acquisita dalle ferrovie si è assestata negli ultimi 25 anni attorno al 40 per cento, contro un 30 per cento della strada ed un rimanente 30 per cento ripartito tra oleodotti e vie navigabili. In alcuni settori merceologici, per altro, la rotaia occupa una posizione preminente, aggiudicandosi il 67 per cento del trasporto di auto nuove, il 60



per cento del carbone ed il 45 per cento dei prodotti alimentari. Il treno merci risulta competitivo soprattutto sulle lunghe distanze: il percorso medio supera infatti gli 800 km. I rinnovati profitti dipendono invece dalla forte crescita della produttività, determinata a sua volta dalla drastica riduzione del personale. I ferrovieri statunitensi sono oggi poco più di 200 mila, appena un quarto degli addetti impiegati all'inizio degli anni Sessanta. Le grandi compagnie che operano su scala continentale sono 12 e gestiscono una rete di quasi 200 mila km. I restanti 70 mila km di linee sono parcellizzati in ben 519 piccole imprese, le cosiddette "short L'ines", che comunque riescono a trarre qualche profitto dai traffici marginali o di estremità, giudicati poco remunerativi dai grandi colossi. Benché ridotta di un terzo rispetto agli anni dell'apogeo, attorno al 1920, la rete ferroviaria americana continua ad essere di gran lunga la più estesa del Mondo.

Torna ai privati la ristorazione sui treni britannici

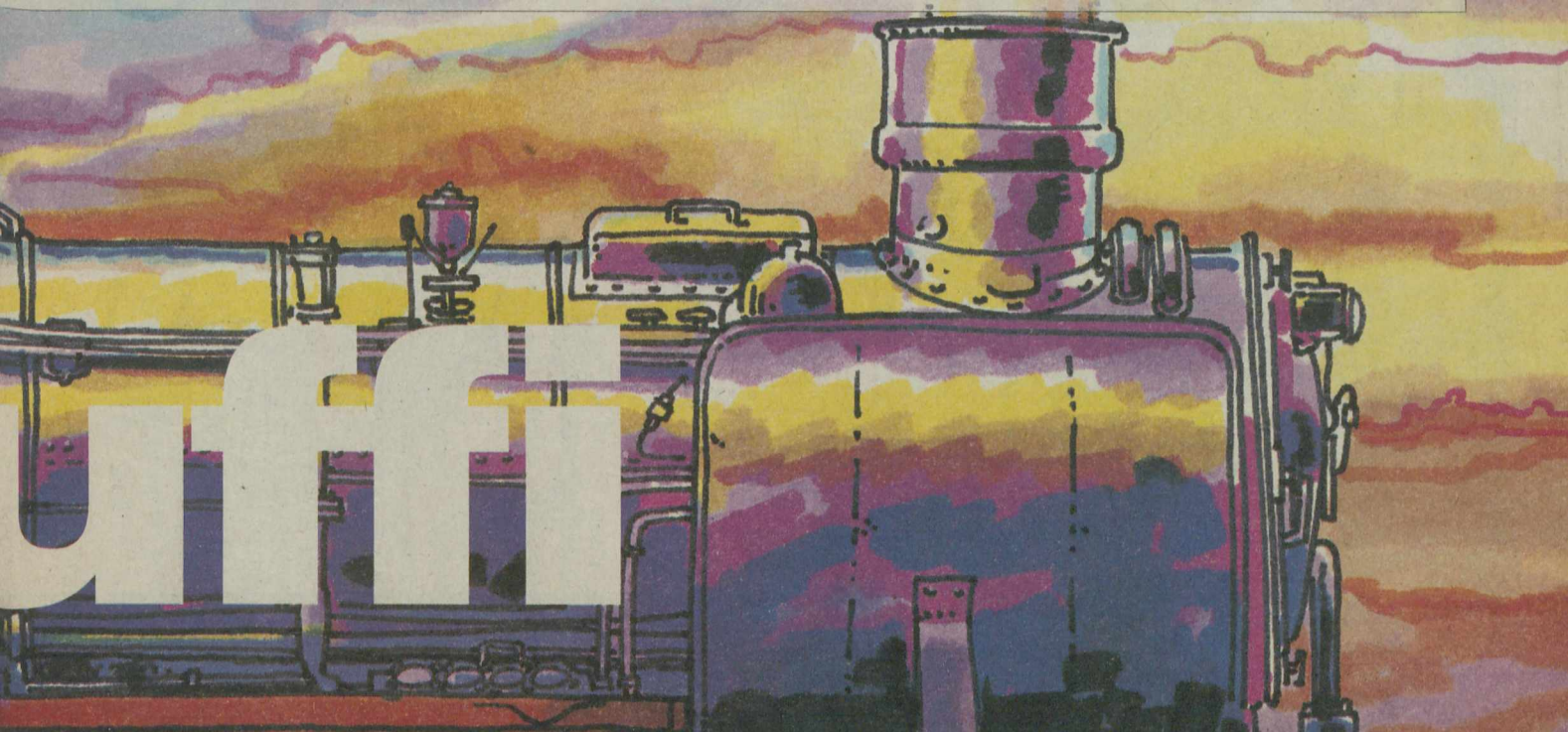
Dopo trent'anni di gestione pubblica, i servizi di ristorazione offerti sui treni britannici tornano in mano ai privati. L'On Board Service (Obs), già filiale dell'azienda di stato British Rail, nello scorso autunno è stato acquistato dalla European Rail Catering Company (Ercc), una società formata dal nucleo dirigente della precedente impresa pubblica. Ancora non è chiaro se il servizio potrà reggersi senza sovvenzioni, visto che tutte le reti ferroviarie europee – con la sola eccezione della Svizzera – sono costrette a finanziare in misura più o meno consistente le società che curano la ristorazione viaggiante. A differenza del continente, dove sono quasi scomparsi i pasti preparati a bordo dei treni, in Gran Bretagna tale tradizione verrà mantenuta. Ciò dipende dal fatto che il fatturato dei vagoni ristorante è in gran parte tributario del servizio di prima colazione, che da solo fornisce il 55 per cento dei proventi. E, come è facile intuire, toast o uova con pancetta non possono essere preconfezionati, senza risultati disastrosi in termini di qualità. Proliferano, intanto, sui convogli regionali piccole imprese che vendono prodotti di ristorazione leggera. Ma, a parte questo settore, il processo di privatizzazione della rete suscita il crescente malcontento delle associazioni di utenti. Il London Regional Passenger Committee, ad esempio, denuncia un aumento del 25 per cento dei reclami ricevuti, che ha ormai superato le 5 mila unità annue. Pur non essendo pregiudizialmente contrari alla privatizzazione, i rappresentanti degli utenti britannici ritengono irrinunciabile il principio di indivisibilità della rete.

Un volto nuovo per la monorotaia di Wuppertal

La città di Wuppertal, ai margini meridionali della Ruhr, ovvero dell'area più industrializzata della Germania, dispone di un sistema di trasporto inconsueto: la Schwebebahn. Si tratta di una monorotaia sospesa (nel senso che scorre agganciata alla sovrastante guida metallica), lungo il corso del fiume Wupper, che attraversa da un capo all'altro questa città di circa 400 mila abitanti. È sufficiente una sola linea, con 19 stazioni, per trasportare ogni giorno 60 mila persone, un terzo di tutti gli utenti che scelgono i trasporti pubblici. Non si può dire che il sistema sia avveniristico, visto che risale alla fine del secolo scorso, ma, negli anni, ha conosciuto un costante ammodernamento. Attualmente sono in corso i lavori per sostituire i massicci piloni d'acciaio che sorreggono la struttura e per migliorare radicalmente l'aspetto delle stazioni. Quando questa fase sarà completata, nel 2001, verranno sostituiti anche i 28 convogli in circolazione, costruiti tra il 1972 ed il '74. La Schwebebahn, d'origine ottocentesca, entrerà dunque nel XXI secolo completamente trasformata. Non senza, tuttavia, conservare qualcosa del passato, come la vettura n° 5, utilizzata dal Kaiser Guglielmo nel 1900, che ora, ben restaurata, può essere noleggiata per eventi speciali ed è pure a disposizione di tutta la clientela in certi giorni dell'anno.

In metrò a Bilbao fino alle ore piccole

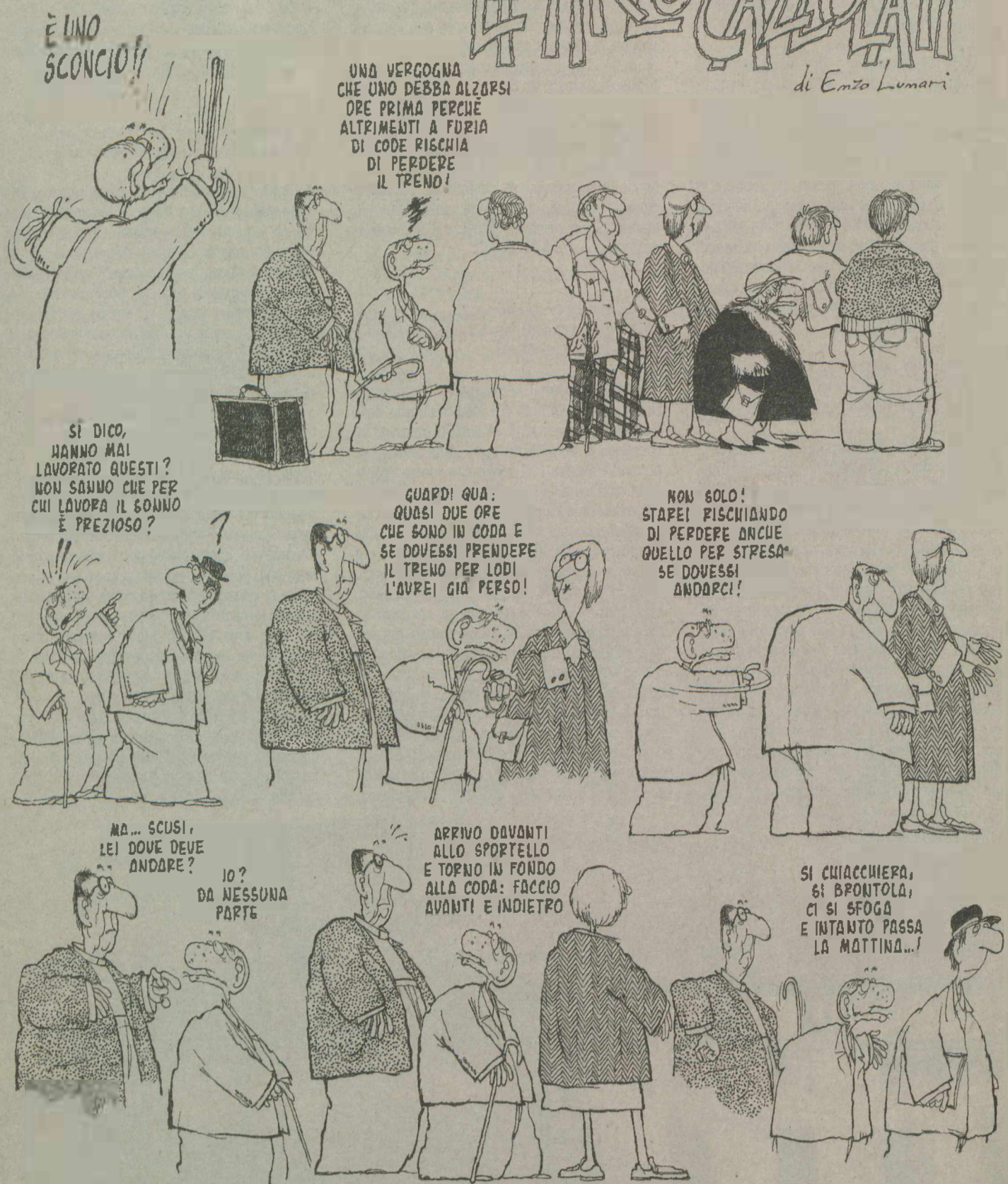
Il 13 novembre 1995 è stata inaugurata la prima linea metropolitana a Bilbao, capitale del Paese Basco e quarta città in ordine di importanza nel regno di Spagna. Lungo 31 km e servito da 23 stazioni, il nuovo metrò collega il centro storico (Casco Viejo) della città con il comune suburbano di Plentzia, località rivierasca sull'Oceano Atlantico. In realtà, il tunnel scavato nell'area più densamente urbanizzata è lungo solo 6 km, mentre il resto della linea recupera i binari preesistenti di una ferrovia vicinale. Nondimeno, i lavori sono stati di non poco impegno, sia dal punto di vista ingegneristico, data la necessità di sottopassare per due volte il Rio Nervion, sia sotto il profilo del costo, pari a circa 1.500 miliardi di lire. Una fermata è collocata presso la stazione centrale di Abando, cui fanno capo i treni a lunga distanza della Renfe (le Ferrovie spagnole). Qui sorgerà un centro di interscambio per i collegamenti su ferro e su gomma, destinato a porre fine all'anomalia di Bilbao, città finora dotata di numerose stazioni terminali mal raccordate tra di loro. Il traffico della linea 1 (cui in futuro dovrebbe affiancarsene una seconda, recuperando la tratta suburbana verso Santurtzi) è preventivato tra i 25 ed i 30 milioni di passeggeri all'anno.
La vendita dei biglietti dovrebbe coprire il 62 per cento delle spese di gestione. Il metrò funziona dalle 5 del mattino alle 23. Nei fine settimana, tuttavia, l'orario di chiusura è prolungato fino alle 2 di notte.



SMEMORANDA EXPRESS

FRITTO GAZZUATI

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 WINDOW ● KEINE GEGENSTAENDE AUS DEM FENSTER WERFEN ● DO

del tutto inedite e mai banali. Soprattutto non si incontra quello che è un po' il limite del poliziesco, ovvero la rappresentazione fredda e virtuale, piena di stereotipi, degli uomini e degli ambienti: al contrario i personaggi di Nick Raider sono ben delineati psicologicamente, sempre in relazione con la realtà circostante, spesso dura e spietata e comunque piena di lati oscuri. Nick stesso, quasi una sorta di Tex metropolitano (o "Tex con le scarpe da tennis"), ha la scorza dura ma è ricco di sfumature, è capace di mettere in discussione le sue azioni o gli ordini che vengono impartiti.

Meno problematico di altri protagonisti del fumetto contemporaneo, è una figura di frontiera tra gli eroi della tradizione avventurosa e quelli introspettivi di oggi, in maniera speculare a quanto lo è stato, negli anni Settanta, Mister No.

L'ideatore della serie è Claudio Nizzi, attuale sceneggiatore di Tex e responsabile dell'evoluzione psicologica del ranger negli ultimi anni: anche questo, forse, spiega alcune affinità tra i due personaggi, e sicuramente tra le ultime creazioni di Sergio Bonelli Editore, Nick Raider è quella che più può piacere a un texiano doc. Attualmente visti i numerosi impegni di Nizzi, la serie è seguita con grande competenza da Queirolo, che l'ha fatta crescere fino al livello attuale. Un consiglio ai giallofili, anche ai più esigenti: leggete qualche numero di Nick Raider, diventerà in breve tempo una delle vostre pubblicazioni preferite, una di quelle più attese in edicola.



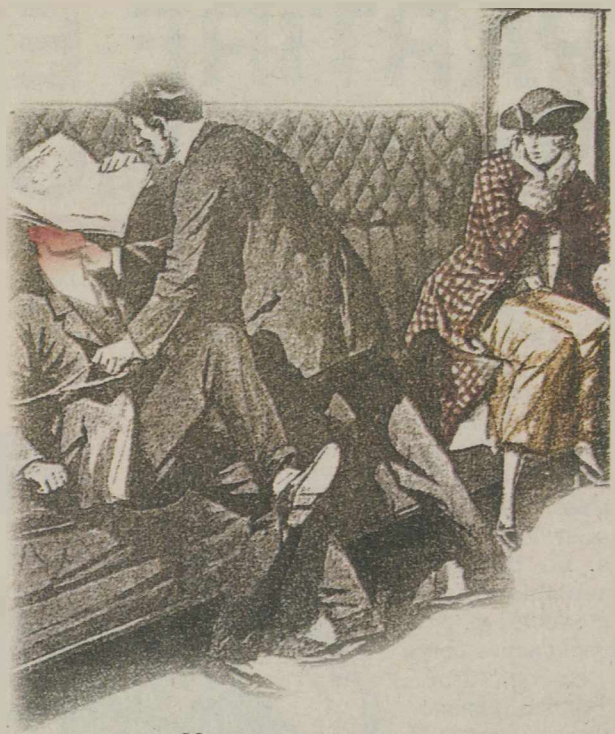
Viaggi

PARTIRE E' UN PO' MORIRE

di Claudio Nizzi

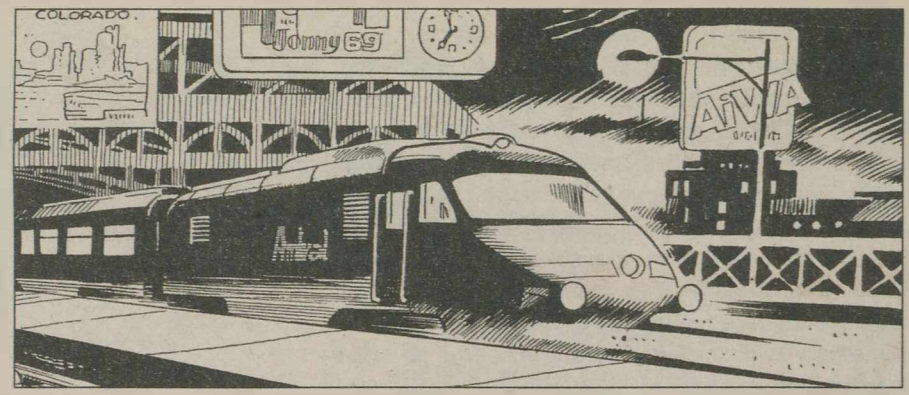
Ho un buon rapporto con i treni. Ogni settimana ne prendo uno per venire a Milano. Il motivo è abbastanza banale: riunioni redazionali, problemi da risolvere, fare un cicchetto al disegnatore che non rispetta la mia sceneggiatura. Insomma tutte quelle noie burocratiche e non che nemmeno un fumettaro può illudersi di evitare. Viaggio piacevole, senza sorprese, giusto il tempo di leggersi un bel giallo e scambiare quattro chiacchiere poco impegnative con il vicino di turno. Tutto qui. Almeno fino a oggi. E' stato proprio grazie all'opportunità di realizzare questo articolo, che sto scrivendo proprio durante uno dei miei viaggi da pendolare del fumetto, che ho improvvisamente iniziato a considerare in modo diverso un mezzo di trasporto comune come il treno. Mentre ticchetto ferocemente i tasti del mio personal computer, do' un'occhiata fugace al paesaggio che sfila veloce inquadrato dal finestrino, e inizio a pensare a quante emozioni mi ha saputo regalare la ferrovia. Emozioni da spettatore e da lettore, visto che da viaggiatore non ho nulla d'interessante da raccontare. E visto che qui si parla di giallo, allora passo in rassegna mentalmente tutti i treni del giallo che ho in memoria (quella vera, non quella del computer) e mi accorgo che la cosa si fa sinistra. La gente che prende il treno nei gialli, dovrebbe





d'uscita. Ricordo lo scambio di delitti che avviene tra due passeggeri in "Sconosciuti in treno", penso all'omicidio compiuto da una comitiva di viaggiatori in "Assassinio sull'Orient Express", rivedo anche James Bond impegnato in una corsa a perdifiato sui tetti dei vagoni, e penso anche al maniaco con ascia sguinzagliato su un convoglio americano nel mediocre "Terror Train", rivedo l'omicidio casuale a cui assiste Miss Marple che ha luogo sul treno che sfila accanto a quello su cui viaggia la simpatica vecchietta in "Istantanea per un delitto".

Immagini di morte viaggiante su rotaie affollano la mia mente e lo schermo del mio PC. Non posso reprimere un sottile e soddisfacente brivido lungo la schiena, e inizio a baloccarmi con questa idea, chiedendomi: e se qualcosa di simile accadesse veramente, magari proprio al sottoscritto? Come se la caverebbe una persona normale, che si trova a rischiare la vita, intrappolata in un treno lanciato a folle corsa, senza nessuna possibilità di uscita? Certo, in caso di pericolo, potrei tirare l'allarme, oppure gettarmi dal treno in corsa (ci ripenso, mi servirebbe uno stuntman per farlo, quindi la fuga acrobatica è esclusa) oppure potrei parlare al capotreno.



L'ambientazione abituale delle storie di Nick è quella 'classica' del poliziesco moderno: New York, la grande mela, il centro del mondo contemporaneo, ma anche crogiolo e crocevia di ogni genere di malavita, fabbrica del crimine e luogo di perdizione. Ovviamente, le missioni fuori porta o addirittura fuori dai confini sono frequenti, per combattere criminali d'ogni razza. Raider, un giovane ma ormai esperto poliziotto che sà dosare in giusta misura irruenza e capacità riflessiva, è ogni giorno alle prese con il delitto nelle sue forme più efferate e imprevedibili.

Fa parte di una squadra affiatatissima, con il vecchio tenente Ryan, il funambolico Marvin (che ricalca nell'aspetto e nella vivacità Eddie Murphy) e l'archivista Jimmy; contro di loro, oltre i delinquenti abituali o occasionali, ci sono le lentezze e le incompetenze dell'apparato burocratico, le sabbie mobili e gli inganni del sistema politico. Alla fine delle novantaquattro tavole che compongono un albo, il caso è sempre risolto, in maniera brillante o drammatica, ma non è assolutamente detto che la storia sia a lieto fine, anzi: il delitto spesso non è isolato, ma è il sintomo di un tumore che sta dilagando tutt'attorno.

Non si creda, però, che la serie sia dedicata al poliziesco d'azione, con frequenti sconfinamenti nel nero; le avventure di Nick Raider spaziano dall'hard boiled allo spionaggio, dal giallo psicologico all'intrigo internazionale, all'investigazione pura, modello Agatha Christie. Ogni racconto contiene richiami, a volte appena accennati e quasi impercettibili, ai grandi della letteratura o del cinema giallo, su trame

Fumetti

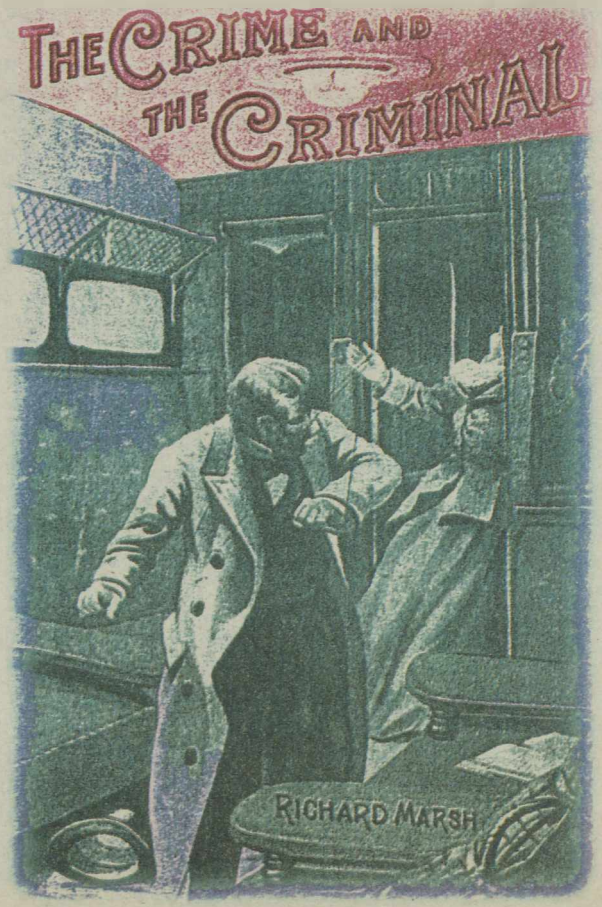
TUTTI I COLORI DEL GIALLO

di Mario Della Casa

Nick Raider, squadra omicidi. Il poliziotto italoamericano di New York è uno degli ultimi arrivati della Casa Editrice Bonelli: dopo di lui sono stati creati solo il fantascientifico Nathan Never e le due serie cosiddette derivate: Zona X (da Martin Mystère) e Legs Weaver (da Nathan Never). Quando è uscito il primo numero, nel giugno 1988, la stampa specializzata e non lo seguì con attenzione ma senza enfasi. Forse perché non rappresentava un caso editoriale, come si stava creando per Dylan Dog e come si sarebbe ripetuto poco più avanti per Nathan Never; forse perché si trattava di un prodotto più tradizionale, in linea con la migliore storia del fumetto italiano, dove il genere fantastico (Dylan) e quello fantascientifico (Nathan) non erano mai approdati alla serie A, mentre il poliziesco è da sempre di casa, e quindi una nuova uscita fa meno sensazione. Eppure da più di sette anni Nick Raider è, per ammissione del suo editore, una delle testate qualitativamente più alte della Casa Bonelli, con il numero dei lettori in continua crescita. Anche la relativamente scarsa carica innovativa della serie è una costante prova dell'inventiva e della bravura di soggettisti e sceneggiatori. L'universo del giallo, ormai da un secolo, è affollatissimo di sottogeneri, correnti, trame e intrighi di ogni genere, e diventa quindi difficilissimo per un autore sfornare a getto continuo storie fresche e avvincenti. Per di più, a complicare ulteriormente le cose, ci sono le serie televisive che fanno razzia dei soggetti disponibili. Nick Raider, per contro, riesce puntualmente nell'impresa di sorprendere il lettore, le sue avventure non hanno nulla da invidiare alle saghe più prestigiose del fumetto giallo americano ed europeo.



La lunga fila di vagoni fa il suo ingresso in un tunnel buio come la pece. Sarà colpa della mia solita stramaledetta fantasia, ma una volta tornata la luce, tutto mi sembra più inquietante del solito. Chissà perché il vicino che prima mi parlava degli errori clamorosi compiuti dalla sua squadra del cuore, adesso mi racconta, con aria complice, che non sopporta più la moglie e che darebbe qualsiasi cosa perché qualcuno si occupasse di farla stare tranquilla. Magari per sempre.
Oppure, fuori dallo scompartimento, un gruppo di passeggeri fermi nel corridoio dice che è il momento di sistemare quell'antipatico del capoufficio che viaggia poche carrozze più avanti. E mi sembra anche di vedere luccicare lame di coltelli nelle loro mani. Oh, Dio...Ma che sta succedendo? Io non ci capisco più nulla! Mi distraggo guardando fuori dal finestrino. A questo punto di solito il mio treno rallenta sensibilmen-

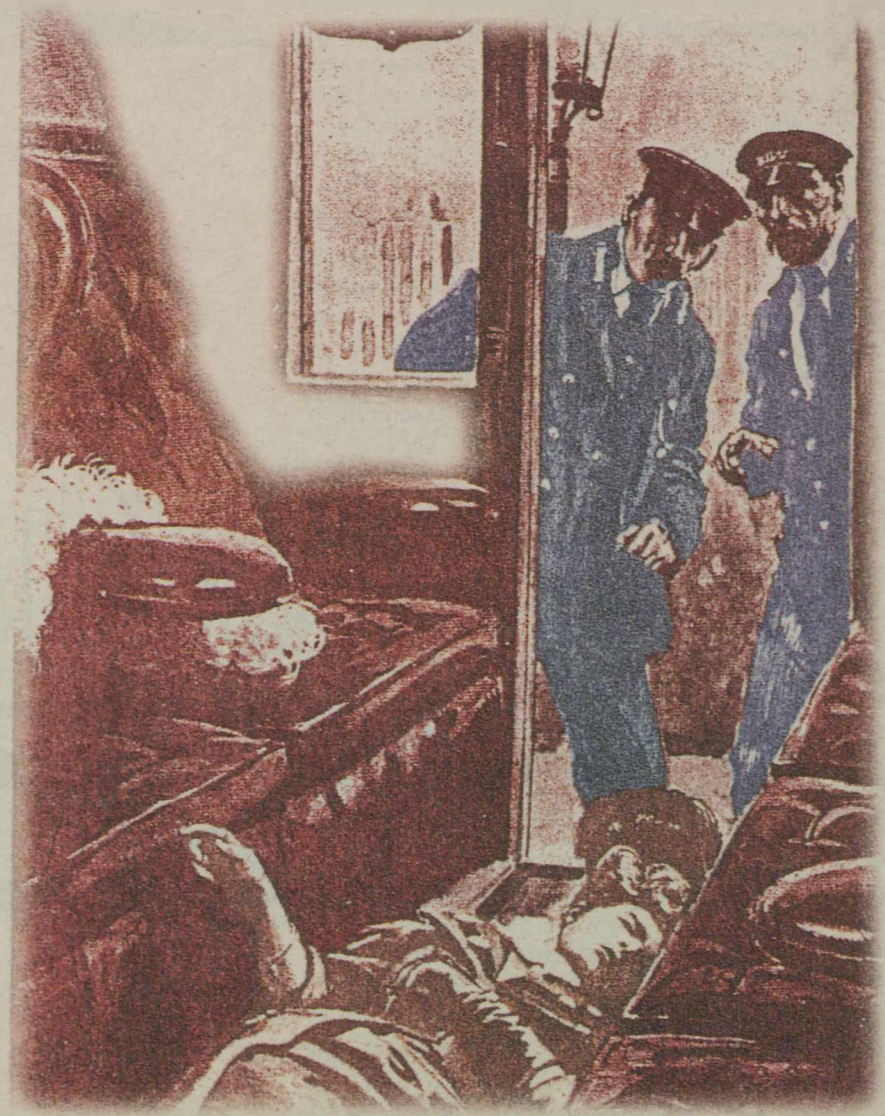




te perché su questo tratto del percorso viene affiancato da un altro convoglio che viaggia in direzione opposta. Sono io che sto impazzendo, o mi sembra che la coppia di innamorati che ho visto per pochi attimi inquadrati dal finestrino del vagone che sfila davanti al mio, non fossero così tanto innamorati come sembravano? Forse lui non le stava stringendo il collo troppo forte? Sto per chiedere al mio vicino di guardare, quando sento un rumore di passi in corsa proprio sopra la mia testa. Come se qualcuno stesse correndo a perdifiato sul tetto del mio vagone. Mondo ladro! Mi sembra di essere il protagonista di un episodio di "Ai confini della realtà". Forse il tunnel in cui è entrato il treno non era un normale tunnel, ma un passaggio dimensionale che mi ha catapultato in una dimensione parallela, dove la fantasia è realtà e viceversa. Penso anche a quando, un caro amico mi disse che avere troppa fantasia può essere un dono ma anche una maledizione! Forse ho battuto con troppa energia sui tasti del mio computer e quelle che erano solo immagini mentali si sono trasformate in cose vere. Ma questo non può succedere. Non può! Non sul diretto Modena-Milano. Questo non è un fumetto e nemmeno un film! Finalmente arriva il controllore. La sua presenza mi rassicura. L'uomo mi sorride convalidandomi il biglietto. Mentre si gira, la falda della sua giacca si sposta quel tanto che basta per mostrarmi la lama di un'ascia che porta infilata nella cintura. "Mancano ancora molti chilometri all'arrivo", mi dice ghignando, "il meglio deve ancora venire". E intanto il mio vicino di posto mi chiede se per caso anch'io non ho qualcuno che non sopporto e che mi piacerebbe vedere morto. Potremmo scambiarci i favori, no?, conclude facendomi l'occhietto. Il clangore del treno si fa sempre più forte, mentre io voglio solo scendere, scendere, scendere!!

Su avanti, è ora di finirla! Ho capito che la colpa è tutta degli amici di Amico Treno che hanno organizzato questa commedia per tirare fuori un articolo decente da un pigro di natura come me.

Sì, è senz'altro così! Un bello scherzo, non c'è che dire. Continuo a ripetermelo ossessivamente e piano piano arrivo a crederci anch'io. Rido come un matto. Ho le lacrime agli occhi. Non vedo l'ora di raccontare tutto agli amici di redazione. Penso anche che non farò nessun cicchetto al disegnatore irrispettoso. Poi, improvvisamente, va via la luce.



TERZA CLASSE

Pallapazza

di Gino & Michele

Ehi, amico, fermati. Non vendo accendini. Fermati, dove scendi? Io scendo a Luino. Amico, non leggere, ascolta. Non vendo accendini. Vendo fantasia. Io ti racconto una storia. Tu me la compri. Ma solo alla fine, solo se ti è piaciuta. Amico, è una storia vera, ascolta. E' successa a un mio fratello, uno come me. Fratello Joseph. Nero dell'Africa nera, nero bello. Perché noi siamo belli, dalle nostre parti. E' qui che abbiamo paura di esserlo. Noi qui torniamo belli solo quando qualcuno di voi ce lo lascia fare.

Joseph conobbe una donna e tornò bello. La donna si chiama Eleonora. Trent'anni, bionda, splendente come il sole. Bellissima, troppo per lui. Lei lavora nella discografia. Donna manager, come dite voi. Lui la incontra in treno. Stesso vagone del nostro. Come noi, qui, adesso. Lui già la ama dopo due minuti ma non le parla. E' lei che gli parla per prima. Due ore hanno davanti, due ore di viaggio veloce. Si raccontano di tutto. Anzi la voce che si sente è solo quella di lei. Lui dice qualcosa ma è troppo confuso. E poi cosa mai potrà interessare a una donna così, di lui. Ma c'è curiosità negli occhi di lei, una strana curiosità. Joseph si fa coraggio, alla fine, quando si salutano. Joseph le chiede se mai potrà rivederla. E' una frase detta a voce bassa, senza nemmeno aspettare la risposta. Ma lei risponde, Eleonora gli dice sì, vediamoci. L'appuntamento è per il giorno dopo. Indirizzo e via. Ventiquattr'ore per cercare un vestito decente di quelli che piacciano a voi. Un paio di jeans nuovi, tarocchi, come dite. Una Lacoste blu, anche tarocca. Il giorno dopo lui si presenta. Via, numero, scala. Lei abita al ventesimo piano di uno splendido palazzo. Lui sale le scale a due a due, lui non prende l'ascensore. Lui non è mai stato nella sua vita, nei suoi venticinque anni, in una casa così alta. Arriva, suona, non è uno scherzo. Il cognome è quello. Non aprono. Risuona. Sente del tramestio. Finalmente la porta si spalanca. Non c'è trucco, è lei, un accappatoio bianco, i capelli bagnati. Joseph è imbarazzato come un bambino. Parla male la lingua ma la donna lo rassicura. E' lei che parla francese. Accomodati, gli dice. E lo fa sedere su un divano grande, enorme. Attend, s'il te plait... "Devo finire di sistemarmi. Sei un po' in anticipo." Lui diventa rosso. Anche noi neri diventiamo rossi. Abbassa gli occhi. Sa di aver fatto il primo errore. Mai in anticipo e mai in ritardo. Con una vostra donna sempre tutto dev'essere giusto. Ma ormai è fatta. Lui si siede, lei sparisce dietro a una porta.

Ti piace la storia? Vuoi pagarmela ora? Dammi cinquemila adesso. Dopo fa il doppio, alla fine. Perché dopo ti piacerà di più. Non ti ho convinto? Allora vado avanti.

Adesso nella storia entra un cane. Piccolo. Scodinzola come scodinzolano i cani piccoli. Cioè tutto, dalla testa alla coda. E saltella di qui e di là per la sala. Gli salta in braccio, gli lecca le mani. Ha una medaglietta con un numero e il nome. Come si può chiamare il cane di uno di voi? Diciamo che si chiama Fuffi. Ma il suo nome è un altro. Non lo dico perché questa è una storia vera. E' finta ma è vera e non voglio che si sappia. Fuffi gli salta in braccio, dà una leccatina e risalta giù. Joseph in fondo non è del tutto scontento. La presenza di Fuffi lo fa sentire meno imbarazzato. E mentre il cane sparisce sotto un mobile a cercare chissà cosa, lui si guarda in giro. E' una casa davvero da sogno, con le vetrate grandi e tutto intorno la vista sulla città. C'è una luce strana, tanta. Una luce che da voi non si vede spesso. Joseph si alza. Sente i rumori attutiti di Eleonora, nell'altra stanza. La pensa mentre si sta vestendo. Emozioni forti. Cerca di distrarsi. Si porta verso una delle grandi finestre. La apre. Cerca di prendere un po' d'aria. Poi va a risedersi. Ora Fuffi se ne esce da sotto il mobile. Ha con sé una pallina tra i denti. Joseph è seduto, Fuffi gli salta in braccio. Gli fa cadere la pallina tra le gambe. E' una pallina piccola, di gomma dura. "Pallamatta", c'è scritto. E' chiaro che Fuffi vuol giocare. Joseph la fa rimbalzare in terra. Il rimbalzo è sbilenco. La pallina è di quelle che saltano dove vogliono loro. Un gioco per i bambini. Noi non ne abbiamo mai visti così. Un rimbalzo e Fuffi l'ha già afferrata al volo. Eccolo di nuovo in braccio che lo guarda con la pallina stretta tra le mandibole. Bella, la pallina, pensa Joseph. Bravo Fuffi, pensa sempre Joseph. Gliela ritira un po' più distante. Altro rimbalzo strano. Fuffi l'ha già afferrata, di nuovo ed è lì a guardarlo. E' un gioco che ha fatto milioni di volte. E Joseph ancora. Ma questa volta il gioco si fa più difficile e la pallina viene lanciata con più forza, di modo che tocchi per terra, la parete, il soffitto, prima di ricascare verso il basso. Ma, zac, Fuffi l'ha già riafferrata. Quasi un giocoliere, il cane. E l'uomo incomincia a divertirsi davvero. Altro tiro, ancora più difficile. Ma non c'è modo di ingannarlo: con una mezza piroetta all'indietro Fuffi riacciuffa la pallina. Ultima volta, pensa Joseph. Questa volta voglio farle fare sette sponde. E la lancia con forza contro la parete, dandole un certo effetto con le dita. Voglio vedere, pensa. Voglio vedere se sono più furbo io o lui. Uno, due... cinque, sei, sette... Fuffi è agitatissimo, segue con gli occhi l'evoluzione. La pallina come impazzita schizza di qua e di là. Ecco, ora fa un ultimo salto verso la vetrata. Fuffi ha capito che la pallina sta finendo la sua corsa. E' il momento di afferrarla tra i denti. Ecco, scende. Il cane è vicino alla preda. La pallina è vicina al vetro. Fuffi le è quasi addosso. La pallina con un'improvvisa ultima deviazione esce dai vetri aperti. Presa! Fuffi l'ha azzannata come sempre. Non le ha staccato gli occhi di dosso da quando era partita dalle mani di Joseph. Presa! Ma fuori dal campo consentito. Joseph guarda con orrore, i suoi occhi si incrociano con quelli di Fuffi sbarrati nel vuoto. E' un attimo. Fuffi sta precipitando dal ventesimo piano. Joseph balza verso la finestra. In tempo per vedere qualcosa di scuro che tocca l'asfalto. Per strada non c'è nessuno: il retro del palazzo dà su una specie di parcheggio. Cosa faccio, pensa. Ma non pensa già più. Sente il rumore della donna che sta entrando in sala. Il tempo di chiudere la finestra.

"Eccomi", dice lei. "Excuse moi, si je t'ai fait attendre... scusami, ma ho cercato di asciugarmi i capelli alla men peggio. Andiamo?" Joseph sorride, ma è un sorriso ansioso, nervoso. Improvvisamente quella donna straordinaria non è più al centro dei suoi pensieri. "Ti porto a cena, offro io", dice Eleonora. E' allegra, forse eccitata da quella strana avventura. Joseph annuisce, si avvia verso la porta. Cerca di stringere i tempi e di allontanarsi da quel luogo ormai soffocante. Escono sul pianerottolo. "Ehi, un momento"... Eleonora torna indietro. "Fuffi! Devo salutare Fuffi. Lo saluto sempre prima di uscire"... No. Non deve succedere. Joseph si fa coraggio. E' proprio necessario? "Certo, che è necessario! Fa parte di un rituale: non esco mai di casa senza che mi zompi in braccio e mi saluti"... Dai, abbiamo già chiuso la porta. Tanto fra poche ore rientriamo... "Rientriamo? Ma cosa ti sei messo in testa?" Niente, niente, era così per dire. Ma adesso andiamo. "Ah! Così va meglio!" Ma un sorriso malizioso dice che sarà come ha detto lui. Che Eleonora tra un paio d'ore rientrerà con Joseph dietro, come previsto da copione. E' forse per quel motivo che per la prima volta Eleonora si lascia convincere: Fuffi può aspettare.

La serata trascorre lenta, lentissima. Gli argomenti sono difficili. Anche la lingua sembra diventare un ostacolo. Eleonora gioca tutte le sue carte. Con classe. Come sanno fare certe donne italiane. Ma è Joseph che non dà più spazi. La sua mente è sempre concentrata su quel batuffolo che vola...

Non ci sarà, per questa sera né mai, un dopocena. Il tempo di scambiare i numeri di telefono - adesso anche lei ha il suo - e un arrivederci che ha l'aria di un addio.

Joseph se ne torna a casa. Non ha neppure la forza di raccontare la sua straordinaria storia ai compagni di appartamento.

Chissà cosa ha pensato Joseph due sere dopo, quando ha alzato la cornetta e Eleonora gli ha detto: non dovevo. "Te l'avevo detto che non avrei dovuto farlo. Sai l'altra sera quando siamo usciti, quando non l'ho salutato? Lui non era abituato... Ha sofferto molto. Ci è rimasto male. Si è buttato dalla finestra. Suicida. Povero Fuffi!"

Joseph ora ha attaccato il ricevitore. Cinque minuti di conversazione barcamenandosi sul più e sul meno. Tanto per non sembrare imbarazzato. No, non se l'è sentita di rivederla. Ha rifiutato il fatidico secondo inatteso appuntamento. Questa sera sta a casa. Sdraiato sul letto, le mani incrociate sotto la testa a guardare il soffitto pensa: grande perdita. Prima Fuffi poi Eleonora. Grande perdita ma non irreparabile: lei sarà stata anche troppo bella, sarà stata anche una donna di successo. Ma a intelligenza non ci metterei la mano sul fuoco. Quella finestra... Come ha fatto a non pensare che nessuno è mai volato da una finestra chiusa...

Amico, siamo arrivati... Amico! Sarebbero diecimila. Ti piace?... Grazie, amico... Come mi chiamo? Vuoi sapere come mi chiamo? Io mi chiamo Joseph. E se mi lanci una pallina non te la riporto indietro.

La cremagliera di Volterra

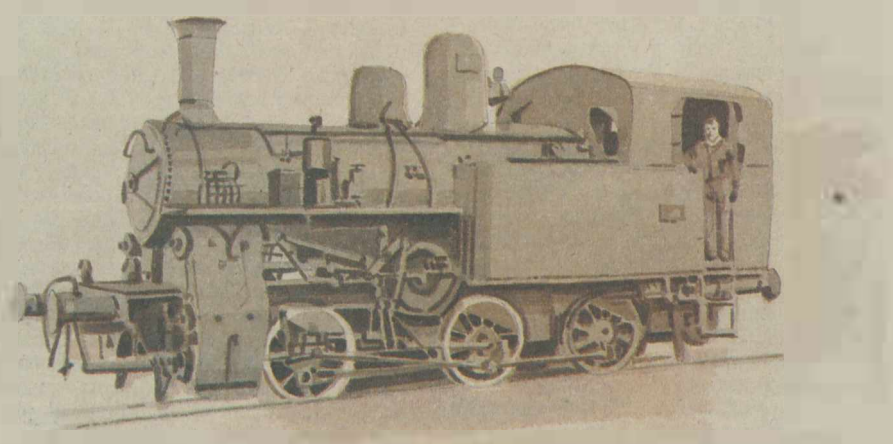
Una suggestiva escursione lungo il percorso della linea ferroviaria in disuso Saline-Volterra

La singolare posizione topografica di molti centri dell'Italia centrale, posti sull'alto delle colline per lontane ragioni storiche di difesa e di migliore situazione ambientale, impedì spesso, nel corso dell'Ottocento, funzionali collegamenti con la rete ferroviaria in via di costruzione. Per evitare difficili salite le linee correvano lungo i fondovalle e dalle stazioni occorrevano ancora diversi chilometri per raggiungere i centri abitati. Si formarono così delle vere e proprie entità urbane – i cosiddetti "scali" – come a Cortona, Chiusi, Orte ecc., che divennero in breve i fulcri commerciali del circondario. Nel caso di Volterra, invece, si optò per una soluzione diversa ed in certo qual modo unica nel contesto delle ferrovie toscane.

La bella e nobile città si erge su una collina di arenaria a dominio della Toscana centrale, a circa 500 metri d'altezza. Con la realizzazione della ferrovia Cecina-Saline di Volterra, aperta all'esercizio il 20 ottobre 1863, diramazione della linea Pisa-Grosseto-Roma, si pose subito la questione di come prolungare il servizio, essendo la stazione terminale di Saline ubicata a soli 70 metri d'altezza, a una distanza di 11 chilometri di strada dal capoluogo, percorso che le diligenze coprivano in circa due ore di tragitto. Era certamente un problema vitale, che oggi forse non riusciamo a cogliere nella sua sostanza, legato alla necessità di impedire l'isolamento economico di Volterra, allora capoluogo di circondario, rispetto ad altri centri già serviti dal potente mezzo di progresso rappresentato dalla via ferrata. Un'infinità di proposte e progetti furono avanzati durante tutto l'ultimo quarto del secolo, ma senza esito, per difetti di ordine tecnico o per conflitti d'interesse. Fu grazie allo sforzo, anche economico, dell'amministrazione comunale di Volterra ed all'intercessione del principe Piero Ginori-Conti, se, solo nel 1908, si decise finalmente il prolungamento della ferrovia da Saline a Volterra.

Le notevoli questioni di natura tecnica, su come vincere un forte dislivello su una distanza abbastanza contenuta, furono risolte con l'adozione di un sistema misto con trazione a vapore. Nel tratto iniziale la linea avrebbe corso con aderenza normale, mentre nel tratto più acclive si sarebbe adottato un sistema a cremagliera, caso unico, assieme alla coeva linea Paola-Cosenza, fra le ferrovie gestite dallo Stato. Ma oltre a ciò si sarebbe applicata un'altra soluzione singolare, l'adozione di un regresso nei pressi della stazione di Volterra, cioè un tronco di binario che i convogli dovevano percorrere in inversione di marcia per l'impossibilità di realizzare una curva di ampio raggio sulle ultime balze collinari. Nell'esercizio la locomotiva si sarebbe così trovata sempre in coda al treno, spingendolo in salita e frenandolo in discesa. Si utilizzarono locomotive tender a 3 assi e ruota dentata, costruite nelle officine svizzere di Winterthur e note come Gruppo 980 FS, che sviluppavano una potenza di 325 KW consentendo una velocità massima di 15 km/h nel tratto a dentiera e di 40 km/h nel tratto normale.

Inaugurata il 12 settembre 1912, la linea venne a costare molto più del preventivato e costrinse il comune di Volterra, a cui era spettato l'onere iniziale, a chiedere il riscatto allo Stato che lo accettò nel 1917. Oltre al traffico passeggeri, si trasportavano materie prime, soprattutto alabastro, con la cui lavorazione Volterra sviluppa ancor oggi un fiorente artigianato, legname, carbone e concimi chimici. Dopo la prima guerra mondiale si avanzarono diverse proposte per connettere questa ferrovia con un possibile nuovo tronco in direzione di Pontedera e Lucca, realizzato nel 1928, ma solo fra quelle due città. In definitiva la vita di questa originale ferrovia fu abbastanza breve. La concorrenza dell'autoservizio, la necessità di far trasbordare i passeggeri a Saline, il mai intrapreso progetto di elettrificazione, le forti spese di gestione furono le ragioni che la condussero a un lento declino. Il 21 novembre 1958, con l'arrivo dell'ultimo treno a Saline, fu posto fine all'esercizio. Oggi di questa ferrovia rimane ancora per intero la sede, che può suggerire agli escursionisti un curioso modo per raggiungere Volterra. È possibile infatti ripercorrere tutto il tracciato seguendo i botri, attraversando le Biancane, fra dossi e dorsali di compatta argilla riarsa dal sole, quasi del tutto spogli di vegetazione, segnati da isolati casali. È possibile ovviamente seguire la traccia in entrambi i sensi, noi lo faremo in quello della salita, che offre il suggello della meta da raggiungere, la splendida Volterra che si distende, con la sua eccezionale cerchia muraria, sulla china del colle.



Locomotiva del gruppo FS 980 impiegata fino al 1958 sulla ferrovia a cremagliera Saline-Volterra

Da Saline di Volterra a Volterra

Itinerario lineare a piedi con partenza dalla stazione Fs di Saline di Volterra (linea Cecina-Saline) e arrivo alla ex stazione di Volterra. Si svolge lungo il tracciato della ferrovia dismessa. Da Volterra si può tornare a Saline utilizzando l'autolinea in partenza dal piazzale della ex stazione.

***Lunghezza**: km 8.6 Dislivello: 424 metri.*

***Tempo medio di percorrenza**: 1 ora e 30 minuti.*

***Condizioni del percorso**: strade sterrate ricavate sulla massicciata ferroviaria. Nessuna difficoltà. Nessun punto di ristoro lungo il percorso fino a Volterra.*

***Indirizzi utili**: Ufficio informazioni Pro Volterra, via Turazza 2, tel. 0588/86150; Stazione Fs, tel. 0588/44116.*

***Periodo consigliato**: da novembre a maggio.*

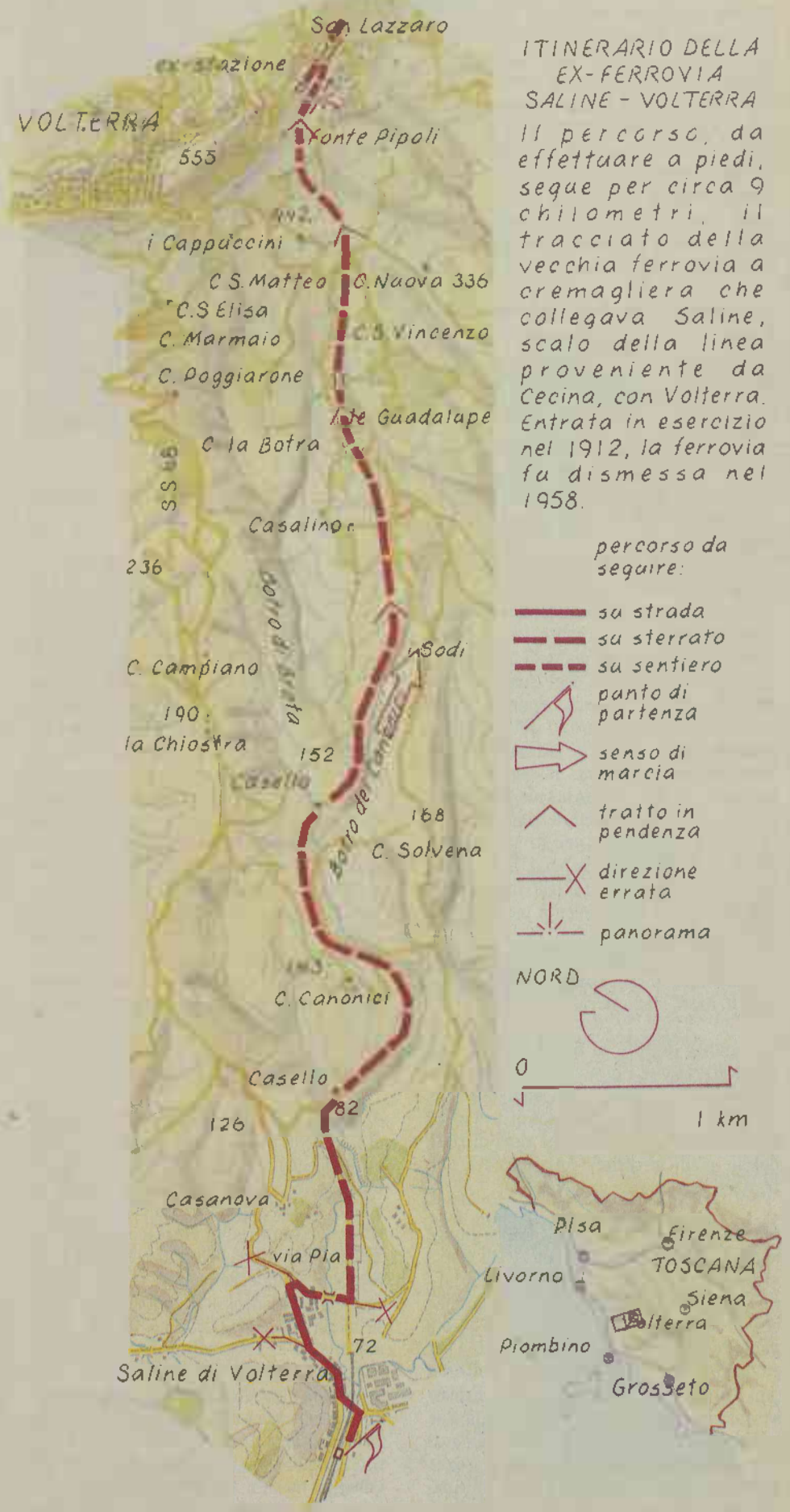
***Bibliografia**: P. Lanino, La costruzione della linea in aderenza mista Saline-Volterra, in "Rivista tecnica delle ferrovie italiane", marzo 1912, pagg. 161-172; A. Betti Carboncini, La ferrovia di Volterra, in "Treni oggi", n. 30, 1993, pagg. 14-23.*

Itinerario collaudato il 18 luglio 1995.

La stazione di Saline (km 0, alt. 72), oggi terminale della linea proveniente da Cecina, era invece transito intermedio quando la ferrovia raggiungeva Volterra. Essa sopportava in passato un traffico merci ben più intenso di oggi, con il trasporto del sale prodotto dalle vicine officine.

1. Le saline di Volterra. L'evaporazione di lagune isolate dal mare che in tempi remoti ricopriva questa parte di Toscana, ha prodotto depositi stratificati di sale, sfruttati fin dall'antichità e in modo più razionale nel XVIII secolo, quando i Lorena impiantarono stabilimenti di lavorazione. Più della metà del salgemma estratto in Italia (3.396.000 tonnellate nel 1994) proviene da queste saline.

Il primo tratto del percorso, non potendo attraversare la zona di manovra della stazione, si effettua sulla via principale di Saline in direzione di Volterra, ma giunti all'uscita dell'abitato, si volge a destra (via Pia) raggiungendo in breve la vecchia sede ferroviaria, individuabile dalla lunga schiera di orti che vi sono allineati a fianco. Si inizia qui il tratto di risalita, volgendo verso sinistra, lungo la massicciata sterrata, ben percorribile. In questo tratto la linea, ancora in aderenza normale, seguiva l'incavo del Botro dei Canonici, delimitato dall'affioramento delle cosiddette "biancane", un fenomeno erosivo caratteristico del Volterrano. Si tratta di cupolette argillose quasi del tutto prive di vegetazione (al più si scorge dell'erica e della ginestra), sulle quali, in seguito a evaporazione dell'umidità del substrato, si forma un leggero strato salino di colore azzurrognolo.
Ben presto si raggiunge il primo casello (km



2.2, alt. 82), semidiroccato ed avvolto dalle acacie e dai carrubi. Il tracciato asseconda le sinuosità del botro, mentre i profondi solchi arati disegnano una bizzarra geometria sulle ripide balze collinari. Solitari casali si atteggiano a sentinelle fra le infinite distese dei campi ondulati. Di tanto in tanto, si scorge l'ancor distante Volterra. All'altezza del secondo casello (km 4, alt. 152), uno slargo indica il punto ove avveniva l'innesto del binario a dentiera.


La stazione Fs Saline di Volterra

2. La cremagliera. Superato il tratto iniziale di 3590 metri con una pendenza massima del 25 per mille, si applicava qui il tratto a cremagliera per ulteriori 3719 metri con una pendenza costante del 100 per mille. La rotaia dentata (sistema Strub) posta al centro del binario, fornita dalle officine Roll di Berna, era fortemente ancorata al suolo da tronchi di rotaia annegati nel calcestruzzo.
In effetti la strada si fa ora più acclive e bisogna immaginare lo sforzo, gli sbuffi, lo stridore ed il clangore delle macchine a vapore mentre impegnavano la salita. La massicciata si eleva un poco sul piano di campagna e due ponticelli superano degli stradelli poderali. Il paesaggio si vivacizza. Spuntano chiazze di alberi, qualche filare ed isolati cipressi, lembi di campi a terrazzo. L'itinerario si avvicina alla città, sfiorando dal basso la poderosa fortezza. Ad un tratto la sede, finora sempre ben percorribile, sembra scomparire, ma in realtà si trasforma in uno stretto sentiero, un po' avviluppato dai cespugli. È un punto, detto Fonte Pippoli, ove il tracciato richiese notevoli opere di contenimento, per reggere la cedevole pendice.
Lentamente si piega in direzione del quartiere suburbano di San Lazzaro, di cui si scorgono in basso le nuove case.

3. Il ponte doppio di San Lazzaro. Poco prima di accedere alla stazione la ferrovia superava con un viadotto a due archi la strada diretta a Colle Val d'Elsa. Si trattava di un ponte obliquo disposto su due rami distinti, poiché quello superiore corrispondeva alla tratta di regresso verso la stazione.

Superato il ponte (km 7.6, alt. 490) si giunge al punto del regresso, sul quale i treni manovravano per l'ingresso alla stazione. In pratica, la locomotiva dopo aver spinto da Saline i vagoni dalla parte della coda, giunta a questo punto retrocedeva con i vagoni al traino per giungere in breve alla **stazione di Volterra** (km 8.6, alt. 502). L'immagine della dismessa stazione getta un pizzico di nostalgia: due grossi alberi sono cresciuti proprio dinanzi agli accessi ai binari; la tradizionale insegna a lettere cubitali campeggia ancora sulle pareti laterali dell'edificio che oggi ospita gli uffici della locale azienda di trasporto pubblico; il piccolo corpo delle ritirate è divenuto un pollaio.
Giunti fin quassù volgete ora lo sguardo verso il cammino fatto, verso il panorama che scorre dinanzi ai vostri occhi, così come lo vide e ne scrisse Guido Piovene: «Dalle terrazze di Volterra, sormontata da una poderosa fortezza, lo sguardo spazia sul paesaggio d'un bianco livido, simile a quello delle nuvole di temporale, ma quel colore di temporale è costante, perché appartiene al suolo. Nelle stagioni fredde è tutto scoperto, in quelle calde si ricopre a tratti di vegetazione, e ne traspare, specie se la luce è radente, come fa l'acqua fra le canne. Si scorge talvolta un bue bianco sulle vertebre di terra livida che salgono verso Volterra e, spesso, per chilometri nessuna persona umana. Volterra domina, monocroma, perché anche i tetti sembrano coperti di un velo di cenere. Le belle piazze e le strade in pendenza, le case-torri, uniscono la suggestione medievale a quella remota del museo etrusco, che è tra i più ricchi d'Italia». Insomma una sorta di invito a visitare, prima di tornare a Saline, la bella città.

4. Volterra. In antico Velathri fu capoluogo di una delle dodici lucumonie del territorio etrusco. Già nel V secolo a.C. essa fu cinta di mura entro un perimetro molto più ampio di quello attuale, segno dell'importanza della città come centro minerario e mercantile. Nel 260 a.C. fu l'ultima delle città etrusche a cadere sotto l'influenza romana. Intorno al XIII sec., con l'istituzione del libero Comune, si pose mano alla costruzione dell'attuale cinta muraria ed ai principali edifici civili e religiosi. Passata nelle mani dei Fiorentini, nella seconda metà del XIV secolo, essa divenne con la costruzione della Fortezza medicea un forte caposaldo strategico ai confini con il territorio senese. Vissuta a lungo di riflesso fra i dominii medicei, con una sostanziale riduzione della sua importanza territoriale, ebbe un certo rilancio nel XVIII secolo, con l'avvento della nuova organizzazione politico-amministrativa lorenese.
Un itinerario di visita, anche breve, non può fare a meno di interessare la storica piazza dei Priori e le vie circostanti dove si raccolgono i principali monumenti cittadini: il **Palazzo dei Priori**, iniziato nel 1208 e compiuto nel 1257 sotto il podestà Bonaccorso Adimari; il **Palazzo Pretorio** con la sua torre merlata; le altre due torri dei Buonaparenti e dei Bonaguidi; la **Cattedrale**, realizzata nel XIII secolo su disegni di Nicola Pisano; il coevo **Battistero** a pianta ottagonale. Importante anche la vasta zona archeologica (aperta tutti i giorni dalle ore 11.00 alle ore 17.00) dove si sono riportate alla luce notevoli tracce della presenza romana, come il Teatro ed il Foro. Infine, la visita del **Museo Etrusco Guarnacci** (aperto tutti i giorni dalle ore 9.00 alle 19.00), di eccezionale interesse, per la ricchezza dei reperti scultorei (urne cinerarie in alabastro, tufo e terracotta) e per le collezioni di gioielli, bronzi (fra cui il bellissimo bronzetto di efebo detto "Ombra della sera", risalente al II secolo a.C.) e monili.

(testi e disegni di Albano Marcarini)

I TRENI UTILI

Dall'Orario Ufficiale Fs valido fino all'1 giugno 1996. Gli escursionisti provenienti da Firenze devono effettuare corrispondenza a Cecina.

Linea (Firenze) CECINA-SALINE

	Diretto[1] 3107	Diretto[4] 3111
Firenze S. M. Novella	7.35	8.35
Cecina	9.23	10.23

	Regionale (2) 6943	Bus (3) 151	Bus (4) 153
Cecina	7.58	9.50	10.27
Volterra Saline	8.28	10.50	11.07

1 - Corrispondenza a Livorno: il sabato e festivi (fino al 31 marzo) alle ore 8.52; gli altri giorni feriali alle 8.57.
2 - Solo feriale.
3 - Solo feriale eccetto il sabato.
4 - Solo il sabato e festivi

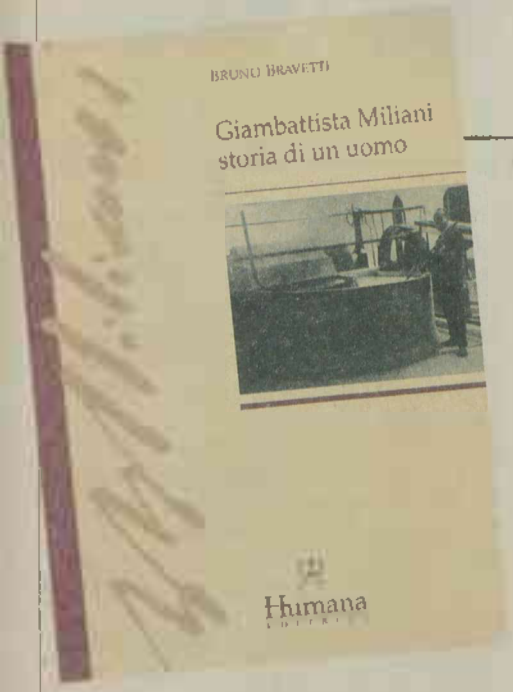
Linea SALINE-CECINA (Firenze)

	Bus 154	Bus 156
Volterra Saline	17.15	19.25
Cecina	17.55	20.04

	Diretto 3024	Interr. 2346
Cecina	18.00	20.09
Pisa Centrale	18.50	20.52
Firenze S.M. Novella	19.50 [1]	

1 - Da Pisa a Firenze solo festivo; nei feriali si può utilizzare il Diretto 3132, in partenza da Pisa alle ore 19.10 ed arrivo a Firenze S. M. N. alle ore 20.10.

Da leggere in treno



a cura di Carlo Pino

"La compromissione con il fascismo credo sia alla base dell'oblio in cui questa grande personalità è caduta", spiega Bruno Bravetti nelle prime pagine del volume dedicato alla figura di Giambattista Miliani. Si tratta di un'interessante ricerca nella quale viene ricostruita la vita dell'industriale fabrianese morto ad 81 anni mentre, nel suo laboratorio chimico, sperimentava la possibilità di produrre carta dalle fibre di ginestra. La figura di Miliani emerge come quella di uno dei più grandi industriali cartari quando nel 1884, a fronte di un grosso sciopero e dell'atteggiamento intransigente del padre, tratta con gli operai la riapertura della fabbrica. Pur in una ovvia visione di classe Miliani è attento – a differenza di altri industriali – alla risorsa umana rappresentata dalle maestranze. È promotore in quegli anni di importanti iniziative a favore dei lavoratori, come ad esempio "La Società di Mutua Beneficenza". Miliani diventa ben presto un grande capitano di industria che trasforma le tre piccole aziende familiari di lavorazione della cellulosa in un'unica impresa moderna. Dalle pagine di Bravetti scopriamo anche altri aspetti di questa figura di capitalista illuminato: Miliani, infatti, si dedicò anche all'agricoltura, fu uno dei primi difensori dell'ambiente, appassionato viaggiatore – l'ultimo viaggio lo fece all'età di 80 anni, arrivando in treno in Cina attraverso la Transiberiana – scalatore e dirigente del Cai, Parlamentare e Ministro nel 1917.
A causa delle sue "pattuizioni con i partiti avversari..." gli agrari di Ancona lo esclusero nel 1921 dalle liste del "blocco" (formato da liberali e fascisti), ma lui non comprese "(...) *l'alto dovere di civismo che gli si imponeva: ritirarsi*" e, con una lista di liberali dissidenti, si presentò comunque alle elezioni sbaragliando il campo. Nel 1924 venne, però, eletto nel "listone" fascista e la sua involuzione politica lo portò a ricevere, nel 1926, la tessera "ad honorem" del partito.
La movimentata storia di un grande uomo, pieno di contraddizioni, ma anche un pezzo di storia delle Marche e dell'Italia post-risorgimentale narrata in modo esemplare.

• *Bruno Bravetti*
"Giambattista Miliani, storia di un uomo"
180 pagine,
Humana Editrice
Ancona, 18 mila lire

"A quasi cinquant'anni, ancora due cose mi danno un certo fascino: un fuoco che arde e il passaggio di un treno!". Così mi ha scritto – accompagnando il suo volume – Nicola Romano, autore di numerose raccolte di poesia. E dev'essere proprio vero, se ben tre componimenti di questa sua ultima raccolta sono stati scritti in treno (e ne sono espliciti i riferimenti): "Buon viaggio", dove un treno "sconquassa quei ricordi comprati alla bouvette d'ogni stazione"; "Stazione di Camaro", dove un altro convoglio "sferraglia il buio tra la campagna e il mare"; "Distanze", dove "l'attesa svampa ancora nel logoro miraggio dei binari".
Un viaggio nel sentimento.

• *Nicola Romano*
"Questioni d'anima"
70 pagine,
Bastogi Editrice Italiana
Foggia, 15 mila lire

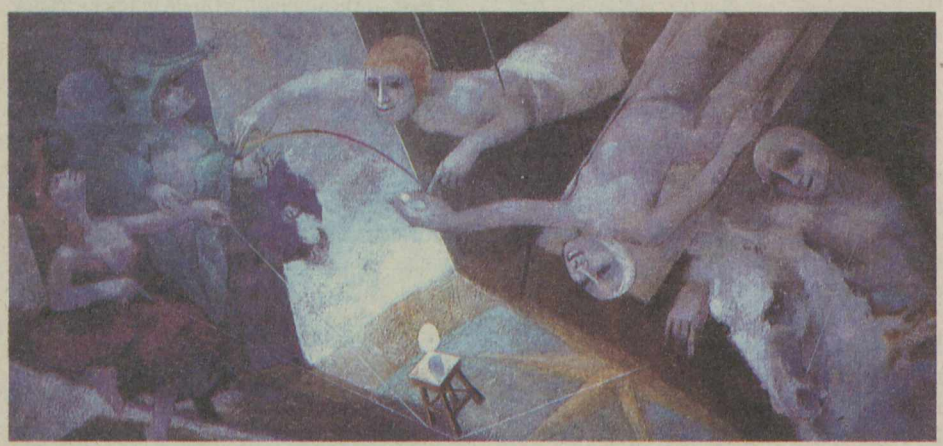
Sei storie ambientate nelle magiche atmosfere che solo Venezia, con i suoi canali, i suoi "porteghi" e "sottoporteghi", le "calli" e i caffè all'aperto, i "campi" e le maschere del Carnevale, può dare. Nelle pagine, che più che scritte sembrano disegnate, di questo libro scopriremo, fra l'altro, il segreto di un "bag-man" – o semplicemente – di un "barbone" (nel racconto "Espree") e la - quasi - "leggenda" di Giovanni Corsini, che tutti chiamano "Eugenio e basta" (nel racconto che dà il titolo alla raccolta).

• *Renato Penestriniero*
"Di notte lungo i canali..."
168 pagine,
Canova Edizioni
Treviso, 18 mila lire

È con grande piacere che diamo notizia della pubblicazione di questo volume di Gianni Catania, attivo collaboratore della Fiab (Federazione Italiana Amici della Bicicletta) che da anni intrattiene rapporti con noi amici del treno. Le 232 pagine che lo compongono sono il risultato del lungo lavoro di un pentito dell'automobile, oggi grande appassionato e cultore della bicicletta.
Vero e proprio manuale indirizzato a chi, per i propri spostamenti, predilige le due ruote, il libro di Catania offre al lettore spunti di riflessione e di discussione su vari argomenti: dalla mobilità urbana al cicloturismo, dai viaggi ai suggerimenti su come usare meglio la bici, dai consigli per la manutenzione a quelli sulla scelta del modello più consono alle esigenze di ciascuno.
Naturalmente, non manca un capitolo dedicato alla storia della bicicletta. In appendice si possono inoltre trovare le principali norme del codice della strada riguardanti questo (spesso sottovalutato) mezzo di trasporto.

• *Gianni Catania*
"Amica bicicletta"
232 pagine,
Edizioni Gruppo Abele
Torino, 24 mila lire

Agenda



L'opera del colombiano Mario Gordillo, vincitore del concorso

Abruzzo

Murales in stazione

Nell'ambito del programma di sviluppo e riqualificazione del trasporto ferroviario, le Fs intendono trasformare le stazioni in moderne piazze della comunicazione, centri polifunzionali al servizio della mobilità e della città. Nella realizzazione di questo ambizioso progetto un ruolo fondamentale è stato assegnato alle Regioni e alle comunità locali, che possono offrire, attraverso un segno architettonico, artistico, artigianale, un importante contributo per caratterizzare "la stazione del luogo".

Di particolare interesse, a questo proposito, è l'iniziativa promossa (grazie all'impegno di Stefano Benini) dall'Associazione Culturale "Accademia d'Abruzzo", che ha dato alla stazione di Pescara uno straordinario segno distintivo della realtà e della cultura locali, utilizzando i suoi muri per il *1° Concorso Internazionale di Pittura murale, Pescara 1994*. Il Concorso ha visto la partecipazione di circa novanta artisti, provenienti da 15 Paesi (Austria, Belgio, Bulgaria, Repubblica Ceca, Colombia, Egitto, Francia, Italia, Lituania, Olanda, Polonia, Stati Uniti, Slovacchia, Turchia e Ungheria). 127 i bozzetti murali presentati, tra i quali, il 3 maggio 1994, la Giuria ha scelto le cinque opere da realizzare. Il 1° premio è stato assegnato al colombiano Mario Gordillo, i successivi tre ad artisti provenienti da Bulgaria, Polonia e Repubblica Ceca, mentre il piemontese Sebastiano Pizzarelli è stato il vincitore del 5° premio. Tutti i bozzetti presentati al Concorso sono stati esposti al pubblico in una mostra svoltasi dal 4 al 21 giugno 1994 nel porto turistico di Marina di Pescara.

Sui muri della stazione di Pescara sono stati già realizzati tre murales, delle dimensioni di m. 10x5, e presto si potranno ammirare anche gli altri due.

In questa iniziativa sono stati coinvolti giovani artisti e studenti locali. Decisivo ed entusiasmante è stato l'intervento delle due scuole d'Arte di Pescara.

Dario Recubini

Basilicata

La nuova tariffa 40/2 Basilicata

Dal 1° novembre '95 è entrata in vigore la nuova tariffa 40/2 Basilicata, il primo segno concreto dell'impegno delle Fs e dell'Amministrazione regionale verso una completa integrazione tariffaria nella regione (tariffa unica e unico biglietto treno-bus).

La nuova tariffa è applicata su tutti gli abbonamenti validi per le relazioni con origine e destinazione nelle stazioni della Basilicata, con estensione alla stazione di Rocchetta S.A.

La tariffa 40/2 Basilicata prevede le seguenti tipologie di abbonamenti:

tariffa 40/2/A Mensile, l'abbonamento è valido un mese solare e scade alle ore 24.00 dell'ultimo giorno del mese in cui ha avuto inizio la sua utilizzazione;

tariffa 40/2/B Plus, l'abbonamento è valido 13 mesi solari, ha un costo pari a 9 abbonamenti mensili (sconto 30 per cento) e scade alle ore 24.00 dell'ultimo giorno del tredicesimo mese di validità.

Questi due tipi di abbonamento consentono:

- fermate intermedie senza formalità;
- numero illimitato di corse, anche nei giorni festivi, sul tragitto per i quali vengono rilasciati;
- utilizzo, previo pagamento del relativo supplemento, dei treni IC e Pendolino, sul tragitto per i quali vengono rilasciati;
- proseguimento fino alla stazione destinataria, senza fermate intermedie, in caso di scadenza in corso di viaggio.

Vale la pena sottolineare i particolari vantaggi offerti dall'acquisto dell'abbonamento Plus:

- prezzo bloccato per 13 mesi;
- possibilità di rimborso dell'importo pagato (previa deduzione di un diritto del 5 per cento, con il minimo di 10 mila lire), nel caso in cui l'abbonamento non sia mai stato utilizzato;
- possibilità di rimborso qualora l'abbonamento venga utilizzato per un periodo limitato; in tal caso verrà rimborsata la differenza tra l'importo pagato e quello che si sarebbe dovuto pagare per uno o più abbonamenti mensili 40/2/A, per il periodo di avvenuta utilizzazione (previa deduzione del 5 per cento, con il minimo di 10 mila lire);
- possibilità di rimborso, nel caso di interruzione, superiore a dieci giorni, della linea ferroviaria; al possessore dell'abbonamento verranno rimborsati, mediante riconsegna del biglietto durante il periodo di interru-

Giustino Fortunato e le Ferrovie Ofantine

La Basilicata è forse la regione meridionale meno conosciuta, molte volte confusa con le confinanti Calabria e Campania. A partire dagli anni '50, la regione comincia ad uscire dall'isolamento economico e geografico, grazie all'opera di trasformazione del territorio, realizzata attraverso la riforma fondiaria, e grazie allo sviluppo del sistema dei trasporti e delle comunicazioni.
Un decisivo e concreto aiuto è stato dato dalle Ferrovie, che hanno consentito il collegamento con il resto del Paese.
I primi significativi interventi furono realizzati grazie all'impegno di Giustino Fortunato (Rionero 4 settembre 1848 - 27 luglio 1932), il noto studioso della "Questione meridionale" che riuscì a dare attuazione al disegno di legge 20 luglio 1888, per la costruzione delle Ferrovie Ofantine. Il 9 agosto 1892 venne infatti inaugurata la tratta Rocchetta-Rionero, cui seguì, il 21 settembre 1897, l'apertura della tratta Rionero-Potenza. Per l'occasione fu costruita la locomotiva a vapore "Rionero".
Il centenario dell'inaugurazione delle Ferrovie Ofantine prevede un anno di manifestazioni per celebrare la figura di Giustino Fortunato. Le iniziative, organizzate dall'omonimo Centro Studi, avranno cadenza mensile e partiranno dal mese di settembre '96. Nella primavera prossima sarà presentato il programma completo delle manifestazioni; per l'occasione partirà da Potenza un treno con vetture d'epoca ("centoporte", "a terrazzo") e locomotiva a vapore, che, lungo un itinerario denso di testimonianze storiche e culturali, toccherà le varie cittadine dislocate sulla tratta, per giungere infine a Melfi. Prima tappa dell'itinerario a Lagopesole, dove è possibile visitare il castello di Federico II, costruito tra il 1242 e il 1250; seconda sosta a Rionero in Vulture, città natale di Giustino Fortunato, il cui palazzo è oggi sede dell'omonima biblioteca, contenente tra l'altro i testi originali sulle Ferrovie Ofantine. Da Rionero, con eventuale trasbordo su bus, si può raggiungere la vicina Monticchio (alt. m.652), che con i suoi due laghi di origine vulcanica - il Grande e il Piccolo - è considerata "l'oasi di pace del Vulture". Terza tappa è nella stazione di Barile, paesino di tradizioni albanesi, per un incontro con il locale gruppo folkloristico ed un assaggio di vini ("Aglianico del Vulture" e spumante rosso). L'itinerario si conclude a Melfi, per ammirare la "Porta Venosina", il Duomo che risale al 1155 e il Castello Normanno-Svevo, sede del Museo Archeologico Nazionale.
La Basilicata offre altre mete di grande interesse, come, ad esempio, la cittadina di Venosa, patria di Quinto Orazio Flacco (del quale si celebra il bimillenario) o quella di Metaponto. E Matera, con l'incantevole visione dei "Sassi" e la "Grotta dei pipistrelli", un'importante testimonianza della presenza umana nell'età paleolitica. Con l'apertura della tratta ferroviaria che collegherà Ferrandina a Matera, sarà possibile raggiungere in treno anche la seconda provincia lucana.

V.M.

zione, tanti tredicesimi dell'importo pagato quanti sono i mesi interi non utilizzati;
– possibilità di richiedere (soltanto una volta) un abbonamento sostitutivo, in caso di smarrimento o furto dell'abbonamento Plus.

Per eventuali chiarimenti ci si può rivolgere alla Direzione Regionale Trasporto Locale Basilicata o presso gli sportelli delle biglietterie Fs o le Agenzie di Viaggio.

Vittorio Moffa

Campania

Scommettiamo che una locomotiva a vapore...?

Una bella giornata, un'entusiastica partecipazione di folla ed un festoso sventolio di bandiere hanno fatto da cornice alle prove di "Scommettiamo che...?", la trasmissione televisiva della Rai, durante le quali una locomotiva a vapore in scala 1:11 ha vinto la scommessa di trainare, per circa seicento metri e in appena tre minuti, un carico di una tonnellata, consumando un solo chilogrammo di carbone coke.
La prova è stata resa possibile dall'appassionata attività del Dopolavoro Ferroviario di Nocera Inferiore, grazie anche alla collaborazione della Federazione Italiana Amici del vapore, che conta l'adesione di circa 20 Associazioni.
La sezione nocerina del Dlf ha addirittura realizzato un circuito ferroviario in miniatura a scartamento di 127 mm, la ferrovia Steam Park, dotata di tre ministazioni (Nocera C.le, Rivazzurra e Piazzale Museo), di un Deposito Locomotive, di piattaforma girevole, di segnali, nonché di una colonna idraulica per il rifornimento delle locomotive. L'impianto è conformato ad ovale, con possibilità di incroci e precedenze tra quattro treni circolanti contemporaneamente; il parco rotabili è composto da 5 vetture e 3 carri merci, mentre la trazione è affidata a 3 macchine a vapore scala 1:11, fedeli riproduzioni di locomotive a scartamento ridotto tipo Decauville. Un "raccordo" della piccola ferrovia porta i viaggiatori presso il Piazzale Museo, dove sono raccolti alcuni cimeli storici: una pompa a vapore risalente al 1910, un vecchio segnale a dischetto mobile e delle rarissime traversine di metallo provenienti dall'antica *"strada di ferro da Napoli a Nocera e Castellammare"*, di cui lo scorso anno è stato festeggiato il centocinquantenario dell'inaugurazione.
Completano la dotazione del Dopolavoro: una locomotiva 626.055, unico esemplare esistente al Sud, con tender a carrelli, rimessa a nuovo e perfettamente funzionante; un vecchio diesel di manovra 234.2017 ed un carro frigorifero a doghe di legno, in attesa di restauro (anch'esso unico esemplare ancora esistente in Italia), una mostra di foto d'epoca, tavole esplicative sul funzionamento delle macchine a vapore, sussidi audiovisivi, una raccolta filatelica a soggetto ferroviario ed, infine, un plastico ferroviario scala 1:87.
La ferrovia in miniatura, regolarmente dichiarata presso la Motorizzazione Civile con la sigla FS.P, è aperta al pubblico, scolaresche comprese, il sabato pomeriggio e la domenica mattina.
Per prenotare si può telefonare al numero 081/5154679 nella mattinata dei giorni dispari.

Antonietta Sannino

Emilia Romagna

In viaggio verso la natura

Scuola chiama natura: andiamoci in treno. Questo il motivo conduttore di un opuscolo, realizzato dalla Direzione regionale trasporto locale di Bologna, per le gite scolastiche della prossima primavera.
Gli itinerari sono dedicati alle scuole elementari, medie inferiori e, alcuni, anche alle scuole materne. I viaggi vengono effettuati con treni Regionali, Interregionali e Diretti, con il supporto dei bus per qualche tratta.
Tre proposte sono state formulate con la collaborazione delle sezioni del Wwf di Bologna e di Faenza, che mettono a disposizione guide esperte per accompagnare i visitatori.
Due di queste gite verranno effettuate seguendo la linea ferroviaria Porrettana, verso l'Appennino Tosco Emiliano: una nel Parco Regionale del Corno alle Scale, attraverso foreste di faggi secolari e su sentieri circondati da praterie di mirtilli; l'altra sulle pendici del Monte Salvaro, per osservare fiori di rara bellezza e, con un po' di fortuna, il volo dell'aquila reale e il sorprendente senso di equilibrio dei mufloni sulle pareti rocciose.
Il terzo viaggio condurrà all'Oasi di Punte Alberete, nel Ravennate. Qui, tra canneti e ninfee, si possono seguire i volteggi lenti del falco di palude sulla superficie dell'acqua.
Un altro itinerario, sempre sulla Porrettana, ripercorre l'antica ferriera Sabatini, lungo il

sentiero della GEA, alla scoperta di opere di archeologia industriale relative alla realizzazione della ferrovia, tra il 1850 e il 1860. La proiezione di filmati e diapositive sulle caratteristiche floro-faunistiche della zona e una visita all'antica pieve di San Matteo, per illustrare le origini medioevali del borgo, conferiscono a questa proposta una particolare valenza interdisciplinare.
L'unica gita fuori regione è quella che condurrà le scolaresche a Montegrotto Terme, per entrare, a pochi passi dalla stazione, nella Casa delle Farfalle, un'ampia serra lussureggiante di piante tropicali, nella scia multicolore di centinaia di farfalle che, in un ecosistema scrupolosamente ricostruito, trovano il modo di vivere e riprodursi. Una mostra "vivente" di rare farfalle danzanti, un mondo incantato, suggerito ai bambini della scuola materna, ma anche una bella aula didattica per adolescenti e adulti.
Due viaggi di studio si discostano dall'interesse naturalistico per affacciarsi nel mondo della Storia e dell'Arte. Il primo conduce a Dozza Imolese, per la visita al castello (con il ponte levatoio e le ampie stanze che ripropongono le armature dell'epoca) e un giro per la borgata medioevale, in un'atmosfera da fiaba, particolarmente suggestiva per i bambini della scuola materna. L'altro ha come meta il Museo Internazionale delle Ceramiche di Faenza, dove gli studenti possono ammirare opere provenienti da ogni parte del mondo e, sotto la guida di un esperto, utilizzare le attrezzature di laboratorio, per riscoprire l'antico mestiere dei "mastri vasai".
L'opuscolo della Direzione regionale di Bologna è scaturito dalla precisa convinzione della funzione "educativa" che il treno, proposto in un corretto uso di integrazione con altri vettori, può avere. Infatti, anche la fase di trasferimento da un luogo all'altro, nell'ambito di una gita scolastica, può costituire materia di riflessione per la formazione e l'educazione di un futuro cittadino responsabile.
Per informazioni rivolgersi alla Direzione regionale trasporto locale "Emilia Romagna" tel. 051/6306239.

Silvano Bonaiuti

Appuntamenti in Friuli Venezia Giulia

gennaio - febbraio

Gorizia:
"Gorizia, un viaggio nel tempo. L'immagine del castello dal nostro secolo alle origini" - Salone degli Stati Provinciali del Castello

Trieste:
"Trieste tra neoclassico ed eclettismo. Mostra celebrativa del bicentenario della nascita di Pasquale Revoltella" - Museo Revoltella

Gemona del Friuli e Sacile:
Mercatino dell'antiquariato
(14 gennaio e 11 febbraio)

Pordenone:
"Fiera del disco", mostra mercato del disco usato da collezione - Fiera (14 gennaio)
Mercatino dell'antiquariato
(28 gennaio e 25 febbraio)
"Samumetal", salone macchine utensili per la lavorazione dei metalli e subfornitura - Fiera (15/19 febbraio)

Tarvisio:
Nazionale giovani di salto e combinata nordica (11 febbraio)

A.F.

Friuli

Un treno di successo

L'idea di realizzare un programma di treni a vapore è nata lo scorso anno, quasi per necessità, per far fronte ad una richiesta in continua crescita da parte di persone interessate a conoscere da vicino ed utilizzare per i propri spostamenti nel tempo libero questo mezzo "insolito".
Una richiesta difficile da prevedere, ma anche da soddisfare. La nostra Direzione regionale aveva a disposizione per queste iniziative un'offerta complessiva di 405 posti, con due locomotive a vapore della serie 740 e 880 e sei carrozze storiche. Ma, mentre queste ultime - grazie al prezioso lavoro di restauro portato a termine, con sacrifici personali, dagli appassionati e dai volontari del Museo ferroviario di Trieste Campo Marzio - erano perfettamente efficienti, le due locomotive giacevano abbandonate come cimeli storici: il loro recupero avrebbe richiesto tempo e... denaro! Per tentare di ovviare al problema sono state utilizzate locomotive noleggiate dalla vicina Slovenia, o si è fatto ricorso a quelle del Deposito di Verona.
Durante le opere per il ripristino delle locomotive, mentre venivano risolti gli aspetti tecnici, questa Direzione regionale concretizzava un accordo con i 4 Provveditorati agli Studi del Friuli: una gita con il treno a vapore, su itinerari particolarmente interessanti dal punto di vista culturale e paesaggistico, proposta alle scuole materne, elementari e medie inferiori (a prezzo molto contenuto), da svolgersi durante il normale orario scolastico. L'iniziativa ha avuto un successo inimmaginabile: in poco meno di un mese, dal 26 aprile al 17 maggio, sono stati approntati ben 13 treni; più di 5500 (fra ragazzi ed insegnanti) i partecipanti; un introito di oltre 75 milioni. Il programma ha avuto eco positiva sulla stampa locale che vi ha dedicato ampio spazio. Questa forma di auto-promozione ci ha consentito di ampliare e diversificare l'offerta; siamo così riusciti a proporre, al di fuori dell'ambito scolastico, altri 10 treni, di cui 3 internazionali, realizzando circa 3700 presenze e introito superiore agli 80 milioni.
Evidentemente il treno a vapore suscita un fascino del tutto particolare se è vero che abbiamo già numerose prenotazioni per la prossima primavera. Noi stiamo lavorando per soddisfare il maggior numero di richieste.
Per coinvolgere tutta la popolazione scolastica regionale, abbiamo pensato di organizzare viaggi con partenze da Trieste, Udine e Pordenone; prevediamo viaggi della durata di mezza o di un'intera una giornata, con soste in località attrezzate per accogliere centinaia di partecipanti. Saranno anche previste soste alternative in caso di maltempo e saranno coinvolti gli Enti locali per la migliore accoglienza degli ospiti.
Tutti i nostri potenziali clienti, Scuole elementari e medie in particolare, hanno già ricevuto un dépliant illustrativo dei viaggi standard.
Per ogni ulteriore informazione telefonare al n° 0432/592515.

Alessandro Fantini

Liguria

Genova... per tutti

Se il 1995 è stato per Genova un anno positivo in termini di arrivi e di presenze turistiche, il 1996 segnerà senza dubbio un punto di non ritorno nella strategia delle attività produttive della città. La grave crisi industriale che si è abbattuta, nel volgere di pochi anni, sui Paesi più sviluppati del mondo, ha lasciato profonde ferite anche nell'area genovese. Per farvi fronte, da alcuni anni è stata avviata una politica di riconversione, che ha individuato nel comparto turistico uno dei punti nodali da favorire. Una scelta obbligata anche se non sempre condivisa. Eppure sono i fatti che spingono in questa direzione. L'incremento delle presenze e degli arrivi, soprattutto stranieri, registrato a tutt'oggi non è soltanto il frutto della svalutazione della lira, è il segno tangibile che il nome "Genova" comincia a far breccia nell'immaginario collettivo, ma è anche una precisa riprova dell'interesse dei tour operator ed agenti di viaggio per questa città, che ha tutte le carte in regola per presentarsi al mondo come città turistica. Un piccolo segnale di questa inversione di rotta si può ritrovare anche nella tipologia del lavoro svolto dalle agenzie di viaggio locali che, fino a poco tempo fa, lavoravano numerosissime per l'out-going, mentre oggi molte hanno scelto l'in-coming: il "turismo", quindi, non è più sinonimo di viaggi per l'estero, ma si trasforma in redditizia attività, attraverso l'organizzazione di soggiorni e di visite

alla nostra città.
Le ragioni sono tante, anche se ovviamente molto si deve all'Acquario, il museo vivo situato nel Porto Antico che, per il numero e la varietà delle specie di animali marini presenti, le dimensioni delle vasche, con la fedele riproduzione degli habitat subacquei, è diventato rapidamente una delle più grandi attrazioni a livello mondiale.
Per ritornare all'argomento in questione, ribadiamo che il 1996 sarà un anno di conferme in termini di immagine ed in termini di presenze.
Questa convinzione scaturisce non soltanto dalle premesse cui si accennava prima, ma anche da una serie di grandi eventi in programma che, se opportunamente pubblicizzati, costituiranno ottime occasioni per promuovere l'immagine della città e per spingere molti a scegliere Genova quale meta di viaggi e soggiorni.
Inaugurata nel mese di novembre 1995 dal Presidente della Repubblica e voluta per il cinquantesimo anniversario della guerra di liberazione, a Palazzo Ducale proseguirà, fino al 18 febbraio, la grande esposizione di dipinti, sculture, disegni ed incisioni denominata "Arte della Libertà", ispirata ai temi dell'opposizione alle dittature, che vede presenti opere dei più famosi pittori di questo secolo.
Dal 20 al 28 aprile Euroflora aprirà i battenti, richiamando visitatori da tutte le parti d'Italia e d'Europa, come le precedenti esperienze ci hanno dimostrato. Sarà un'occasione per ripensare ad un rinnovamento dell'arredo urbano di Genova, uno dei punti ancora dolenti della città ormai restaurata nei suoi palazzi più famosi, nell'area del porto antico, nei suoi teatri lirici e di prosa.
A maggio assisteremo alla grande regata delle Repubbliche Marinare, che ci farà rivivere i fasti della Superba e quelli delle altre città marinare come Venezia, Pisa ed Amalfi.
Alla Fiera di Genova, dal 15 al 23 giugno, vedremo la seconda edizione di "Sport Show", una manifestazione rivolta a sollecitare l'interesse di sportivi, di giovani e giovanissimi, grazie alla presenza di personalità di fama internazionale e alla possibilità di provare attrezzature delle diverse discipline sportive.
A luglio, nell'artistica cornice dei parchi di Nervi, è in programma la 28ª edizione del Festival Internazionale del Balletto, mentre nel Golfo Paradiso (dopo la Sagra della Mimosa nel mese di febbraio) ritornerà il prestigioso Festival del Jazz.
Dal 13 al 16 luglio potremo ammirare le Tall Ships, i grandi velieri del passato che, in partenza dal porto di Genova, salperanno per la grande regata.
Dal 17 al 20 settembre, per la prima volta, si apriranno i battenti della grande "Seatrade Mediterranean Convention" cui daranno vita armatori provenienti da tutte le parti del mondo, per potenziare il traffico delle crociere e dei traghetti. Si tratta di un appuntamento importante: analoghe convention si tengono a Miami per le Americhe ed a Singapore per l'Oriente. Il Salone Nautico in ottobre concluderà le grandi iniziative genovesi.
Da non dimenticare poi una serie fitta di eventi, per così dire minori, che arricchiranno la vita della città durante l'arco dell'anno.
Concludiamo quindi con un invito: Genova vi attende e, statene certi, non vi deluderà.

Antonio Fazio
Direttore Generale
Azienda di Promozione Turistica
di Genova

Lombardia

Treno amico

Dal 18 novembre scorso, ogni sabato, il Tg di *Telelombardia* (una delle principali emittenti televisive regionali) dedica uno spazio alle informazioni sul Trasporto locale Fs in Lombardia. La rubrica, denominata "Treno amico", viene trasmessa durante le edizioni delle 13.00, delle 19.15 e delle 22.30.
I mass-media lombardi, specie quelli provinciali, affrontano spesso temi legati al trasporto ferroviario, ma questa trasmissione è una novità assoluta, se si esclude "Scusate il ritardo", una rubrica pubblicata per molto tempo su alcuni importanti quotidiani nazionali (come *La Repubblica* e *Il Corriere della Sera*), per fornire ai viaggiatori notizie utili sui servizi ferroviari in Lombardia (lavori in corso, ritardi previsti, variazioni dei tempi di percorrenza, eventuali autocorse sostitutive).
La trasmissione di Telelombardia, oltre che di questi argomenti, si occupa anche di tariffe, delle novità nell'offerta treni, dell'istituzione di nuove fermate, di servizi integrati, di parcheggi: insomma tutta una serie di notizie che possono risultare molto utili a chi percorre la Lombardia in treno.
"Treno amico" è realizzata grazie alla collaborazione tra la Direzione regionale trasporto locale di Milano, che fornisce all'emittente televisiva le informazioni necessarie.

Gian Battista Rodolfi

Pronto intervento contro gli atti vandalici

A Milano la clientela ha a disposizione un nuovo strumento per comunicare direttamente con le Fs: un numero verde, con chiamata gratuita, per la segnalazione di atti vandalici e anomalie nel funzionamento degli impianti ferroviari. Telefonando al numero 167.234.102 viene attivato un servizio di pronto intervento Fs; la chiamata viene ricevuta dal reparto CEI dell'Ufficio Manutenzione, il quale si incarica di smistarla alla struttura cui compete risolvere l'inconveniente. Il numero verde dovrebbe facilitare l'individuazione di quei problemi che possono verificarsi nelle stazioni impresenziate, ma può essere utilizzato anche per segnalare tutte le eventuali disfunzioni del servizio (guasti agli impianti di climatizzazione nelle carrozze, ritardi ecc.).

G.B.R.

I Gonzaga. Moneta Arte Storia
A Palazzo Te la storia di Mantova
e dei Gonzaga raccontata dalle monete

Dopo il successo della mostra dedicata a Leon Battista Alberti, Mantova ha ospitato un altro appuntamento di rilievo nella cornice di Palazzo Te, grazie alla capacità progettuale e organizzativa del Centro internazionale d'Arte e di Cultura della città virgiliana.
Dal 9 settembre e fino al 10 dicembre 1995 è stata infatti allestita la mostra dedicata alle monete coniate negli anni della Signoria Gonzaga in Mantova.
In sei sezioni sono state esposte collezioni di monete provenienti dai principali musei del mondo (Ermitage di San Pietroburgo) e da grandi collezioni italiane (la collezione reale di Vittorio Emanuele III di Savoia e quella del conte Magnaguti). Monete che documentano la storia, l'arte e l'economia di Mantova e dei Gonzaga dal 1328 al 1707, anno dell'inesorabile declino di quella che fu una delle più potenti signorie italiane.
Nelle sale di Palazzo Te è stato possibile ammirare anche dipinti di celebri artisti, in sintonia con il tema dominante della mostra, opere nelle quali il denaro è protagonista o costituisce un preciso riferimento.
Da sottolineare un altro aspetto dell'esposizione mantovana: con l'impiego di tecnologie avanzate - dall'informatica agli apporti audiovisivi e di realtà virtuale - i visitatori hanno potuto rivivere l'epoca in cui il "ducale" o il "fiorino" avevano corso legale. All'ingresso della mostra era in funzione una pressa monetaria dell'Ottocento (proveniente dalla Zecca pontificia e passata poi ai Savoia dopo il 1870) che coniava per i visitatori. Si potevano infatti acquistare delle rondelle in argento che, dopo essere passate sotto la pressa comandata da un tecnico coniatore, diventavano monete commemorative della mostra.
Grazie ad un accordo realizzato dalla Direzione regionale Fs della Lombardia, chi ha raggiunto Mantova in treno ha potuto beneficiare di uno sconto sul biglietto di ingresso all'esposizione: novemila anziché dodicimila lire.

G.B.R.

Il treno in tasca

Come avevamo anticipato ai lettori sul numero 8/95, con l'entrata in vigore dell'orario invernale '95/96, la Direzione regionale trasporto locale ha pensato di ripetere un'iniziativa proposta con l'offerta estiva e che la clientela ha particolarmente apprezzato: la pubblicazione e distribuzione gratuita di pieghevoli con gli orari (in vigore fino al 1° giugno '96) dei treni in servizio sulle linee Fs della Lombardia. Il numero dei depliant messi in distribuzione è stato triplicato (130 mila copie); essenziale la grafica, a due colori, con la riproduzione dei segni convenzionali, delle sigle e dei quadri orario riportati nell'edizione "In treno"; comodo il formato, utili le notizie: oltre agli orari per ciascuna linea ferroviaria (ben 26 le linee riportate), le fiches forniscono indicazioni sui punti vendita dei biglietti e degli abbonamenti a fasce chilometriche e chiarimenti sulle norme per l'ammissione ai treni.

Aumentano i punti vendita

Sono oggi circa 200 i punti vendita di biglietti e abbonamenti a fasce chilometriche operanti in Lombardia.
Grazie ad un accordo raggiunto con la Federazione Tabaccai, sono stati aperti 35 nuovi punti vendita presso le Tabaccherie di Brescia e Provincia e sono già in corso trattative per attivarne altri 60 nelle province di Cremona, Lecco e Varese.
Un risultato importante se si pensa che, in Lombardia, a fronte di 132 stazioni munite di biglietteria, sono ben 100 quelle disabilitate o impresenziate.

G.B.R.

Marche

Trenotrekking '96: un ritorno atteso

Dopo il successo dell'edizione 1995 del *Trenotrekking*, che ha registrato una nutrita presenza di partecipanti (soprattutto nell'escursione sul tracciato della vecchia ferrovia Spoleto-Norcia), è già pronto il programma 1996.
La formula rimane invariata: in treno fino alla stazione più vicina alla meta e poi a piedi verso le montagne.
Dieci le gite in calendario, sei organizzate dal Club Alpino Italiano e quattro da Legambiente che, dopo la positiva esperienza fatta nell'ottobre scorso, ha deciso di dare un maggiore sostegno all'iniziativa. Del resto, tra gli obiettivi di quest'Associazione c'è anche quello di promuovere il trasporto ferroviario, soprattutto attraverso il rilancio delle linee secondarie, cui è attribuito un ruolo non trascurabile per la difesa e la valorizzazione del patrimonio ambientale, paesaggistico e culturale.
Non sono perciò casuali le quattro proposte: Fosso delle Venelle, per l'interesse botanico e faunistico, Col della Noce, per scoprire un piccolo tesoro artistico (un trittico del '300 custodito in un paesino fra i boschi) e, dopo il tradizionale appuntamento dell'operazione "Spiagge Pulite", il fascino autunnale delle torri di Crispiero.
Di taglio più "alpinistico", ma sempre alla portata di persone con un minimo di allenamento, gli appuntamenti fissati dal Club Alpino di Ancona: il Monte Revellone, con un'escursione guidata dalle donne; le Sorgenti del Giano, all'interno dello splendido Appennino fabrianese; il Monte Penna, sul crinale tra Marche e Umbria; poi ancora sorgenti, quelle dell'Esino, in un facile giro in mountain bike; il Sentiero degli Ulivi, tra Spoleto e Campello, da percorrere di notte e, infine, dopo la pausa estiva, la Val Montagnana, dove, con un po' di fortuna, si può anche vedere l'aquila.
Un programma ricco di suggestioni, per escursionisti ed ambientalisti... e per tutti gli amici del treno.

Fabio Frontini

Molise

Attraversando la terra dei Sanniti

L'idea è coinvolgente: cultura e storia attraverso uno splendido scenario montano, tra il Molise e l'Abruzzo, lungo la linea ferroviaria che va da Carpinone a Sulmona. Sembra una cosa d'altri tempi, se paragonata ai frenetici ritmi del turismo "mordi e fuggi", all'esasperante ricerca del minuto da non perdere.
Il Molise è un grande contenitore di spettacolari sorprese, da scoprire in treno: un paesaggio a tratti selvaggio e primitivo, una natura aspra e meravigliosa; una terra che affascina per la varietà dei suoi ambienti e per l'innata ospitalità e cortesia degli abitanti; una meta di suggestivo richiamo, per il patrimonio artistico e per le testimonianze della storia sannitica, che i molisani sono riusciti a custodire gelosamente. I motivi di attrazione sono numerosi, sparsi in un gran numero di piccoli centri facilmente raggiungibili in treno: dai resti archeologici di Saepinum (Sepino, sulla linea ferroviaria Campobasso-Benevento), al bellissimo teatro classico di Pietrabbondante (non lontano da Isernia), alla Cattedrale trecentesca di Larino (sulla linea ferroviaria Campobasso-Termoli), al Duomo di Termoli, costruito nel VI secolo, sulle rovine di un tempio pagano, ai numerosi castelli, abbazie, santuari, dislocati in vari paesi di montagna. Una particolare attenzione merita l'area (situata nei pressi di Isernia) dove nel 1979 sono stati ritrovati innumerevoli reperti paleontologici, risalenti a circa un milione di anni fa, che documentano gli insediamenti dell'*Homo Aeserniensis*. Da segnalare anche gli eccezionali reperti conservati nel Museo Nazionale della Pentria, a Isernia.
Il Molise riserva sorprese anche agli amanti della buona tavola, offrendo prelibati formaggi e salumi. A San Pietro Avellana (circa 40 km da Isernia), fra le stupende foreste dell'Alto Molise, si può trovare il pregiato tartufo locale.
Lungo il percorso ferroviario che va da Carpinone a Sulmona fa bella mostra di sé il territorio più segreto ed arcaico della civiltà sannitico-pentra. Attraverso questo paradiso storico, culturale ed ambientale, proprio per ricordare i bei tempi del passato, sono già stati effettuati treni d'epoca, che hanno suscitato l'entusiasmo e la meraviglia di centinaia di bambini, accorsi in massa per vedere la sbuffante locomotiva a vapore.
Per consentire ulteriori escursioni sulle meravigliose linee molisane, la Direzione regionale trasporto locale Molise ha programmato due coppie di treni d'epoca denominati "Homo Aeserniensis" e "Bifernino", il primo fra Isernia e Castel di Sangro, il secondo fra Campobasso e Termoli, che vengono effettuati su richiesta della clientela.
Per eventuali prenotazioni rivolgersi alla suddetta Direzione (tel. e fax 0874/92611).

Vittorio Moffa

Piemonte

Campagna d'autunno: "Acquistare e convalidare"

Negli ultimi tempi, il corretto utilizzo dei biglietti ferroviari è stato oggetto di diverse richieste di chiarimento, pubblicate su quotidiani e periodici; spesso è capitato di leggere reclami o lagnanze di viaggiatori incorsi in irregolarità e quindi "multati". La Direzione Regionale Fs ha ritenuto perciò opportuno dar vita, nel mese di settembre, alla campagna d'informazione *"ACQUISTARE E CONVALIDARE IL BIGLIETTO. PRIMA"*. Per questa iniziativa sono stati stampati 200 mila volantini, distribuiti poi sui treni, presso le biglietterie Fs, nelle agenzie di viaggio abilitate e nei punti vendita a terra (edicole ed altri esercizi commerciali che vendono biglietti e abbonamenti ferroviari a fasce chilometriche). Migliaia di analoghe locandine sono state esposte nelle carrozze dei treni, mentre nelle stazioni sono stati affissi, o riposizionati meglio, appositi manifesti; intensificata anche l'informazione tramite annunci sonori. Tutto questo con lo scopo preciso di fornire, in forma chiara e

schematica, le principali indicazioni e norme per non incorrere nelle sgradite penalità.
Per rendere più capillare la diffusione delle informazioni, lo stesso messaggio è stato riprodotto sui 200 mila orarietti in distribuzione e ne è stata data notizia a tutte le testate giornalistiche e radiotelevisive locali. Un'utile campagna: mezzo milione di messaggi affinché "viaggiare informati" possa diventare un nuovo modo di viaggiare in treno, una nuova abitudine.

Mario Elia

Torino: un passante ferroviario sempre più concreto

Un momento "storico" quello dello scorso 1° settembre, quando i treni della "Torino-Milano", dopo quasi settant'anni, hanno abbandonato il vecchio trincerone ferroviario torinese, inserendosi nella nuova galleria del "passante": alle ore 16.20, il diretto 9150 ha definitivamente chiuso un'epoca e ne ha aperta un'altra, fra gli applausi e i brindisi degli addetti ai lavori. Presenti i giornalisti dei principali organi di informazione, che hanno potuto esaminare dal vivo i ciclopici lavori del grande cantiere, assistendo in diretta allo spostamento di duecento metri di binario, dal tracciato storico del 1928 alla nuova sede, nel primo tratto coperto di oltre un chilometro; il tutto eseguito in poche ore. Al di là della complessità ingegneristica dell'intervento, attuato con ridottissimi intralci alla circolazione, ricordiamo il significato tecnico più prossimo di questo evento: procedendo i lavori secondo le cadenze prefissate, con l'abbandono delle trincee sarà possibile intraprendere la copertura delle linee; così in pieno centro torinese verrà realizzato un viale alberato (largo quasi novanta metri e lungo diversi chilometri), attorno al quale prenderanno forma interventi urbanistici di grande rilievo, dai percorsi stradali alle aree verdi, ad insediamenti strategici.

M. E.

Puglia

Itinerari didattici in treno

La Direzione regionale Fs di Bari riserva una particolare attenzione al mondo della scuola, con il quale, già da qualche anno, ha instaurato un proficuo rapporto di collaborazione, nello spirito del Protocollo d'Intesa, stipulato fra il Ministero della Pubblica Istruzione e le Ferrovie dello Stato il 16 ottobre 1990, dove si consiglia di preferire il treno come mezzo di trasporto.
Anche quest'anno è stata sottoposta all'attenzione dei responsabili delle scuole l'iniziativa *Treni Culturali*, riportata in un elegante ed interessante catalogo, che intende offrire al composito universo scolastico la possibilità di integrare l'attività formativa con viaggi e visite mirate, da realizzare nelle condizioni di sicurezza che il treno garantisce.
La proposta si articola, coerentemente con l'impostazione didattico-educativa elaborata dai docenti, su itinerari percorribili nell'arco di una sola giornata, senza sottrarre, in tal modo, molto tempo all'attività di studio ed offrendo tuttavia ai ragazzi la possibilità di un momento di socializzazione fuori dalla tradizionale routine scolastica.
Scoprire il territorio circostante, scoprirlo in treno. È questa l'idea-forza dell'iniziativa. Sono due obiettivi che per le giovani generazioni hanno una valenza altamente formativa: le indirizzano verso un mezzo di trasporto sicuro e amico dell'ambiente e le stimolano a conoscere la propria terra.
L'offerta, oltre al viaggio in treno, prevede l'utilizzo di autobus per gli spostamenti sul territorio e, a richiesta, l'ausilio di una guida turistica.
Gli orari di partenza, i costi e tutte le altre modalità tecniche sono riportati sul catalogo. Quattordici gli itinerari proposti:

- Massafra - Martina Franca, per apprezzare la Valle d'Itria;
- Castellana, con la visita alle grotte, interessante esempio dei fenomeni carsici;
- Polignano - Conversano, per un'escursione nel medioevo pugliese;
- Egnazia, con gli scavi archeologici, un'interessante testimonianza della presenza romana in Puglia;
- Ruvo - Castel del Monte, per immergersi nell'epoca classica e in quella federiciana;
- Molfetta - Ruvo, con la visita al Pulo di Molfetta ed al Museo Jatta, dove sono esposti importanti esemplari di vasi greci;
- Ostuni - Grottaglie, per entrare in contatto con la cultura contadina e artigianale pugliese;
- Alta Murgia, per conoscerne gli aspetti geologici e contadini;
- Melfi - Laghi di Monticchio, un'escursione nella vicina Basilicata, sulle tracce di Federico II;
- Monopoli - Masserie fortificate, per una visita di rilevante interesse architettonico;
- Bari, città ricchissima di storia;
- Taranto, alla ricerca dei segni del suo passato di colonia greca;
- Lecce, un importante esempio di architettura barocca;
- Gargano, per una visita sul confine tra natura e storia.

La Direzione regionale sarà disponibile a valutare ogni altra eventuale ipotesi di viaggio formulata dai docenti.

Lorenzo Maruotti

Treno+Bici '96

Per gli appassionati della bicicletta è stato realizzato, con la proficua collaborazione dell'Associazione *Ruotalibera* di Bari, un interessante programma di escursioni attraverso le località più belle della Puglia. Il calendario 1996, illustrato con una locandina affissa nelle stazioni e nelle agenzie di viaggio Fs, prevede i seguenti appuntamenti:

- *Grotte e Fischietti*, attraverso Polignano, Castellana e Rutigliano (21 gennaio);
- *Sulle tracce degli Antichi*, con visita a Molfetta (11 febbraio);
- *Il Castello di Oria*, con escursioni a Ostuni, Francavilla Oria e Ceglie Messapica (3 marzo);
- *Le Cattedrali sul mare*, con visita a Bisceglie, Trani e Molfetta (24 marzo);
- *A cavallo tra i due mari*, attraverso Massafra, Martina Franca e Fasano (14 aprile);
- *Il Bosco di Bitonto*, con visite a Molfetta, Ruvo e Villa Rogadeo (28 aprile);
- *Un salto a Gravina*, passando da Gioia del Colle, Masseria Viglione e Grumo (12 maggio);
- *La Valle d'Itria*, con tappe a Gioia del Colle, Alberobello e Fasano (26 maggio);
- *Tutti al mare*, a Fasano, Egnazia e Polignano (9 giugno).

L.M.

Sardegna

Sala Disco Verde a Cagliari

Anche la stazione di Cagliari è inserita nel "Circuito Disco Verde" delle Ferrovie dello Stato. Il 23 novembre sono stati infatti inaugurati, al piano terra del fabbricato, i locali "Disco Verde", nei quali i soci possono disporre di salotti riservati, con tv e videoregistratori.
L'iniziativa non è mirata a garantire una sosta più confortevole rispetto a quella già oggi possibile nell'accogliente sala d'aspetto, bensì a consentire una più proficua utilizzazione dei tempi di attesa, mettendo a disposizione uffici attrezzati ed una sala capace di ospitare fino a 50 persone.
Tali opportunità vengono offerte ad una clientela (uomini d'affari, organizzazioni, aziende), che ha l'esigenza di fruire di spazi di lavoro. Il personale e le attrezzature disponibili consentono infatti di svolgere attività lavorative e riunioni, proprio come in uno studio o in un ufficio, con telefax per la trasmissione e la ricezione di documenti, personal computer ed un servizio di segreteria per la digitazione, per la fotocopiatura e per l'eventuale

NATALE IN STAZIONE

In occasione del Natale, le principali stazioni sarde sono state abbellite con decori e sono state teatro di diverse manifestazioni. A Cagliari, Sassari ed Olbia è stato allestito il Presepe. Una particolare attenzione è stata rivolta ai bambini, dedicando loro un'intera giornata, in collaborazione con il Circolo Didattico "Santa Caterina" di Cagliari e con il Teatro delle Mani. Con queste strutture si prevede di organizzare un treno itinerante, composto da due carri ferroviari, che si fermerà in alcune stazioni dell'hinterland cagliaritano, coinvolgendo le scolaresche.

G.A.

VIAGGI DI ISTRUZIONE

Per i bambini delle scuole elementari e per i ragazzi delle scuole medie, sono stati programmati e proposti ai circoli didattici viaggi di istruzione in treno, alla scoperta delle bellezze e delle particolari suggestioni dell'isola. Alle proposte dello scorso anno è stata aggiunta la visita a Carbonia ed al suo nuovo Museo Archeologico "Villa Sulcis". Questa struttura è situata in un edificio sorto come abitazione dirigenziale all'epoca della fondazione della città, immerso in un vasto parco, e dispone di modernissimi strumenti di consultazione di tipo multimediale interattivo.
Un supporto particolarmente piacevole per i più giovani, che si affianca alle informazioni fornite dalle guide. Sempre a Carbonia, è possibile visitare il Museo di Paleontologia e Speleologia, che espone oltre settecento esemplari fossili di organismi vegetali ed animali risalenti ad epoche preistoriche.
Ai più grandi è consigliata l'escursione al sito archeologico di Monte Sirai, fortezza fenicio-punica, posta su un altopiano, dal quale si può godere di un'ampia vista panoramica.

G.A.

fascicolatura di documenti.
In caso di necessità, gli spazi possono essere attrezzati a sala convegno, con il supporto di un impianto di diffusione sonora, con microfoni fissi e mobili, di una lavagna luminosa e di un videoproiettore. Tutte le attività possono essere videoregistrate.
Il servizio di segreteria è in grado di organizzare buffet e può inoltre provvedere all'acquisto di titoli di viaggio e ad eventuali prenotazioni alberghiere o di auto a nolo. Un parcheggio nell'area di stazione contribuisce ad evitare ogni ulteriore perdita di tempo.
Per informazioni telefonare al n° 070/6794499-664881.
Da settembre, nel Centro di Formazione Fs, è disponibile una sala conferenze capace di ospitare fino a 150 persone.
Per informazioni telefonare al n° 070/655123.

Giorgio Asunis

Sicilia

Una promozione a pieni voti

Il 28 ottobre, nel corso di una manifestazione organizzata dalla Cisl, è stato effettuato un sondaggio, mediante un questionario, sul servizio metropolitano Fs di Palermo, sull'istituzione del biglietto unico integrato Ferrovie dello Stato Spa e Amat - l'Azienda municipalizzata dei trasporti urbani del capoluogo - e sulla rete di vendita.
Al sondaggio hanno risposto 1.500 persone: il 69 per cento di sesso maschile e il 31 per cento di sesso femminile. Il 51 per cento degli intervistati è in possesso di titolo di studio di scuola media superiore, il 22 per cento di licenza media, l'11 per cento di laurea, il 7 per cento di licenza elementare e il restante 9 per cento in possesso di altri titoli di studio. La maggioranza (55,3 per cento) delle persone che hanno risposto svolge attività impiegatizia, seguite dagli studenti (30,6 per cento), dai professionisti (8 per cento), dai disoccupati (3,3 per cento) e infine dai pensionati (2,68 per cento).

Questi i risultati del sondaggio:
- il 73 per cento degli intervistati utilizza il servizio metropolitano, mentre il 26,6 per cento non ha ancora avuto modo di servirsene;
- tra coloro che usano il metrò, il 63,3 per cento se ne serve saltuariamente, il 14 per cento più di una volta al giorno, il 10,6 per cento una volta alla settimana, il 7,3 per cento più di una volta alla settimana e il 4,6 per cento due volte al giorno;
- il 18 per cento utilizza il metrò per recarsi al lavoro, il 17,3 per cento per recarsi a scuola, il 16 per cento per fare acquisti e la rimanente parte per altri motivi.

Particolarmente interessanti sono i giudizi forniti sulla qualità del servizio (puntualità, frequenza, ubicazione delle stazioni ecc.):
- il 95,4 per cento dà una valutazione in gran parte positiva (6,7 per cento "ottimo", 26 per cento "buono", 62,7 "sufficiente"), mentre solo il 4,6 per cento considera "mediocre" il servizio.

Analogo giudizio di gradimento è stato espresso nei confronti del biglietto "MetròBus", che permette di utilizzare sia l'autobus che il metrò:
- il 72 per cento è favorevole all'istituzione del biglietto integrato;
- il 14,6 per cento è contrario;
- gli altri non hanno espresso opinioni.

È accolta favorevolmente (72,6 per cento) anche l'istituzione di un biglietto del metrò con validità giornaliera; esprime parere contrario solo il 22 per cento degli intervistati, mentre è del 5,4 la percentuale degli "indifferenti".
In merito alle modalità di acquisto dei biglietti, emergono poi i seguenti dati:
- il 26,6 per cento li compra presso le edicole;
- il 16 per cento presso le tabaccherie;
- l'8 per cento presso le biglietterie;
- il 7,4 per cento presso i bar;
- il 3 per cento dove capita.

Infine, è avvertita dal 58 per cento la necessità di estendere ad altri esercizi (supermercati, ad esempio) la vendita dei biglietti.

Franco Vittorio Scimò

Toscana

Al Carnevale di Viareggio... in treno naturalmente!

I grandi corsi mascherati sui viali a mare di Viareggio sono programmati per il 4, l'11, il 18 e il 25 febbraio '96.
I temi affrontati dai "carristi" viareggini, con il consueto taglio satirico, sono, come vuole la tradizione, di stretta attualità: dalla violenza negli stadi, sommersa dal fiume di danaro che scorre intorno al calcio, allo strapotere della televisione, sempre più minacciosa ed invadente, fino a trasformare il telespettatore in un babbuino capace solo di imitare il personaggio di turno.
Eppure in questa edizione del '96 qualcosa di insolito c'è: i maghi della cartapesta rinunciano ai politici, forse perché il governo dei tecnici non offre personaggi da caricatura, o forse perché la situazione politica è così incerta da rendere troppo rischioso allestire un carro con esponenti di un governo che domani potrebbe non essere più in carica.
Oltre alle sfilate, Viareggio offre altre occasioni di divertimento: veglioni mascherati, serate gastronomiche, rassegne teatrali ed il tradizionale e prestigioso Torneo mondiale di calcio giovanile.
Anche per il Carnevale di quest'anno le Fs potenzieranno l'offerta con treni straordinari, con l'incremento dei posti su quelli ordinari e



Il plastico della Direttissima

Alla stazione di Prato, nella sede del Dopolavoro Ferroviario, i componenti dell'Associazione Fermodellistica Pratese ed i soci del Dlf stanno ultimando il plastico di uno dei tratti di linea più interessanti della nostra rete, quello compreso tra le stazioni di Vernio e Vaiano, della linea Direttissima Firenze/Bologna. Lo scenario che si offre ai visitatori rispecchia in modo fedele la realtà del paesaggio, dei fabbricati, delle gallerie e di tutto ciò che si può ammirare viaggiando in treno sulla linea. L'uso dei materiali, le tecniche di costruzione, la completezza dei particolari rendono l'intervento particolarmente suggestivo: sono stati realizzati complessivamente 33 fabbricati, 12 portali di galleria e 7 opere minori. Lo sviluppo dei binari raggiunge i 280 metri; quelli di circolazione, su doppio anello, hanno uno sviluppo di 130 metri. Riportiamo in sintesi le principali caratteristiche dell'impianto in c.c. (scala 1:87 HO):

- ossatura portante in legname e rete metallica per rilievi montuosi;
- binari posati su massicciata di sughero con sottostante tavola multistrato da 15 mm;
- 51 scambi con tangente di 4°-6°-8° con movimento lento sotto plancia; raggi delle curve minimo 130 cm - max. 170 cm;
- palificazione e catenaria;
- 11 portali di linea;
- 40 segnali semaforici a vela tonda e quadra;
- 25 lampioni di stazione e 4 torri faro;
- circolazione con blocco automatico;
- composizione/scomposizione convogli eseguita in locale attiguo con binari di collegamento al circuito principale;
- due quadri principali di comando e tre quadri secondari per esecuzione manovre negli scali senza interferire con il funzionamento dei treni in linea;
- possibilità di composizioni dei convogli viaggiatori fino a 13 carrozze in scala 1:87;
- fabbricati, opere d'arte (viadotti, ponti, gallerie, opere minori, muri) in compensato e finiture in cartoncino o gesso.

Per informazioni: Dopolavoro FS di Prato - Piazza della Stazione n° 21/22, Prato - Tel. 0574/37228.

M.S.

con l'assegnazione di fermate straordinarie a Viareggio.
Grazie alla riconfermata intesa con la Fondazione Carnevale, ai viaggiatori Fs in possesso di un biglietto di viaggio valido sarà accordato uno sconto significativo sull'ingresso ai corsi mascherati.

Mauro Scarpi

Iniziative didattiche per le scuole

"Le chiavi della città": questa l'iniziativa che, sull'onda del significativo successo della passata edizione, l'Assessorato alla Pubblica Istruzione del Comune di Firenze ripropone anche per l'anno scolastico '95/96, per offrire agli studenti, attraverso un intervento didattico-educativo, l'opportunità di conoscere "i luoghi, gli spazi e le cose" della città.
La rinnovata collaborazione con le strutture regionali della Fs Spa, coordinate dalla Scuola Professionale Fs di Firenze, permette ai ragazzi di entrare in contatto con il mondo ferroviario, visitando la stazione di Firenze SMN, il DCO di Firenze Campo di Marte (il centro operativo che regola la circolazione dei treni sulla linea Roma/Firenze), la stazione di Pistoia, nella quale è sistemata anche una locomotiva a vapore, il plastico della linea Direttissima Firenze/Bologna, allestito a Prato presso i locali del dopolavoro ferroviario.
Completa il programma un ciclo di incontri, presso la scuola professionale Fs di Porta al Prato, con proiezione di diapositive e video illustrativi dei servizi offerti dalle Fs alla clientela.

M.S.

Treni d'epoca in Toscana e in Liguria

La Divisione trasporto locale Fs ha stipulato un contratto con il Museo nazionale trasporti di La Spezia, in base al quale sarà possibile utilizzare, per l'effettuazione di treni d'epoca, la locomotiva 740.278, di proprietà del Museo, che verrà impiegata sulle linee che si diramano dalla nota località ligure. Un accordo importante perché offre alla Direzione regionale Fs della Toscana la possibilità di effettuare treni d'epoca in Versilia, Garfagnana e Lunigiana, evitando i lunghi trasferimenti del materiale rotabile di Firenze e consente alle Direzione regionale Fs della Liguria di sperimentare questa nuova attività nelle riviere.

Trentino

Natale a Trento

Dicembre, mese di manifestazioni di richiamo a Trento. La più antica è la "Fiera di Santa Lucia", il 9 e il 10 dicembre. Rappresenta per i bambini l'anticipazione del Natale, con l'arrivo dei doni, e, per gli adulti, un'occasione di incontro e divertimento (ma anche un'opportunità per gli acquisti). In questi due giorni, il centro storico è interamente occupato da bancarelle e chioschi, che danno alla città una nota festosa ed allegra con le strade brulicanti di gente di tutte le età.
Un'altra è il "Mercato di Natale", dal 7 al 24 dicembre in piazza Fiera, un'iniziativa concepita quale occasione di animazione del centro storico, dopo i lavori di restauro e pavimentazione delle strade e delle piazze, e che da qualche anno vede un crescente interesse di pubblico. In esposizione articoli artigianali in legno, metallo, terracotta, argilla, composizioni di fiori secchi, articoli da regalo, accessori per la realizzazione di addobbi natalizi e per la casa, candele artistiche, giocattoli e libri. Collezioni private di presepi artigianali, non solo trentini, esposte, dal 17 dicembre 1995 al 7 gennaio 1996, nella prestigiosa e artistica cornice del restaurato Palazzo Geremia con "La mostra di presepi - La Natività nell'arte popolare", iniziativa del Centro trentino esposizioni con la collaborazione del Comune di Trento.
Sono iniziative che richiamano in città un pubblico proveniente anche da altre località e sono occasioni nelle quali la scelta del treno si dimostra senza dubbio vantaggiosa rispetto al mezzo privato, per evitare la congestione del traffico e la conquista del parcheggio.

Mario Benedetti

Umbria

Trekking col treno 1996

Continua la collaborazione tra questa Direzione Regionale Trasporto Locale e le Sezioni C.A.I. (Club Alpino Italiano) dell'Umbria, per la realizzazione dell'iniziativa "Trekking col treno 1996".
L'obiettivo è quello di far trascorrere ai partecipanti una giornata "diversa", lontano dai rumori, dall'inquinamento e dai ritmi frenetici della città, camminando immersi nei suoni o nel silenzio della natura, in compagnia degli amici, dividendo con loro lo sforzo fisico ma anche la soddisfazione nel conquistare la meta prevista. Gli itinerari cominciano e terminano a bordo di un treno, su cui è piacevole rilassarsi dopo aver esplorato i meravigliosi scenari dell'Appennino Umbro, percorrendo sentieri e mulattiere, attraverso antichi e suggestivi borghi, sino a raggiungere, a volte, impervi rifugi.
Molte le proposte in calendario, destinate agli escursionisti più allenati, ma anche ai meno esperti.
Per ulteriori informazioni ci si può rivolgere alle Sezioni C.A.I. dell'Umbria o alla Direzione Regionale Trasporto Locale di Perugia - P.zza V. Veneto - tel. 075/5006186.

Sauro Pellini

Valle d'Aosta

Un'iniziativa da ripetere

Inseriti nella felice serie di iniziative del "Progetto Life" per la salvaguardia delle zone alpine, i quattro viaggi valdostani "a vapore", organizzati nel 1995 dalla Direzione regionale Valle d'Aosta, in collaborazione con l'Apt "Montebianco" di Courmayeur ed il Museo ferroviario di Torino, hanno raccolto uno straordinario favore e già si pensa di ampliare il programma per l'edizione 1996.I biglietti, messi in vendita nelle principali stazioni valdostane al prezzo speciale di 10 mila lire, con gratuità per i ragazzi fino ai 12 anni (accompagnati), sono letteralmente andati a ruba e, per soddisfare le richieste dei numerosissimi turisti e residenti, è stato necessario ricorrere ad alcune corse supplementari, con un trasporto complessivo di circa 1.800 persone. Le tre carrozze d'epoca trainate da una locomotiva prussiana a vapore ("Lucia", gruppo 422.009), si sono quindi fatte onore, sbuffando festosamente lungo il suggestivo percorso "Pont Saint Martin-Prés Saint Didier", sul quale i viaggiatori hanno potuto anche gustare prodotti enogastronomici distribuiti gratuitamente da ditte locali.

M. E.

Veneto

Mostre in Veneto

In treno, e non solo per raggiungere il luogo di studio o di lavoro, ma anche per il tempo libero: questo l'invito rivolto dalla Direzione regionale del trasporto locale Veneto, che, in occasione degli appuntamenti culturali più significativi dello scorso anno, ha realizzato con successo molteplici accordi con Enti locali ed operatori del settore, ottenendo facilitazioni per chi raggiunge in treno le località delle iniziative.

Ri-scoprire Ponzano

Riflettori aperti, per più di un mese (dal 30 settembre al 5 novembre), sul comune trevigiano di Ponzano Veneto, dove, all'insegna della valorizzazione e della riscoperta delle ricchezze culturali locali, si è svolta la manifestazione *Ri-scoprire Ponzano*.

Un'iniziativa, patrocinata dall'Amministrazione comunale locale, insieme a quella provinciale e regionale, la cui premessa era un'esplorazione della cultura e dell'arte attraverso tutte le loro forme di espressione. Una decina gli appuntamenti di questo percorso: il più importante dal punto di vista artistico è stata la mostra del pittore-scultore di fama nazionale e internazionale **Giorgio Celiberti**, che ha esposto le sue opere nel salone appena restaurato della Barchessa di Villa Serena a Paderno di Ponzano Veneto. La mostra, come Celiberti stesso ha sottolineato, intendeva rappresentare gli ultimi anni del lavoro dell'artista, caratterizzato da una precisa volontà di andare a scavare nelle diverse situazioni della vita. Utilizzando delle tecniche proprie, che contraddistinguono tutta la sua arte, egli interroga le scritte, dalle drammatiche della guerra alle dolci degli innamorati, lasciate su quelli che lui chiama semplicemente "muri". Tra le più note, le scritte lasciate dai bambini sui muri del campo di concentramento di Terezin.Il ricavato dei biglietti d'ingresso alla mostra è stato devoluto alla Lega italiana per la lotta contro i tumori. *Ri-scoprire Ponzano* è stata anche l'occasione per ritrovare gli elementi di identità culturale legati al genius loci della Marca trevigiana e della gente veneta. Quindi la musica, gli incontri serali con le emozioni della poesia e della prosa, il teatro, per incontrare la commedia trevigiana; e non solo questo: *Ri-scoprire Ponzano* è stato anche un modo per conoscere luoghi ed avvenimenti della vita locale e per gustare la cucina tradizionale veneta proposta dai ristoratori della zona.

Filippo De Pisis

In occasione del centenario della nascita di Giovanni Comisso, Treviso ha reso omaggio allo scrittore con una mostra dedicata a un pittore da lui scoperto, Filippo De Pisis. Il sodalizio tra Filippo Tibertelli (in arte De Pisis) e Giovanni Comisso iniziò a Roma nel 1919. Lo scrittore aveva allora 24 anni, De Pisis, che ancora non era conosciuto come pittore, ne aveva 23, veniva da Ferrara e si presentava come poeta. Da quell'incontro nacque uno dei più intensi sodalizi del Novecento. Una traccia indelebile di questo rapporto è conservata nella raccolta creata da Manlio Malabotta, un notaio triestino trapiantato a Montebelluna, che, tra gli anni '40 e gli anni '60, acquisì e mise insieme i dipinti del De Pisis di proprietà di Giovanni Comisso, dando vita ad una collezione di altissimo livello. Queste opere sono state esposte, dal 30 settembre al 10 dicembre, presso il Museo Civico L. Bailo, in una mostra dove si sono potuti ammirare quei capolavori depisisiani scoperti ed esaltati dal Comisso: "La battaglia tragica", "I pesci marci", "Quai Voltaire", "Il gladiolo fulminato", e quel "Ritratto di Allegro, abbronzato ed arrossato al sole estivo di Rimini", che lo scrittore teneva a capo del letto ed ebbe con sé fino alla morte. Trentadue i dipinti (ventotto olii, quattro acquerelli) in mostra, proposti accanto a cinquantacinque disegni.

Alla mostra dedicata al Celiberti e a quella di De Pisis migliaia sono stati i visitatori che hanno esibito all'ingresso il biglietto ferroviario, ottenendo le agevolazioni previste.

Bianca Maria Fiorillo

Venezia studenti

Anche per l'anno scolastico '95/96, la Direzione regionale trasporto locale Veneto, in accordo con il Comune di Venezia, ha riproposto al mondo della scuola il progetto "Venezia studenti"; l'iniziativa è stata ampliata e arricchita, con un ampio ventaglio di itinerari urbani e - fatto nuovo - lagunari, da effettuare in treno, in periodi che consentano di ottenere agevolazioni tariffarie. Con gli itinerari proposti si intende richiamare l'attenzione del giovane pubblico studentesco sui diversi aspetti tipici della realtà veneziana, non solo quello artistico-culturale, ma anche quello naturalistico-ambientale, meno conosciuto e poco valorizzato. È proprio la promozione del turismo naturalistico l'innovazione dell'iniziativa presentata quest'anno: il "Turismo verde" accanto, o in alternativa, ai più noti itinerari veneziani, per far conoscere quelle caratteristiche del territorio finora incomprensibilmente trascurate, a differenza di altri Paesi europei, dove zone lagunari sono mete turistiche di grande richiamo.

Il pacchetto proposto alle scuole offre il viaggio in treno fino alla stazione di Venezia S. Lucia, con riservazione dei posti e tariffe agevolate, e dieci itinerari guidati, tra urbani e lagunari:

- Museo Civico di Storia Naturale;
- Oasi Ca' Roman Laguna Sud di Venezia;
- Litorale Alberoni Laguna Sud;
- Isola di Sant'Erasmo;
- Itinerario in barca Laguna Nord;
- Venezia ed il mare;
- Venezia e le Comunità straniere;
- le isole delle Arti;
- Venezia tra Medioevo e Rinascimento;
- Tiepolo ed il Settecento Veneziano.

L'offerta è valida fino a marzo; le gite vengono effettuate nei giorni di martedì, mercoledì, giovedì e sabato, esclusi i periodi di punta (dal 15 dicembre al 10 gennaio compreso; gli ultimi dieci giorni di Carnevale; dal venerdì precedente la Domenica delle Palme fino alla domenica successiva alla Pasqua).

Sconti praticati:

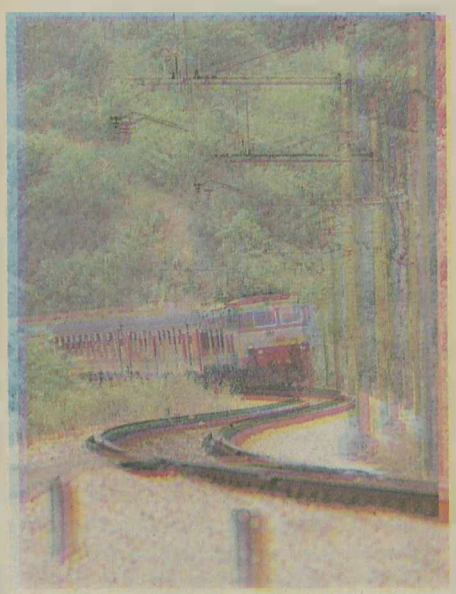
- 25 per cento per gruppi da 6 a 24 persone paganti;
- 40 per cento per gruppi da 25 a 50 persone paganti.

Sono previsti biglietti gratuiti per gli accompagnatori, in funzione del numero dei partecipanti.

Per la programmazione delle visite, le prenotazioni e l'acquisto dei biglietti ferroviari ci si può rivolgere all'Agenzia World Vision Travel - San Marco n° 2513/A 30124 Venezia (tel. 041/5230933 fax 041/5208948).

B.M.F.

LETTERE & LETTERE



Cari lettori,
perdonateci se, per una volta, apriamo la vostra rubrica parlando di noi.
Il 26 ottobre scorso, in occasione del 44° Convegno Nazionale della Stampa Aziendale e della Comunicazione d'Impresa, la Commissione incaricata per l'assegnazione dei "Premi Pacces 1995" ha attribuito ad "Amico Treno" e ad altre tre testate ("Amico Metrebus", "Nuovo Cordusio" e "Piaggiornale") il Diploma di Benemerenza Ascai (Associazione per lo sviluppo delle comunicazioni aziendali in Italia).
Questo riconoscimento, che è dovuto soprattutto alla simpatia e all'interesse che ci avete dimostrato, è anche un'autorevole conferma del ruolo che il giornale è riuscito a svolgere sul fronte della comunicazione interna.

Passiamo ora all'elenco delle persone da ringraziare: Iolanda Albanese - Verona, Francesca Apostolo Colonna - Palermo, Simone Baretta - Megliadino San Fidenzio (Padova), Bruno Binda - Besozzo (Varese), Sergio Bobbo - Marghera (Venezia), Antonio Bonvicini - Padova, Carlo Maria Braghero - Torino, Lismary Cabrera - Santa Clara (Cuba), Curzio Caneva - Roma, Gabriele Cattaneo - Rovellasca (Como), Luigi Celebre - Milazzo (Messina), Fabio Colombari - Ostia Lido (Roma), Giovanni Corcella - Barletta (Bari), Lino Covato - Siracusa, Ercole De Gennaro - Meta (Napoli), Anna Di Terlizzi - Milano, Christian Eccher - Bergamo, Roberto Farina - Salerno, Giacomo Ferrua - Buggiate (Varese), Antonio Franchino - Viareggio (Lucca), Luigi Frattini - Verona, Luciano Gallo - Napoli, Giovanni Gentili - Perugia, Stefano Ghio - Genova, Davide Grisafi - Abano Terme (Padova), Fabrizio Leoni - Roma, Bruno Lombardo - Torino, Lara Lori - Parma, Mario Mafale - Fondi (Latina), Stefano Mammoli - Bologna, Francesco Mancuso - Salerno, Fulvia Martina - Codroipo (Udine), Francesco Massaro - Pavia, Guido Micheli - Melbourne (Australia), Luigi Milani - Mogliano Veneto (Treviso), Cesare Nicorelli - Alessandria, Elsa Paradisi - Roma, Stefano Politi - Segrate (Milano), Alessandro Pontolillo - Roma, Francesco Portacci - Taranto, Carlo Racchi - Cusano Milanino (Milano), Vincenzo Scialone - Arco Felice (Napoli), Guido Sfargeri - Milano, Antonio Solito - Torino.
Un "grazie" in particolare ai tanti lettori che ci inviano suggerimenti e proposte per rendere più bello il nostro giornale (fra questi Alessandro Anghinoni di Trieste, Franca Bergomi di Roncadelle - Brescia, Elisa Bestetti di Castel Maggiore - Bologna, Elvio Biscetti di Rieti, Ugo Colombo di Verona, Vincenzo Dalò di Torino, Mario De Martino di Santa Marinella - Roma, Giuseppe De Salvo di Sesto San Giovanni - Milano, Enzo Minerva di Lesa - Novara, Giuseppe Maria Nardelli di Gubbio - Perugia, Paolo Pacini di Savona, Angelo Perini di Genova, Pasquale Pontrandolfi di Dormegliara - Verona, Enrico Prina di Milano e Giambattista Zacco di Pontevico - Brescia).
Grazie anche a tutti quelli che ci inviano componimenti, fotografie, disegni o altro materiale: Bruno Berretta di Lovere - Bergamo, Romano Augusto Fiocchi di Pavia, Giorgio Macario di Pegli - Genova, Andrea Mulas di Roma, Gianluigi Parini di Besnate - Varese, Sara Pascuttini di Pordenone, Grazia Pidora di Torino, Ferruccio Sansa di Genova e, in particolare, Nora Stinco di Monfalcone - Gorizia che ci ha fatto leggere un divertentissimo "studio scientifico", da lei elaborato, intitolato "Pendolare Pendolaris: come riconoscere un pendolare (e farselo amico)".
Ringraziamo Massimo Argentero di Biella che ci ha scritto ben quindici lettere per protestare sulle nuove norme introdotte in materia tariffaria, sugli scioperi del personale e sulle carenze riscontrate nell'offerta relativa ad alcune linee piemontesi.
Per chiarire i dubbi di quanti ci hanno scritto sull'argomento "novità tariffarie", sul numero scorso e su questo (e lo faremo anche sui prossimi) abbiamo cercato di fornire qualche spiegazione in merito ai principi ispiratori delle nuove condizioni previste e ai successivi aggiornamenti introdotti per evitare disagi ai nostri clienti. Infine, un messaggio per Luigi Vetri di Biella: ci spiace, non possiamo accontentarti, ma scrivici ancora.

Incontrarsi e dirsi addio

Con la presente, desidero che cessi l'invio del periodico "Amico Treno".
Quale utente delle ferrovie desidererei inoltre sapere:
1. qual è lo scopo di tale rivista, se quello proclamato non corrisponde per nulla ai suoi contenuti;
2. il perché venga distribuita in tali quantità nelle stazioni e addirittura a mezzo posta se non riconosco in nessuno dei miei conoscenti (colleghi pendolari della linea Milano-Torino) gli utenti da voi propagandati come "affezionati" lettori.
Il mio parere è ovviamente che si tratti di un enorme spreco di denaro, suppongo da parte delle Ferrovie Spa, che continuano con assiduità inquietante a non venire incontro alle reali esigenze dei loro utenti.

Giorgio Mandrino - Vercelli

Sono uno studente che prende il treno cinque giorni la settimana e riceve questa rivista mensilmente. Personalmente, non gradisco leggere questa rivista e sono sicuro che molti miei amici la pensino allo stesso modo. Visto che nel vostro mensile non c'è pubblicità, suppongo che esso abbia un costo, seppur limitato, che grava sugli utenti del treno; se così fosse, ogni abbonato delle Fs dovrebbe essere libero di scegliere se ricevere la rivista a casa o se beneficiare di uno sconto sull'abbonamento. Sono sicuro che in molti opterebbero per questa seconda scelta!

Agostino Bodini - Fano (Pesaro)

Nel ringraziarvi per la solerzia e la puntualità con le quali mi avete fin qui inviato il vostro stimato periodico, desidero informarvi che intendo sospendere immediatamente l'abbonamento gratuito allo stesso, per motivi di sopravvenuto totale disinteresse da parte mia ai temi da voi trattati, nonché di disapprovazione riguardo alla moda/mania di ospitare ovunque articoli di cosiddetti autori e/o attori "comici", le cui facezie dilagano ormai nell'editoria italiana, contribuendo così a rincretinire i

miei già incolti connazionali. D'altronde essi – i "comici" – fanno benissimo ad accogliere tutti gli inviti che vengono loro presentati. Alcuni di loro – pochi – godono della mia stima: vedi Gino e Michele. Non si tratta di altezzosa seriosità, ma del fatto di detestare la stupidità in tutte le sue forme. Essa è nemica non solo dell'intelligenza, ma anche della follia, che spesso è necessaria.

Maurizio Cardillo - Bologna



Quando qualche anno fa vidi i fascicoli del vostro periodico in circolazione nelle sale di attesa delle stazioni pensai che fosse una buona idea e chiesi senz'altro di essere inserito nell'elenco degli "abbonati". (...) Solo che ci ho ripensato meglio e (...) ho deciso di chiedere l'interruzione dell'abbonamento.

Il motivo è presto detto: sono convinto che i servizi pubblici debbano mantenere la loro caratteristica di "servizi" prima di tutto, indipendentemente dalle esigenze di "mercato"; (...).

Invece il vostro periodico, come altri affini, rientra proprio fra le nuove esigenze di "marketing" (che brutta parola!) che insieme ad altre nuove teorie del governo della cosa pubblica, portano all'aumento dei prezzi di certi servizi, agli investimenti per costruire linee ferroviarie "direttissime" mentre altrove si tagliano i rami secchi. (...)

Comunque la pianto qui (...) so bene che per quelli come me avete già una serie di risposte preparate (...). Quindi non sprecatevi per una risposta.

Per concludere, vi chiedo perciò di interrompere il mio abbonamento al periodico (...); con il corrispondente risparmio vi propongo di abbassare le tariffe o almeno di ripristinare certe agevolazioni, come gli abbonamenti per studenti fuori sede (...).

Comunque complimenti alla redazione.

Stefano Ferri - Arezzo

Qualche volta, per fortuna molto raramente, ci capita anche di ricevere delle disdette di abbonamento. Si tratta di casi statisticamente irrilevanti, ma a cui attribuiamo comunque molta importanza, un po' perché essere lasciati non fa mai piacere, un po' perché sono un'occasione in più per interrogarci sulla nostra funzione e sul modo in cui svolgiamo il nostro lavoro. E, grosso modo, quello che succede alla fine di ogni rapporto.

Presentando il primo numero di questa rivista, insieme alla strategia aziendale, abbiamo illustrato la nostra linea editoriale. Sono passati alcuni anni e per quello che riguarda il trasporto ferroviario le cose non vanno ancora come vorremmo (noi e, soprattutto, voi). Nel frattempo il giornale ha conquistato un suo spazio ed un suo pubblico e, come ci eravamo proposti, ha costantemente cercato di spiegare i motivi delle nostre difficoltà, delle nostre insufficienze, dei nostri ritardi, prestando ascolto ai problemi degli utilizzatori (spesso – e quasi sempre a ragione – scontenti) del servizio ferroviario. Abbiamo comunque sempre evitato di fornire giustificazioni, di essere un giornale "aziendale", al punto che alcuni lettori hanno finito per considerarci super partes, se non addirittura dalla loro parte. È un risultato che da solo basterebbe a dare un senso al nostro lavoro. "Amico Treno", contrariamente a quanto pensa il signor Bodini, non viene inviato a tutti gli abbonati Fs, ma solo a coloro che (abbonati o no) ne fanno espressa richiesta, oppure a coloro che manifestano in maniera esplicita o implicita (rivolgendosi a noi per ricevere informazioni o per protestare) interesse per i contenuti e la funzione della nostra rivista. I nostri costi (basti, per esempio, guardare il numero dei redattori!) incidono sulle tariffe ferroviarie in una misura infinitesimale, non percepibile da alcuno strumento oggi in uso, per cui una eventuale soppressione del giornale non potrebbe comportare effetti benefici sui prezzi degli abbonamenti, ma (presumiamo) solo qualche conseguenza negativa sul piano dell'informazione alla clientela (abbonati compresi). È infatti questa la nostra principale funzione. Se poi tra le attività di marketing vogliamo anche comprendere quelle che si propongono di conoscere le esigenze e le aspettative della clientela, in modo da consentire ad un'impresa di adeguare ad esse la propria offerta ed i propri servizi, non abbiamo alcuna difficoltà ad ammettere di svolgere anche funzioni di marketing. Sarebbe forse riprovevole contribuire (con significativi vantaggi per tutti) al miglioramento del nostro prodotto?

Allo stesso modo non troviamo affatto scandaloso o riprovevole che ci sia qualcuno che non prova interesse per il nostro giornale e che decida perciò di non volerlo più ricevere. Più che altro ci ha lasciati molto perplessi quel sillogismo, alquanto strano ed improprio, su cui fonda il suo ragionamento il signor Mandrino, il quale, non conoscendo lettori di "Amico Treno", è giunto alla conclusione che esso non sia letto da alcuno e rappresenti perciò uno spreco di danaro.

Ma a parte ogni considerazione di ordine logico, ciò che non ci convince è innanzitutto la tangibile controprova che quotidianamente riceviamo in redazione: la notevole quantità di richieste di abbonamento.

A proposito: con l'occasione chiediamo scusa a tutti coloro che non hanno ancora visto soddisfatta la loro richiesta. Abbiamo modificato il programma della nostra banca dati e non abbiamo potuto inserire altri nominativi. Provvederemo quanto prima.

Ed infine due parole di risposta al signor Cardillo. Crediamo che l'ironia, quando è ben fatta, sia una sublime forma dell'intelligenza, che riesce a scavare nelle pieghe della realtà molto più a fondo di tante analisi "serie". Siamo inoltre convinti che anche Gino e Michele abbiano in odio "la stupidità in tutte le sue forme", al punto da godere (se abbiamo ben capito) della Sua stima. Non vediamo perciò la materia del contendere. Comunque, a tutti: amici come prima!

Sorry!

Negli ultimi anni ho avuto modo di scrivervi su alcuni problemi nel servizio ferroviario; ma non era ancora capitato di dover lamentare ritardi nell'arrivo dei treni. In effetti, da diversi anni la puntualità è molto aumentata e spesso mi è capitato di arrivare in anticipo, segno forse di orari calcolati in modo molto "lasco".

Ora, però, sembra stia tornando il tempo dei ritardi, per lo meno sulla linea Torino-Roma. A Chiavari ho preso l'Intercity "Cavour" per Roma. Mi era già stato segnalato che il lunedì precedente il medesimo treno era arrivato a Roma con 40' di ritardo. Speravo si fosse trattato di un accidente, ma la cosa si è ripetuta in modo ancora più accentuato. Il treno, già arrivato a Chiavari con circa 15' di ritardo, ne accumulò dell'altro lungo il percorso, apparentemente per lavori sulla linea. A Civitavecchia aveva una buona mezz'ora di ritardo. Appena entrato in Roma cominciò a procedere a passo d'uomo, con continue soste, fino a totalizzare un'intera ora di ritardo. In poche parole sembrava di essere tornati indietro di vent'anni, quando ritardi del genere erano all'ordine del giorno.

Arrivato a Roma mi sono subito recato allo sportello "Dirigente di Servizio", per chiedere il rimborso del supplemento rapido; qui ho dovuto assistere alla scenata di un altro viaggiatore, che si vedeva rifiutare il rimborso in modo piuttosto secco, non avendo prenotato il posto. Il tutto era accompagnato da un vivace scambio di contumelie. Io avevo per fortuna fatto la prenotazione e quindi pensavo di ricevere subito il bonus di rimborso. Ma questo si rivelava impossibile. Mi veniva invece data una busta-modulo da compilare e consegnare. Il bonus arriverà chissà quando: ce ne sono migliaia da smaltire, mi diceva il dirigente. Ora mi pare che su questa infelice vicenda ci siano, come minimo, da fare le seguenti considerazioni.

1) Durante il viaggio l'altoparlante non faceva che ripetere: "Chef Express, la ristorazione che viaggia, è lieta di annunciarvi...". Nessuno si è viceversa de-

gnato di informare i viaggiatori del ritardo e di dare un qualche straccio di spiegazione sui motivi del medesimo, o semplicemente di scusarsi per l'inconveniente. Anni fa mi è capitato di viaggiare ripetutamente sulle ferrovie britanniche e ricordo di aver ascoltato l'annuncio del ritardo di un treno accompagnato da "grandi scuse per ogni inconveniente che possa essere stato causato da questo ritardo". Certo le scuse non eliminano l'inconveniente, ma per lo meno creano un clima di maggior fiducia e trasparenza tra utente ed ente ferroviario.

2) Secondo l'orario vigente il treno suddetto avrebbe dovuto impiegare 4 ore e 22 minuti tra Chiavari e Roma; negli ultimi anni (ho controllato su un orario dell'anno scorso che mi era rimasto in casa) impiegava un po' meno di cinque ore; come mai si è deciso questo taglio dei tempi, se ci sono ancora lavori sulla linea? Non è che si sia voluto fare il passo più lungo della gamba?

3) Perché mai il rimborso del supplemento Intercity viene dato solo a chi ha prenotato? Capisco che così si possa controllare in maniera immediata se l'utente ha effettivamente utilizzato il treno in ritardo, ma la cosa suona comunque come una beffa per chi non ha prenotato. Come minimo bisognerebbe indicare chiaramente tutte queste norme sul biglietto stesso, come avviene per i biglietti aerei. In ogni caso non mi pare poi così irrealizzabile che il viaggiatore che vuole il rimborso si faccia annotare dal controllore sul biglietto il nome del treno utilizzato.

5) Perché il bonus non viene consegnato subito? Ci vuole tanto a controllare se il dato treno è arrivato in ritardo (siamo pur sempre all'interno della stazione!)? Dopo aver subito i danni del ritardo, anche questa suona come una beffa! E il colmo è di sentirsi dire che il bonus arriverà "tra qualche mese". Qui veramente si crea una deleteria situazione di sfiducia tra utente e ferrovia. Viene il sospetto che a parole si prometta il rimborso in caso di ritardo, ma che nei fatti si faccia di tutto e in modo poco limpido per impedire (o almeno rimandare...) il rimborso dovuto.

Paolo Bonavoglia - Venezia Lido

In questa rubrica abbiamo più volte – anche recentemente – parlato delle nostre carenze sul piano di una rapida ed efficace informazione ai viaggiatori, soprattutto nelle occasioni in cui se ne sente maggiormente bisogno, come appunto in caso di ritardi rilevanti, scioperi ed imprevisti vari. Su questo argomento rinviamo perciò agli ultimi numeri della nostra rivista, anche se riteniamo comunque doveroso ribadire le nostre scuse per l'incapacità di alleviare i disagi.

Passando agli altri quesiti, va detto che la diminuzione dei tempi di percorrenza sulla linea Tirrenica non è un audace proposito indotto da errate valutazioni, ma un dato reale, reso possibile dalla conclusione di alcuni lavori che hanno apportato sensibili miglioramenti alla circolazione. Sulla base delle informazioni che abbiamo ricevuto, non ci risultano infatti sistematici ritardi addebitabili a cattiva impostazione degli orari, anche se i contrattempi, si sa, sono sempre in agguato. Se si fosse trattato soltanto di un nostro atto di presunzione saremmo di fronte ad un peccato da espiare a "caro prezzo" (in senso letterale, con migliaia di rimborsi). Invece nell'orario invernale il "Cavour" tra Chiavari e Roma ha conservato la stessa percorrenza prevista nell'orario estivo. Possiamo anzi anticipare che con la conclusione dei restanti lavori tra Livorno e Civitavecchia saranno ulteriormente diminuiti i tempi di percorrenza. Siamo veramente spiacenti per gli inconvenienti in cui sono incappati il signor Bonavoglia ed il suo anonimo informatore, ma due soli episodi non possono dar luogo ad una statistica attendibile... anche se abbassano la media dei treni arrivati in orario.

E veniamo al rimborso del supplemento IC che, tra le generali proteste, in base a norme recentemente introdotte, viene accordato solo se il biglietto è accompagnato da prenotazione. Lo scopo è quello di cautelare le Fs dai raggiri che il precedente sistema consentiva, anche se, come spesso capita, insieme al peccatore finisce per pagare pure il giusto (speriamo almeno che... non paghi il giusto al posto del peccatore).

A questo proposito vogliamo però fare alcune indispensabili precisazioni, per affrontare in modo approfondito questa spinosa questione.

Il contratto di trasporto non prevede rimborsi per ritardi e quindi da parte aziendale non esiste alcun obbligo in tal senso. Nessun altro vettore (compagnie aeree comprese) accorda rimborsi in caso di ritardi. Né d'altra parte il supplemento IC è un sovrapprezzo determinato in base alla velocità dei treni, tant'è vero che esistono interregionali che hanno tempi di percorrenza quasi uguali a quelli di alcuni IC. A definire la differenza sono anche il comfort, il minore affollamento, i servizi di bordo ecc.

Il rimborso del supplemento è pertanto da considerare una concessione volontaria da parte dell'azienda, una specie di sconto praticato per scusarsi con il cliente. È un piccolo gesto di cortesia e di trasparenza, compiuto in pochissimi Paesi europei. Ad esso, siamo d'accordo con il signor Bonavoglia, dovremo però imparare ad accompagnare quelle "grandi scuse" fornite, via interfono, in numerosi altri Paesi.

Per quanto riguarda infine le



modalità per la richiesta del bonus va tenuto presente che la procedura suggerita dal nostro lettore comporterebbe un notevole aggravio di lavoro per il personale delle stazioni e per quello di scorta ai treni, già impegnato in altri delicati compiti. Per non parlare dei disagi che si creerebbero alle fermate intermedie.

A puro titolo di curiosità, vorremmo poi segnalare che fino ad un po' di tempo fa, quando era necessario espletare le formalità per il rimborso all'arrivo del treno, ricevevamo proteste in quantità uguali a quelle che ci arrivano oggi, ma di contenuto opposto, perché molti viaggiatori non sopportavano di dover sommare ai ritardi del treno la perdita di tempo agli sportelli. E, sempre a titolo di curiosità, vorremmo anche aggiungere che molti sospettavano, proprio come fa il signor Bonavoglia, che si trattasse di un modo poco limpido per impedire ai viaggiatori di ottenere il rimborso spettante. Questo, ovviamente, non ci esime dal dovere di ricercare procedure più semplici e celeri. Grazie per la collaborazione.

Chi sa chi lo sa

Sono uno studente universitario e viaggio spesso in treno. (...)

In primo luogo mi chiedevo come si dovranno comportare i possessori di "Carta Verde" (oppure di "Carta d'Argento" o anche di una Tessera di autorizzazione) riguardo alla scadenza della medesima: se la carta scade in una certa data, ad esempio il 9.4.96, come la mia, un biglietto acquistato in quel giorno (o poco prima) sarà valido per due mesi anche se la carta sarà scaduta, oppure avrà una validità limitata?

In secondo luogo, per un biglietto comprato poco prima di un rincaro delle tariffe sarà necessario pagare la differenza al controllore oppure il prezzo rimarrà quello pattuito al momento dell'acquisto? L'Atm di Torino, ad esempio, in caso di aumenti delle tariffe pretende che si paghi la differenza dei biglietti dell'autobus presso i propri uffici.

Spero che possiate rispondere a questi quesiti, che credo interessino molte persone, ed ai quali, da parte di alcuni controllori, ho ottenuto risposte del tipo: "Dovrebbe essere così..." oppure "Penso sia come dice lei... ma non sono sicuro". Mi ha preoccupato il fatto che chi dovrebbe applicare le sanzioni del caso non sia certo sul come comportarsi e mi sono perciò rivolto ad una fonte che ritengo sicura.

Federico Pelizza - Torino

Innanzitutto rispondiamo telegraficamente ai due quesiti.

1) È sufficiente che la validità dei biglietti inizi non oltre la data di scadenza della Carta.

2) Il biglietto di viaggio Fs è uti-

lizzabile anche dopo la variazione di tariffa, senza pagamento di alcuna differenza di prezzo.
Vogliamo poi ringraziare il nostro lettore per la fiducia che ripone in noi. Altrettanta ne meritano tuttavia i nostri controllori. La "certezza del diritto", anche se in talune circostanze vengono fornite risposte vaghe, è per tutti noi un principio irrinunciabile. Quando si tratta di applicare le norme, infatti, il nostro personale, in caso di dubbio, ha l'abitudine (oltre che l'obbligo) di far ricorso agli strumenti di consultazione che ha sempre a disposizione (avete mai notato quanto sono grosse le borse del personale viaggiante?).
D'altra parte non sempre si può essere sorretti dalla memoria. Persino le Giovani Marmotte, che pure sanno sempre tutto, non possono mai separarsi dal loro prezioso manuale.

La mia piccola storia

Caro "Amico Treno", ti ricevo puntualmente e con soddisfazione. Però, finora, non ti avevo mai scritto, non avevo mai scritto a nessun giornale in verità, forse perché, per carattere, amo più ascoltare (in questo caso leggere) che parlare.
Questa volta ho sentito come una spinta interiore a parlare, a scrivere – stimolata da qualche frase nel numero che ho appena finito di leggere – forse perché ho visto che è stata data risposta anche a chi, semplicemente, delicatamente, voleva solo salutare. Questo mi deve aver proprio colpita, perché mi ha fatto venire voglia di raccontare la mia piccola storia, probabilmente insignificante, ma per me così importante. È custodita da tanto, tanto tempo in fondo al cuore. Naturalmente è legata al treno.
Fin da piccolissima mi recavo in vacanza, puntualmente, almeno tre volte l'anno, in un paesino meraviglioso... con il treno, quello con gli scompartimenti (ora in quel tratto si usano quelli completamente aperti, tipo pullman). Viaggi che ricordo con commozione (la stessa che provo ogni volta che salgo su un treno), vivi nella memoria, sempre... perché mi davano la felicità, mi portavano là, dove lasciavo il cuore quando ripartivo per la città. Viaggi di ritorno, tristi e malinconici, ma vivi nella memoria perché, durante quelle quattro ore sui sedili del "mio treno", ripensavo, rivivendoli, agli attimi meravigliosi appena trascorsi. Sono i viaggi fatti durante l'adolescenza, i più belli naturalmente!
E in quel paesino, un giorno, l'Amore.
Finito presto, ma mai, mai dimenticato. Solo che io non lo sapevo... è rimasto sepolto nel cuore sette anni. Poi, non saprei più dire come, è riemerso.
Purtroppo, nel frattempo, mi sono felicemente "fidanzata" con un ragazzo che odia i treni. È superfluo dire che i miei viaggi verso il paesino si sono fatti più rari e, ancor più rari, quelli fatti con il treno. È più di un anno che sento il cuore e la mente pulsare per quell'amore, anelare a quel paesino... ma sento anche che non ho la forza di cambiare le cose: lui, il mio nuovo ragazzo, mi vuole bene... ma non mi ama, e del resto io gli voglio bene (ma amo?).
Mi mancano tanto quei meravigliosi viaggi con il cuore in tumulto... sono sempre più rari, e presto scompariranno dalla mia vita, e con essi tutto il resto!!
Che cosa posso aggiungere?
Ti ringrazio, caro "Amico Treno", per avermi ascoltata... se mi hai ascoltata.
Sempre meglio che scrivere a lui, sapendo già che non mi risponderà... questo non vuol dire che non mi pensi (almeno così lui dice... e io dovrei crederci?).
Scusa se mi dilungo, in fondo a te che importa? In effetti, più che altro, è stato uno sfogo, e devo ringraziarti di averlo causato, reso possibile. Con affetto.

Simo - Milano

P.S.: come si fa ad odiare il treno?
P.P.S. (è importante): se dovessi pubblicare la lettera, ti prego metti solo "Simo - Milano", non il paese, non il cognome. Grazie di cuore.

Cara Simo,
ci hai scritto a giugno, è trascorsa l'estate e poi anche l'autunno: noi speriamo che le vacanze ti abbiano riportato da lui (quello del paesino) ed in treno, con il cuore in tumulto e le vecchie emozioni ritrovate. Lo speriamo per te (quanta tristezza nella tua rinuncia!)... ma anche un po' per noi.
Scusa l'intromissione, non vorremmo sembrare troppo di parte, ma è difficile tacere: il tuo nuovo fidanzato ci è antipatico (come si fa ad odiare il treno?).
P.S.: scrivici, ci piacerebbe sapere come è andata a finire la tua "piccola" storia, legata al treno, di questo "piccolo grande amore".

Non è... il Ku Klux Klan



Vi invio questa fotografia, da me scattata, sulla tratta Milano-Ancona, a titolo, ovviamente, di collaborazione gratuita.
Se deciderete di utilizzare l'immagine per la vostra pubblicazione, vi prego solamente di citare il mio nome come autore (concedetemi questa piccola vanità).
Approfitto dell'occasione per farvi i complimenti ed i migliori auguri per la vostra rivista.

Franco Canevari - Parma

A proposito di teste... queste, che teste saranno?
Su, scherziamo... un po' d'ironia fa bene a tutti!
Pubblichiamo volentieri la simpatica istantanea con cui Franco Canevari – che ringraziamo per l'attenzione – è riuscito a cogliere al volo, e con molta abilità, gli sconosciuti viaggiatori.

Mai demordere!

Sono una ragazza di vent'anni e ho pensato di rivolgermi a voi perché ritengo siate gli unici che forse possono far qualcosa per cambiare questo orribile sistema ferroviario.
So che probabilmente l'introduzione è banale e tipica di chi è pronto a criticare. Ma provate a leggere ciò che mi è successo stamattina e giudicate!
Domenica 24.9.95: devo partire per Piacenza col treno delle 8.05 da Milano Centrale. Arrivo in stazione mezz'ora prima e mi accingo a fare il biglietto. Faccio notare che su circa 15 biglietterie ne funzionavano solo 7. Dopo un quarto d'ora di coda che sembrava essere immobile ho deciso di dirigermi alle emettitrici automatiche, che chiaramente erano super affollate, poiché su 7 ne funzionavano 3!
Conseguenza logica: perdo il treno. Però non mi allarmo: leggo sui cartelloni che quello successivo è alle 8.30. Mi rimetto in coda all'emettitrice, quando alle 8.20 l'altoparlante annuncia che il mio treno parte da Porta Garibaldi!... Il nervoso aumenta, perché, mi spiegate, come faccio in 10 minuti a prendere il metrò, raggiungere l'altra stazione e fare il biglietto? Dopo un attimo di sconforto vado all'ufficio informazioni (anche qui solo tre sportelli funzionanti) e vengo a sapere che il primo treno utile è alle 12.05... in fin dei conti solo 4 ore dopo!! Rimango un po' sconcertata ma io e la mia amica non demordiamo. Decidiamo di cercare sui tabelloni un treno che arrivi almeno a Lodi per cercare poi una coincidenza. Insomma, dopo un'altra mezz'ora di coda l'impiegato allo sportello (lo stesso di prima) ci informa con disinteresse che alle 8.30 (erano ormai le 9) c'era un treno diretto a Roma Termini che si sarebbe fermato a Piacenza e non si degna minimamente di cercare la coincidenza da noi richiesta, sostenendo che non ce ne sono!!... Morale: siamo rimaste a Milano!
Ora io mi chiedo: come è possibile essere ancora a questi livelli di disorganizzazione? È una situazione indecente, soprattutto in confronto ad altri Paesi. Ho trascorso intere estati all'estero e anche quando c'erano dei problemi il personale si è sempre dato da fare per trovare una soluzione e ci sono sempre stati dei terminali informativi molto utili!
Perché allora noi dobbiamo continuare ad essere di "serie C"? Quello che mi fa più male è che,

adorando Milano, non sopporto che essa possa essere ridotta così solo per mancanza di senso del dovere e per inefficienza del servizio!
Spero vivamente in cambiamenti radicali e in un cenno di ascolto, almeno da parte vostra.
P.S. Complimenti per il vostro giornale. Sono abbonata da un anno e apprezzo molto il fatto che pubblichiate sia elogi che critiche.

Anna Di Terlizzi - Milano

Nonostante siamo abituati alle segnalazioni più incredibili dobbiamo ammettere che questa lettera ci ha lasciati alquanto perplessi. E così, orario ferroviario ed elenco telefonico aperti sulla scrivania, abbiamo svolto una rapida indagine, per ricostruire gli eventi accaduti quella domenica mattina, ma anche (lo confessiamo!) per capire fino a che punto possa spingersi la "logica ferroviaria".
Dopo qualche telefonata di "avvicinamento" siamo approdati agli uffici giusti e dal personale incaricato, nelle due stazioni, registri della circolazione alla mano, abbiamo appreso che il 24 settembre scorso il treno regionale numero 10567, in partenza alle 8.30 da Milano C.le e diretto a Piacenza (il treno che le due nostre tenaci amiche intendevano prendere dopo aver perso quello delle 8.05) è stato soppresso. Dalle ore 21.00 del giorno prima era infatti in corso uno sciopero di 24 ore proclamato dal personale di macchina. Il collegamento con Piacenza è stato però assicurato da un treno straordinario partito alle 8.30 dalla stazione di Milano Porta Garibaldi. Per dovere di cronaca dobbiamo poi aggiungere che alle 8.32 (con due minuti di ritardo) dalla Stazione C.le è invece regolarmente partito l'Intercity 565 diretto a Roma, che ferma a Piacenza alle 9.14.
Solitamente, in caso di "dirottamento" di treni su una stazione diversa da quella prevista, gli annunci vengono diffusi con congruo anticipo, in modo da consentire ai viaggiatori di spostarsi agevolmente. Per evidenti difficoltà, non è purtroppo possibile verificare se in quest'occasione le informazioni siano state fornite tempestivamente. Chiediamo comunque scusa, perché, come abbiamo più volte avuto modo di dire, quando la comunicazione con la clientela non funziona in maniera efficace la colpa è soprattutto nostra. Né potrebbero costituire una giustificazione plausibile l'eccezionalità della situazione e l'eventuale disattenzione delle due viaggiatrici: è proprio nei casi di emergenza che c'è maggior bisogno di notizie. E questo, forse, spiega anche le lunghe code all'ufficio informazioni. Per quanto riguarda le risposte ricevute allo sportello dobbiamo poi dire che esse, anche se sono state fornite con una partecipazione inversamente proporzionale alla sicurezza, si sono rivelate tuttavia esatte: effettivamente, fino alle 12.05 non ci sarebbe stato alcun treno per Piacenza, né la possibilità di trovare coincidenze da Lodi.
Ringraziamo infine per gli elogi al giornale, ma è doveroso sottolineare che la scelta editoriale di dare spazio alle critiche risponde ad un più ampio impegno aziendale volto all'eliminazione dei disservizi e dei disagi. E una "strategia dell'attenzione verso il cliente" che si svolge parallelamente alla riorganizzazione dei principali servizi, con l'obiettivo di rendere più agevole e comoda l'utilizzazione del treno. Per limitarci ai problemi segnalati nella lettera, ricordiamo che è in fase di attuazione il forte potenziamento della rete di rivendite private. Sul fronte delle informazioni, va poi ricordato che nelle stazioni sono stati da tempo installati i digiplan. Se queste apparecchiature, così come le emettitrici automatiche, non sempre funzionano, a chi vanno attribuite le responsabilità? In primo luogo a noi, che non riusciamo ad assicurare una manutenzione adeguata, ma in parte notevole anche al vandalismo che spesso prende di mira queste macchine. E questo è un problema di civiltà che non possiamo risolvere da soli.

Equivoci a luci rosse

Sono un appassionato di treni, vostro abbonato, socio del gruppo Fermodellisti del Dopolavoro Ferroviario di Torino e vorrei porvi alcune domande, alle quali la mia "rete informativa" di ferrovieri non ha saputo dare risposte definite.
Dal nuovo orario estivo '95, noto che la percorrenza dell'unico Pendolino feriale tra Torino e Roma non solo non è diminuita, ma è addirittura aumentata di circa cinque minuti (è poco, ma visto che altri IC per Bologna hanno avuto una riduzione dei tempi di percorrenza, a maggior ragione si sarebbe forse potuto fare qualcosa per il Pendolino).
La velocità prevista per il rango C sulla linea Torino-Milano è di 160 km/h. Dal momento che i convogli IC sono composti da materiale atto ai 200 km/h, esistono problemi tecnici insuperabili che impediscono di elevare la velocità, almeno nei rettifili più lunghi, a 180 km/h? Sempre su questa linea alcuni IC sono composti da vetture tipo X e sleeperette: con l'arrivo dei nuovi Etr 460, sarà disponibile un maggior numero di vetture tipo Z1 da impiegare per questi IC?



Per quanto riguarda la segnalazione notturna della coda dei treni, le nuove disposizioni prevedono l'accensione delle luci rosse fisse delle carrozze, laddove presenti. Come mai può succedere di vedere ancora carrozze, pur dotate di fanali rossi fissi, sulle quali siano montate le vecchie (e molto spesso poco luminose) lanterne lampeggianti? E, sempre in tema di segnalazioni dei treni, non sarebbe possibile semplificare il regolamento e tenere sempre accese le luci di coda (... forse è un problema di consumo di lampadine?) eliminando la tabella a strisce bianche e rosse, il cui utilizzo – se non sbaglio – risale ai tempi della guerra? Sarebbe anche questo un segno di progresso...
Un'ultima domanda: avete già preso in considerazione l'inserimento su "Amico Treno" – mensile che trovo utile e ben fatto... continuate così! – di una rubrica che descriva i rotabili nuovi che entreranno in circolazione o che presenti le caratteristiche di quelli già esistenti?

Francesco Petrolini - Moncalieri (Torino)

L'impostazione dei treni effettuati con i Pendolini e con gli IC è stata fatta tenendo conto degli intervalli d'orario necessari per consentire le operazioni di manutenzione programmata, per l'armamento e per la linea aerea, che sono svolte nel periodo estivo, perché ovviamente facilitate dalle favorevoli condizioni atmosferiche. I treni effettuati con gli Etr 450 si sono purtroppo trovati in una traccia oraria che ne ha allungato i tempi di percorrenza.
La velocità di una linea dipende, come è facilmente intuibile, da molteplici fattori: raggio di curvatura, pendenza, tipo d'armamento, di linea aerea, di segnalamento, lunghezza dei rettifili, spazi tra due riduzioni di velocità, solo per elencarne alcuni. Tutti questi elementi vengono rappresentati in una maschera che, applicata alle diverse linee, determina il limite di velocità consentito. Sulla linea di cui ci parla il nostro lettore, persistendo particolari situazioni, essa non consente una velocità di 180 km/h.
Completata la consegna dei nuovi Etr 460, avremo in effetti una maggiore disponibilità di carrozze Z1, che saranno utilizzate in larga misura per i treni IC.
La tabella a strisce posta in coda al treno rappresenta tuttora un elemento indispensabile, soprattutto sulle numerose linee che ancora non hanno un sistema automatico di controllo di integrità dei convogli. La tabella indica in modo inequivocabile la completezza di un treno: in situazioni particolari (determinate angolazioni di visualizzazione, riflessi solari), i fanali rossi potrebbero trarre in inganno gli addetti preposti alla sorveglianza.
L'utilizzazione dei fanali a luce lampeggiante dipende esclusivamente da ragioni puramente tecniche degli impianti o apparati.

Ringraziamo il signor Petrolini per i complimenti. Sul numero 6/95 di "Amico Treno" abbiamo dato qualche anticipazione sulle novità riguardanti il materiale rotabile di prossima immissione, illustrando anche i progetti in cantiere e i futuri programmi. Quanto alla proposta di riservare periodicamente uno spazio del giornale alla descrizione delle caratteristiche tecniche del materiale e agli sviluppi tecnologici, effettivamente ci stiamo pensando. Nell'attesa che quest'idea possa concretizzarsi (siamo certi comunque che gli appassionati possano soddisfare le proprie curiosità consultando le riviste specializzate), cerchiamo di approfittare di questa rubrica per fornire qualche risposta – speriamo – esauriente ad alcuni dei molteplici quesiti posti dai nostri lettori sugli aspetti più tecnici della materia ferroviaria.

Giranapoli

Caro direttore, siamo un gruppo di utenti delle Fs. Volevamo scrivere per congratularci per l'ottimo servizio e invece siamo costretti a lamentarci. Come sempre! L'ennesima "gaffe" è stata la pubblicazione dell'articolo "Prende il via il consorzio Napolipass", a pag. 32 del n. 2/95 di "Amico Treno". Recita l'articolo: "il consorzio, che rappresenta una vera innovazione del sistema tariffario non solo delle Fs, ma del trasporto urbano in generale, può essere considerato, a buon titolo, un progetto pilota per iniziative analoghe in campo nazionale... Tanti benefici con un solo biglietto". È vero per molti, ma non per tutti! L'idea, di per sé, è apprezzabile, però va coltivata con sagacia e corretta in alcuni particolari. Noi, dovendo studiare all'Università, non abbiamo il tempo materiale per usufruire di un servizio per il quale siamo costretti a pagare. E come noi anche gli operai e tutte le categorie di persone che usano esclusivamente la metropolitana Fs, sia per motivi di studio che per motivi di lavoro. Anzi, parecchi di noi sono costretti a comprare, oltre all'abbonamento, altri biglietti, per usufruire dei servizi offerti da aziende che non fanno parte del consorzio Napolipass. Con l'abolizione dell'abbonamento integrativo, per gli utenti delle Fs, la tariffa per l'abbonamento mensile di tipo metropolitano è aumentata prima del 170 per cento (da 13 mila lire a 35 mila lire), mentre dal primo marzo è aumentato del 6 per cento l'abbonamento Fs. Inoltre, con il nuovo sistema tariffario, per il tratto Napoli S. Giovanni Barra-Napoli C.le si verifica che coloro che sottoscrivono sia l'abbonamento ferroviario Cava-Napoli (praticamente tutti i pendolari della linea Battipaglia-Salerno-Napoli) che quello per il consorzio Napolipass, pagano due volte per lo stesso servizio. Comunque va detto che ad essere penalizzati non sono solo i pendolari della linea Battipaglia-Napoli, ma anche tutti gli altri numerosi utenti delle Fs che da tutte le province campane raggiungono quotidianamente Napoli. Quindi si prega di far rivedere tali tariffe, in modo che si paghino solo ed esclusivamente i servizi utilizzati. (...)

P.S. Mi è giunta voce che i treni che in passato effettuavano regolarmente servizio viaggiatori alla stazione di Cava de' Tirreni (città di 60 mila abitanti, senza contare il bacino d'utenza delle città limitrofe ed i numerosi pendolari che affluiscono in città quotidianamente) siano stati soppressi ("via Cava 5"), perché il volume d'affari della biglietteria è stato ritenuto basso. Come si fa a calcolare l'effettivo volume d'affari di una biglietteria quando vengono comprati tantissimi biglietti e abbonamenti in altri punti vendita? Grazie.
Ah, dimenticavo. Con la soppressione di tali treni l'utenza ferroviaria a Cava de' Tirreni è molto diminuita, quindi si prega di potenziare tale linea, non solo con tre corse in più delle attuali verso Salerno e tre verso Nocera Inferiore. (...)

Michele Flora
Cava de' Tirreni (Salerno)
ed altri numerosi firmatari

L'integrazione vettoriale e tariffaria (che non è una proposta per il tempo libero, ma una soluzione ai complessi problemi della mobilità) è una realtà che, facendo tesoro delle più significative esperienze europee, si sta rapidamente diffondendo nel nostro Paese.
È un processo di razionalizzazione ed armonizzazione dei servizi di trasporto pubblico che interessa ormai la maggior parte delle aree metropolitane, dall'estremo nord dell'Italia al profondo Sud. Con vantaggi, lo ribadiamo, notevoli. Contemporaneamente è in atto un processo di revisione delle tariffe, che in alcuni casi comporta per la clientela un aggravio di spesa. Sarebbe però un errore stabilire tra i due eventi un rapporto di causa-effetto, considerare cioè gli aumenti come una conseguenza dell'integrazione. Si tratta invece di due fenomeni che rispondono ad esigenze diverse. Da una parte alla necessità (imposta dallo Stato) di avere tariffe commisurate ai costi, dall'altra a quella di migliorare la qualità e l'efficienza dei sistemi di trasporto pubblico, per offrire una valida alternativa all'uso del mezzo privato e contribuire a risolvere i problemi del traffico e dell'inquinamento.Per rimanere al caso di Napoli, l'abbonamento integrativo era solo una delle offerte commerciali proposte dalle Fs per promuovere il trasporto su rotaia e per rendere, al tempo stesso, meno gravoso il passaggio da tariffe "politiche" a prezzi determinati in base a criteri tecnico-economici. Quell'abbonamento era un'iniziativa promozionale destinata ad avere vita breve: sarebbe comunque scomparso, indipendentemente dagli accordi sull'integrazione tariffaria.
È del tutto evidente che una società obbligata per legge a perseguire il pareggio del bilancio non può svendere il suo prodotto. Il prezzo di 13 mila lire (meno di cinquecento lire al giorno!) per un abbonamento mensile al servizio metropolitano, mantenuto nel tempo, avrebbe avuto effetti insostenibili per i nostri bilanci. Il servizio metropolitano Fs di Napoli (per l'elevato numero di corse offerte e per la qualità, la sicurezza e la celerità del trasporto) ha infatti dei costi di gestione molto onerosi, che richiederebbero l'introduzione di tariffe più alte di quelle attuali. Ciò nonostante, in virtù dell'integrazione tariffaria, siamo riusciti (addirittura!) ad abbassare il prezzo dei biglietti valevoli una sola corsa ed a contenere in 35 mila lire quello dell'abbonamento, offrendo, contemporaneamente, possibilità di spostamenti intermodali. Si tenga presente che, per percorsi uguali, il prezzo sulla rete principale Fs è, per ora, di 41 mila lire.
Né è vero, d'altra parte, che ad essere danneggiata sia la clientela monomodale o monolinea, vale a dire coloro che continuano ad usare un solo mezzo di trasporto e una sola linea. Ora le tariffe non vengono più determinate in base al numero dei vettori utilizzati, ciascuno è libero di scegliere gli itinerari ed i mezzi più comodi e, da questo punto di vista, chi ha la possibilità di seguire un percorso più veloce utilizzando un solo vettore è avvantaggiato rispetto a chi è costretto ad effettuare vari trasbordi.
Da più parti viene avanzata l'obiezione che con i sistemi integrati esista una fascia della clientela che si accolla il costo di servizi che non utilizza. In realtà l'integrazione vettoriale, grazie all'incremento del numero dei viaggiatori, consente di avere servizi migliori per tutti e a prezzi più bassi. Lo dimostra il fatto che la stragrande maggioranza dei clienti metropolitani Fs, quelli non abbonati (ottantamila dei circa centomila viaggiatori giornalieri), oggi paga un prezzo inferiore del 20 per cento rispetto al passato. Per ogni corsa risparmia cioè 300 lire ed ha la possibilità di effettuare, senza alcun prezzo aggiuntivo, spostamenti plurimodali. Vogliamo poi fornire ai nostri lettori una "chicca". Prima dell'istituzione della tariffa integrata *Giranapoli* era già stato deciso di portare a 35 mila lire il prezzo dell'abbonamento metropolitano Fs: si sarebbe dovuto cioè pagare il prezzo dell'attuale abbonamento integrato, ma... senza integrazione.
Resta tuttavia il problema di quanti sono comunque costretti ad utilizzare i mezzi delle aziende non consorziate, con relativi oneri supplementari. Esiste una sola soluzione: perfezionare il sistema, estendendo l'integrazione a tutte le imprese di trasporto pubblico e a tutto il territorio regionale. Avremo dunque "Giracampania"? Forse. Ci stiamo lavorando.
Ed infine due parole su Cava de'

Tirreni. La Direzione trasporto locale della Campania ci ha confermato la disponibilità a collaborare (come ha sempre fatto) con Enti locali e Comitati pendolari per arrivare ad una soluzione dei problemi posti. Va però ribadito che un treno utilizzato da poche decine di persone non può essere messo in circolazione.
Non è il volume di affari di una biglietteria (che è comunque un valido sensore) ad influenzare le nostre decisioni, ma la frequentazione dei treni. Quando essa è al di sotto dei 20 viaggiatori un convoglio viene, di norma, soppresso. Per quanto riguarda invece la vendita di biglietti attraverso gli esercizi privati bisogna purtroppo constatare che la capillare rete di distribuzione, attivata su segnalazione dei Comitati pendolari, è oggi quasi del tutto inesistente. Non per nostra volontà, ma perché, a detta dei gestori dei punti vendita, il prodotto non "tira".



Biglietti a fasce chilometriche

Vorrei sapere se, utilizzando un biglietto chilometrico, è possibile "fare" il biglietto alcuni giorni prima del viaggio (questa procedura viene consigliata proprio dalle Fs e consente una comoda fruizione dei servizi di biglietteria da parte dei passeggeri). Prima dell'entrata in vigore dell'orario estivo, non essendo necessario vidimare il biglietto al momento della partenza, ciò risultava possibile. L'entrata in vigore delle nuove norme sembra precludere questa possibilità proprio ai possessori di biglietto chilometrico, i quali, viaggiando molto spesso, risentono maggiormente di disagi e ritardi anche piccoli.
Con l'occasione sottolineo che la vidimazione del biglietto di andata e la validità oraria del biglietto avranno certamente ripercussioni negative sulla fruibilità del trasporto ferroviario, oltre ad essere una sicura fonte di contestazioni. Inoltre trovo che non ci sia stata sufficiente informazione, tanto che l'orario ufficiale, "In treno", non riporta alcuna notizia al riguardo.

Fabio Tateo - Bologna

Se abbiamo ben capito il senso della lettera, il quesito si riferisce al biglietto a fasce chilometriche, in quanto nessuna significativa modifica è stata apportata alle norme sull'uso del biglietto chilometrico.Stia allora tranquillo il nostro lettore e con lui tutti gli altri affezionati utilizzatori di biglietti a fasce chilometriche: non esiste alcun vincolo temporale per l'utilizzazione di questo comodo titolo di viaggio, che può quindi essere acquistato in qualsiasi momento. Sarà sufficiente (oltre che necessario) convalidarlo al momento dell'utilizzo, con le apposite macchine obliteratrici. Per quanto riguarda poi la nuova normativa sulla validità e sulla vidimazione dei biglietti vogliamo chiarire che essa non è ispirata da criteri assurdamente vessatori o gratuitamente persecutori nei confronti della clientela. Se così è apparsa ciò è dovuto probabilmente ad una carente opera di informazione da parte nostra. Dalle pagine di "Amico Treno" cercheremo comunque di ovviare a questa mancanza chiarendo tutti i punti controversi e, soprattutto, provando a spiegare la logica che è alla base delle norme recentemente introdotte. Questa rubrica è, come sempre, aperta ai vostri dubbi e alle vostre contestazioni, con la speranza di riuscire quanto meno a capirci.

Una proposta interessante

Sono un lettore della vostra rivista e la trovo molto interessante, perché presenta varie voci sul mondo della ferrovia, sia da parte degli addetti ai lavori, sia da parte degli utenti, realizzando una specie di "par condicio", che manca in molti altri campi della vita nazionale.
Premesso ciò voglio dirvi questo, anzi farvi una proposta, che avanzata da un semplice cittadino può venire ignorata, ma che lanciata dalle pagine di un giornale può essere ascoltata da molte persone. Per favorire il mezzo pubblico bisogna dare degli incentivi anche economici ai cittadini e allora perché non detrarre dal reddito il costo dell'abbonamento ferroviario (o anche di un abbonamento qualsiasi ai mezzi pubblici), visto che tante categorie di lavoratori detraggono le spese di benzina? In questo modo si agevolerebbero sia i cittadini che usano i mezzi pubblici sia le aziende di trasporto e magari un maggior numero di persone si deciderebbe ad abbandonare il mezzo privato per quello pubblico.

Sergio Saracino - Genova

Come si usa dire in questi casi, riceviamo e volentieri pubblichiamo: ben vengano le iniziative volte ad incentivare l'uso del mezzo pubblico. Soprattutto quelle in grado di mettere d'accordo i nostri bilanci con quelli dei clienti.

La stazione di Monselice

Finalmente una voce per gli utenti! Sfoglio sempre con piacere i numeri della vostra rivista. Spero che l'iniziativa prosegua. Viaggio quotidianamente sulla linea Padova-Monselice-Legnago. Ho potuto constatare che la stazione di Monselice è frequentata da moltissimi viaggiatori in partenza ed in arrivo a tutte le ore. In effetti raccoglie un vasto bacino di utenza ed è comoda per raggiungere i vicini capoluoghi. Ritengo però che la stazione non sia all'altezza della situazione. Manca infatti una pensilina sul secondo binario. C'erano due sale d'attesa ma una è chiusa da qualche anno. Quella aperta è priva di finestre. Era stato suggerito ai dirigenti dello scalo di sistemare, almeno d'estate, qualche panchina all'esterno (ve ne sono solo due) perché ci sono sempre viaggiatori che devono stare in piedi, ma non si è visto nulla!
C'è anche l'annoso problema del parcheggio. Infatti non si riesce mai a trovare posto nelle vicinanze dello scalo. Non potrebbero le Fs adibire parte del vasto piazzale di propria pertinenza a parcheggio, alleviando così in parte il problema? Un plauso ai cordiali gestori del bar che è stato rinnovato. Risulta accogliente e funziona anche un po' da sala d'attesa. Un'ultima, ma non meno importante, domanda. Si è notato che sono in corso lavori di elettrificazione (?) del tratto Monselice-Mantova. Si tratta di un potenziamento della linea o sono solo vecchi stanziamenti di fondi giunti in cassa e che bisogna per forza spendere?

Mauro Finesso
Montagnana (Padova)

Stiamo progressivamente, anche se lentamente, cercando di rendere più confortevoli ed accoglienti le nostre stazioni. Contiamo, entro un ragionevole lasso di tempo, di poter estendere gli interventi a tutte quelle che servono vasti bacini d'utenza. Verrà sicuramente anche il turno della stazione di Monselice. Dobbiamo, quindi, chiedere a tutti quelli che la utilizzano di poter ancora abusare della loro pazienza. Nell'immediato futuro è però prevista la sostituzione delle panchine esistenti, ormai fatiscenti e poco sicure. Non può invece essere accolta la richiesta di adibire a parcheggio pubblico parte del piazzale interno della stazione, in quanto, per evidenti motivi di sicurezza, l'ingresso allo scalo merci è vietato agli estranei al servizio ferroviario. Per quanto riguarda i lavori in via di realizzazione tra Mantova e Monselice, confermiamo che si sta effettivamente procedendo all'elettrificazione della linea. Si tratta di un'opera decisa già da qualche anno, nell'ambito di un piano di potenziamento che consentirà la velocizzazione dei treni viaggiatori, nonché l'inoltro dei treni merci provenienti da Ravenna e destinati alle zone comprese nella provincia di Mantova. Nessun dubbio quindi sulla utilità e sulla necessità di questi lavori. Anche perché i nostri problemi di cassa sono purtroppo di natura diametralmente opposta a quella ipotizzata dal signor Finesso. Vogliamo infine unirci al plauso rivolto ai gestori del bar della stazione di Monselice, che con la loro cordialità ed il loro senso dell'ospitalità (e degli affari) ci aiutano a sopperire alle nostre carenze.

Caro AmicoTreno mi manchi molto...

TIKI milano

(Ci credete?)



Non credeteci. Sotto il sole dei mari del Sud è difficile rimpiangere il treno.
Ma se ogni giorno combattete con il traffico, gli ingorghi ed il caos della città avete più di un motivo per apprezzare il vecchio treno e **AMICO TRENO**, il mensile di notizie, informazioni e proposte fatto dai lettori ed arricchito da interviste, fumetti e tante idee per i vostri itinerari turistici.



AMICOTRENO

Il mensile di proposte in movimento

Lo puoi trovare in distribuzione gratuita alle biglietterie delle principali stazioni ferroviarie oppure lo puoi ricevere direttamente a casa, **GRATUITAMENTE**, ogni mese abbonandoti

TRASPORTO LOCALE

AMICOTRENO

Periodico d'informazione per il viaggiatore FEBBRAIO 1996 ANNO 5 - N. 2

Sped. abb. post. /50% - Milano



A METÀ CORSA

LA RIFORMA INFINITA

QUANDO LA RETORICA PREVALE SULLE CIFRE

AMICOTRENO

Il mensile di proposte in movimento

TBD milano



Amico chi legge (e chi ritaglia)

Più fumetti, più lettere, più proposte turistiche. Più lettori, più abbonati : amici più che lettori, con i quali non abbiamo solo un appuntamento mensile, ma un vero rapporto di collaborazione.

AMICO TRENO da più di tre anni viaggia nel segno del **più**.

Molte cose ci uniscono, soprattutto una: sappiamo viaggiare, anche con la fantasia.

COMPILA E SPEDISCI IN BUSTA CHIUSA AD **AMICO TRENO** *C.so Magenta, 24 - 20123 Milano*

AMICOTRENO

Il mensile di proposte in movimento

Lo puoi trovare in distribuzione gratuita alle biglietterie delle principali stazioni ferroviarie o lo puoi ricevere direttamente a casa, **GRATUITAMENTE**, ogni mese compilando e spedendoci questa cedola di abbonamento

Desidero sottoscrivere un **abbonamento gratuito** ad **AMICO TRENO** a partire dal primo numero raggiungibile

Nome ..... *Cognome* .....

Professione ..... *Età* .....

Via ..... *N°* ..... *CAP* .....

Città ..... *Prov.* ..... *Tel.* .....

SOMMARIO

AMICOTRENO

PERIODICO MENSILE DELLE FERROVIE S.p.A. - DIVISIONE TRASPORTO LOCALE - ANNO 5 - n. 2



Direttore responsabile
Carlo Pino

Comitato di redazione:
Stefano Bernardi (Responsabile Divisione TL), Mario Miniaci (Condirettore Area Trasporto), Carlo Pino (Responsabile rapporti con i Clienti Divisione TL), Giuseppe Sciarrone (Direttore Area Trasporto), Cesare Vaciago (Direttore Generale Holding Fs Spa)

Redazione: Cristina Forghieri (servizi speciali), Marisa Radogna (caporedattore), Salvatore Sodano

Segreteria di redazione: Giusy Stella

Collaboratori:
Danilo Antolini, Giorgio Asunis, Mario Benedetti, Fulvio Bergaglio, Silvano Bonaiuti, Renato Calabrese, Giandomenico Calvi, Margherita Castelli, Annalisa Celino, Nico Colonna, Leonardo Cordone, Ezio Corradi, Luciano Covi, Angelo Dadda, Davide Dragoni, Mario Elia, Alessandro Fantini, Massimo Ferrari, Bianca Maria Fiorillo, Edwal Fischnaller, Paolo Galletta, Nada Gaudino, Edoardo Gorzegno, Gino & Michele, Silvio Grandi, Corrado Leonarduzzi, Enzo Lunari, Florenzo Martini, Lorenzo Manuali, Francesco Midili, Vittorio Motta, Rita Nespoli, Teodoro Oliva, Ernesto Orsini, Luigi Paselli, Athos Pasalacqua, Giovanni Pinchi, Angelo Piras, Giacomo Pittau, Dario Recubini, Giambattista Rodolfi, Silvana Roggero, Agostino Romita, Antonietta Sannino, Mauro Scarpi, Franco Vittorio Scimè, Salvatore Sentina, Sandrino Spagnoli, Rodolfo Valentini, Luisa Velardi, Patrizio Vellucci, Francesco Vinci.

Redazione: Corso Magenta, 24 - 20123 Milano
Tel. 02/72439269-460-295 - Fax 02/72439355-464-280

Progetto grafico e impaginazione: Studio Cancelli - Milano

Referenze fotografiche: pag. 7 S. Ferraris, pag. 29 M. Mazzola/Ag Marka; pag. 10 Ilio Faitran; pag.14 Maccon Rea, pag. 15 Nascimento Rea/Ag. Contrasto; Pagg. 8, 9, 33, 41, 42, 43 44, 45, 46 Archivio Fs.

L'illustrazione delle pagg. 4-5 è di Marco Vaglieri

Stampa: Baioni Stampa - Roma

Impianti per la stampa: Color Sistem - Milano

Editore: Leonardo Periodici Srl - Viale dei Mille, 35 - Milano

Iscrizione al Tribunale di Milano n° 543 del 16/10/1992

Tiratura 400.000 copie

Il disegno di copertina è di Enzo Lunari

4 A metà corsa
6 La riforma infinita
9 Quando la retorica prevale sulle cifre
11 Alta Velocità e tutela dell'ambiente
13 Sempre più protesi verso l'Europa
14 Il dicembre torrido delle Ferrovie francesi
16 Nelle grotte dell'uomo di Neanderthal
19 Uno spazio per le idee
20 Sbuffi
22 Eritreo Cazzulati
23 Speciale Mister No & Nick Raider
27 "Terza classe"
28 I segreti di una stazione
30 Da leggere in treno
31 Agenda
41 Lettere & lettere

A metà corsa



Cari amici,
sono quattro anni che facciamo "Amico Treno", insieme a Voi.
Da quattro anni, con alterne fortune e capacità, conduciamo cinque battaglie:
1. per il risanamento del trasporto pubblico locale (riduzione dei costi/innalzamento dei prezzi/contrattualizzazione del rapporto con lo Stato e con le Regioni);
2. per la regionalizzazione dello stesso (il soggetto che programma il servizio ne paga il costo);
3. per l'integrazione vettoriale (progetti a rete, integrati, fra treno, bus, metropolitane e tram);
4. per l'integrazione tariffaria (un solo biglietto/abbonamento per circolare sulla rete);
5. per il potenziamento dell'infrastruttura (quadruplicamento delle direttrici fondamentali, razionalizzazione dei nodi) e del materiale rotabile (elettromotrici a doppio piano/locomotive leggere).

Nell'intervista ad Andrea Boitani vi informiamo nel dettaglio su una significativa vittoria nella seconda battaglia: la legge di accompagnamento alla Finanziaria '96 che introduce la regionalizzazione. Mancano i decreti attuativi: ma siamo a 2/3 del cammino.
La battaglia n° 1 (a 2/3 in Ferrovia, a metà nel resto del sistema) è quasi allo stesso punto: occorre ora vigilare affinché i sacrifici del cliente (e del contribuente) non finiscano troppo in fretta nelle tasche delle grandi corporazioni del trasporto ma si trasformino in effettivo efficientamento del servizio. Allo stesso punto sono le battaglie n° 3 e n° 4 (tutti han capito l'idea, ancora pochi la applicano in modo coerente).
Più indietro è la battaglia n° 5 (sulle infrastrutture, ci sono i progetti e i quattrini, ma si avanza lentamente; sul materiale rotabile gli ordini ci sono, ma non ancora nella quantità richiesta dalla clientela, né in quella necessaria a far fronte alla drammatica urgenza di radiare le carrozze amiantate).
Siamo, insomma, a metà corsa: troppo avanti per fermarci, troppo indietro per cantare vittoria.
Ma abbiamo ancora voglia: perché siamo una squadra di gente che si vuole bene; perché ogni tanto vinciamo; perché Voi siete diventati quasi 220 mila abbonati. Troppi, per fermarci senza perdere la faccia: fate un po' Voi.
A proposito, vi troviamo poco combattivi, di questi tempi: dove son finite quelle belle lettere incazzate dei primi numeri?
Vi vogliamo buoni, non buonisti.
E grazie per la pazienza.
Vostri, affettuosamente

Cesare Vaciago e Carlo Pino



La riforma infinita

I principi del disegno di legge delega sul trasporto pubblico e le novità del Fondo nazionale trasporti

Di legge di riforma del trasporto pubblico si parla ormai da tre anni. La prima proposta di legge quadro, elaborata dal Cipet, viene infatti presentata nel gennaio '93. Ministro dei Trasporti dell'epoca è Giancarlo Tesini. La caduta del Governo Amato ne impedisce però la discussione e la legge viene ripresentata, con la firma del successivo Ministro Raffaele Costa, nel luglio '93. Quasi contemporaneamente sono però presentate altre tre proposte di legge quadro: la proposta Angelini (Pds), la proposta Bianco (Dc) e la proposta Castelli (Lega Nord). A questo punto la Commissione permanente della Camera per i trasporti, poste e telecomunicazioni decide di varare un testo unificato che riassuma i contenuti dei quattro diversi disegni di legge. Il testo che ne deriva, per altro mai giunto alla discussione parlamentare, viene subito criticato da più parti (associazioni di categoria, sindacati, assessori regionali) e definito da molti come una legge pessima, che smentisce tutti gli elementi innovativi introdotti dal progetto di riforma governativo. Tutto tace fino al '95, anno in cui troviamo la Commissione della Camera ancora impegnata ad assemblare varie proposte di legge (otto) con un risultato però, come quasi sempre capita in operazioni di questo tipo, insoddisfacente. Intanto, nella seconda metà dell'anno, il Ministro Giovanni Caravale decide di formare un gruppo di lavoro per la redazione di un progetto di legge quadro. I principi ispiratori del nuovo progetto vengono inseriti nel disegno di legge collegato alla finanziaria, approvato e diventato legge 549. Tale legge contiene una delega al Governo a varare le linee guida di un nuovo assetto del trasporto locale. Dunque qualcosa si muove.

Abbiamo chiesto ad **Andrea Boitani** che, come membro della Commissione tecnica per la spesa pubblica presso il Ministero del Tesoro e come consulente del Ministro dei Trasporti, ha fatto parte del gruppo di lavoro che ha prodotto il disegno di legge delega sul trasporto pubblico, di illustrarci i criteri ispiratori del progetto di riforma e cosa dobbiamo attenderci per il prossimo futuro.

Innanzitutto, perché l'inserimento di una legge delega relativa alla riforma del trasporto pubblico all'interno della legge di accompagnamento alla finanziaria?

«L'impegno a cui il Governo è stato vincolato dal Parlamento lo scorso luglio, in sede di approvazione del disegno di programmazione economica e finanziaria, di avviare il federalismo fiscale è stato considerato dallo stesso Governo, oltre che un'autorevole legittimazione, anche un'occasione da non perdere, viste le condizioni sempre più gravi del trasporto pubblico locale, il perdurare della frantumazione delle competenze in questo settore e la situazione di stallo della proposta di legge elaborata dalla Commissione parlamentare. Vorrei ricordare come un contributo decisivo al successo dell'"operazione riforma" sia venuto dall'impegno del prof. Piero Giarda, sottosegretario al Tesoro, che ha stimolato e criticato le elaborazioni man mano prodotte, aiutandoci anche a capire la portata e i limiti di quel po' di federalismo fiscale che lui stesso è riuscito ad introdurre nel collegato alla finanziaria. Il disegno presentato dal Ministero dei Trasporti si inserisce nella legge 549 in due modi: attraverso una legge delega (art. 51, secondo comma) che fissa i criteri ispiratori della riforma, che quindi per essere operativa dovrà attendere i decreti attuativi, e attraverso l'art. 3, invece già legge, che modifica i meccanismi di finanziamento».

Incominciamo da quest'ultimo. Quali sono i nuovi meccanismi previsti dalla legge 549?

«Vediamo, come prima cosa, i meccanismi precedenti. Il Fondo nazionale trasporti funzionava, di fatto, sulla base della spesa storica, corretta annualmente, per il trasporto urbano ed extraurbano su gomma e per quello urbano su rotaia. Sul fronte delle ferrovie invece, il meccanismo di finanziamento è quello del contratto di servizio pubblico, mentre per i servizi Fs e per quanto riguarda le ferrovie in concessione e in gestione governativa, ci sono interventi diretti del Ministero dei Trasporti a parziale ripiano dei deficit. Tutti soldi extra Fondo nazionale trasporti. Chiaramente questi meccanismi non potevano che produrre irresponsabilità finanziaria nei vari soggetti locali (Regioni, Comuni), con conseguenti sprechi, duplicazioni di servizio e quant'altro. Una situazione disastrata, conosciuta e lamentata da tutti ormai da anni, con debiti per migliaia di miliardi da ripianare. Per questo motivo, uno degli obiettivi principali che non potevamo non porci è quello della responsabilità finanziaria diretta di chi programma il servizio. Solo in questo modo, infatti, gli enti locali sono costretti ad abbandonare la logica del chiedere sempre più servizi senza preoccuparsi di chi li paga. Sulla base di ciò, e coerentemente al federalismo fiscale, si sono rivisti i meccanismi di finanziamento. I trasporti saranno finanziati attraverso il trasferimento alle Regioni di una quota (350 lire) del prelievo fiscale sulla benzina. Da un rilievo sui consumi, però, è stato calcolato che la sola regione in grado di coprire i trasferimenti finora assegnati è la Lombardia. Per le altre, per le quali si realizzerebbe un deficit rispetto ai trasferimenti soppressi, è stato istituito un fondo perequativo per poter loro permettere di raggiungere il pareggio. Il nuovo sistema entrerà in vigore nel 1997. Per il '96 i disavanzi potranno essere coperti da anticipazioni di tesoreria. Ma già a partire dal '96 saranno trasferite alle Regioni la piena competenza e relativa responsabilità finanziaria per quanto riguarda la programmazione dei trasporti urbani e della gomma extra-urbana: due settori in cui hanno finora avuto un ruolo da "passacarte". Per le ferrovie bisognerà attendere che siano varati i decreti delegati e qui i tempi previsti slittano comunque di uno e due anni. Il motivo sono i problemi tecnici legati al trasferimento di competenze, oggi tutte in mano al Ministero dei Trasporti. Quindi per le ferrovie concesse la data prevista è il 1997. C'è poi il problema delle ferrovie in gestione commissariale governativa: sono quelle con i bilanci più disastrati ed è indispensabile risanarle. A questo proposito la legge delega prevede che il Governo dia l'incarico di preparare, e attuare in tre anni, sotto il diretto controllo del Ministero dei Trasporti, il piano di ristrutturazione e riorganizzazione alle Fs, il soggetto più competente e preparato per affrontare questo compito; mentre le competenze programmatorie e finanziarie passe-

ranno alle Regioni già dal '97. I piani di ristrutturazione non potranno quindi prescindere dalle disponibilità delle Regioni a spendere per questi servizi. Per le linee locali delle Fs la data prevista è invece il 1998, in relazione alla maggiore complessità che l'esercizio e la struttura societaria delle Fs comportano».

Vediamo ora quali sono i principi e gli elementi distintivi su cui si basa il disegno di legge delega.

«Il primo principio, come abbiamo già visto, è quello di far coincidere responsabilità finanziaria e programmazione dei servizi di trasporto, in modo da rompere con il circolo vizioso del passato, che ha prodotto gli enormi deficit che conosciamo senza per altro offrire significativi aumenti di qualità dei servizi all'utente. Alle Regioni dovranno fare capo tutte le modalità di trasporto locale, su ferro e su gomma: quindi autolinee, ferrovie concesse (comprese Fs) e gestioni governative. È il solo modo per razionalizzare l'offerta, in termini di costi ma anche di miglioramento dei servizi: attraverso l'eliminazione delle duplicazioni, la valutazione corretta dei costi e dei benefici delle diverse alternative di servizio e favorendo l'integrazione, tariffaria e di esercizio, tra mezzi di trasporto quando ciò si traduca in benefici per l'utenza.

Altro elemento portante del disegno di legge delega è rappresentato dal contratto di servizio. Una volta programmati i servizi le Regioni e gli altri enti locali competenti dovranno stipulare con le società di trasporto contratti di servizio che garantiscano la certezza finanziaria e la copertura di bilancio, di cui devono essere indicate tutte le fonti. Non sarà quindi più possibile alcuna ipotesi di disavanzo e successivo ripiano. A loro volta le società di trasporto dovranno imparare a far bene i loro conti in termini di costi aziendali, ricavi da servizio e finanziamenti previsti dal contratto di servizio. Dovranno quindi imparare ad essere più efficienti e competitive: e questo varrà anche per la voce qualità. L'obiettivo è quello di avviare un processo di concorrenza, anche se amministrata, nel settore dei trasporti. L'ipotesi, infatti, che dovrà poi essere concretizzata dai decreti attuativi, è quella di legare l'istituto della concessione al contratto di servizio. Chi non sarà in grado di soddisfare le norme contrattuali uscirà dal mercato, perché non gli sarà rinnovata la concessione. E questa è una profonda innovazione rispetto alla situazione attuale, dove il regime della concessione si basa su tempi lunghi, permettendo la sopravvivenza anche ultradecennale di aziende inefficienti.

C'è poi un altro fattore che contribuirà a rendere il sistema più efficiente ed è la delega che il Parlamento ha dato al Governo perché venga effettuata una separazione netta tra i ruoli di programmazione e di gestione dei servizi. Si va quindi verso il superamento delle municipalizzate e delle aziende speciali a favore della creazione di società per azioni, sull'esempio di quanto già avvenuto per le Ferrovie dello Stato».

Il disegno di legge delega parla anche di nuovi organismi tecnici regionali per il settore trasporti. Di cosa si tratta?

«Gli organismi tecnici sono stati previsti per la programmazione dei servizi e la preparazione e gestione dei contratti di servizio e dei successivi controlli. Quest'ultima è una materia non solo nuova per le Regioni, ma anche molto complessa e che, in quanto tale, richiede precise e qualificate competenze tecniche. Alcune esperienze di contratti di servizio dei trasporti sono già state fatte in Emilia: Bologna, Modena e Reggio Emilia hanno stipulato insieme un contratto di acquisto di servizi con le aziende di trasporto regionali. Alcune Regioni, soprattutto del Nord e alcune del Centro, penso che non avranno grandi difficoltà a creare organismi dedicati di questo tipo, che dovranno rappresentare l'interfaccia istituzionale delle società di trasporto e della stessa Regione per quanto riguarda il sistema dei controlli. Più difficile si presenterà il discorso per altre Regioni, soprattutto del Sud. Ma questo non è un motivo valido per non richiedere la creazione degli organismi tecnici previsti dal disegno di legge delega. Anzi, potrà costituire una spinta alla crescita di nuove professionalità a livello regionale, sempre più indispensabili nell'ottica del futuro allargamento delle autonomie regionali



e del federalismo».

Rispetto a quest'ultimo aspetto, ci sembra che un altro elemento estremamente innovativo del disegno di legge delega sia quello di rompere con l'esperienza passata dei trasferimenti vincolati: un tanto per i trasporti piuttosto che per la scuola o per l'agricoltura. Con la vostra proposta invece le Regioni saranno libere di decidere come disporre delle risorse finanziarie a loro destinate.

«Questo sarà possibile a partire dal 1997: da quella data le Regioni potranno disporre in modo pieno delle loro risorse, trasferendone quote da un settore all'altro quando ritengano che ciò soddisfi le esigenze dei cittadini. E questo creerà anche un rapporto più diretto tra amministratori e amministrati. Da una parte perché gli amministratori dovranno essere più attenti ai "desiderata" dei loro elettori, dall'altra perché gli stessi cittadini si dovranno rendere conto che, date determinate risorse, dovranno a loro volta scegliere quali sono i temi prioritari da affrontare: meglio privilegiare i trasporti rispetto alla cultura o viceversa? Oppure è prioritario il tema della scuola o del verde? O ancora c'è una terza via per potenziare, diluendo gli interventi nel tempo, tutti i settori? Credo che si possa aprire in questo modo un dialogo nuovo e fattivo tra cittadini e amministratori, in grado di far crescere entrambi. C'è poi la possibilità per le Regioni di reperire ulteriori risorse rispetto a quelle trasferite dal centro, attraverso l'istituzione di un'imposta aggiuntiva regionale sulla benzina (fino a 30 lire) stabilita dal decreto legislativo 398 del 1990, attraverso la facoltà di aumentare le aliquote Ici e attraverso l'introduzione di nuove tariffe per i parcheggi urbani. Le leve per il governo a cui saranno chiamate le Regioni e i Comuni quindi non mancano».

Il Ministero dei Trasporti sta anche predisponendo un disegno di legge per la creazione di un'"Autorithy" per il settore. Ce ne può parlare?

«È un organismo centrale che riteniamo indispensabile nel momento in cui si immetteranno quegli elementi di concorrenza sul mercato che il disegno di legge delega prevede. È evidente infatti che la tutela degli interessi dell'utente non può essere lasciata al committente dei servizi, Regione o Comune che sia, o alle società di trasporto.

Deve esistere un terzo soggetto, neutrale, che garantisca un ruolo di controllo, anche a livello locale con uffici decentrati, per quanto riguarda ad esempio qualità del servizio e tariffe, e sia in grado di dirimere eventuali dispute tecniche tra i soggetti contraenti. Quella che proponiamo è quindi un'Autorithy che si ispira agli schemi anglosassoni di tutela e controllo a favore dell'utente».

Qual è stata la reazione degli enti locali al disegno di legge delega?

«All'inizio della discussione della legge di accompagnamento della finanziaria c'è stato un certo allarme da parte degli organismi regionali perché temevano un taglio drastico dei finanziamenti, poi hanno capito che questo, attraverso il fondo di perequazione, non sarebbe avvenuto: se hanno ricevuto cento nel '95 riceveranno ancora cento nel '96. E quindi l'allarme è scemato. È certo comunque che dovranno, rispetto al passato, affrontare una grande sfida a livello non solo di responsabilità economiche, ma anche tecniche. E qui la realtà è molto variegata: come ho già detto le Regioni del Nord e alcune del Centro sono già sufficientemente attrezzate per affrontare le nuove responsabilità di governo, il discorso cambia al Sud.

Le situazioni più critiche restano comunque le grandi città (Milano, Roma, Napoli), che hanno accumulato i deficit più rilevanti. Va detto che sono però anche quelle che hanno avviato per prime i processi di risanamento. Sta di fatto che questi processi dovranno essere accelerati, anche perché il disegno di legge delega ha posto come data il 1998 per raggiungere la percentuale del 35 per cento nel rapporto di copertura costi/ricavi da servizio. Le aziende di alcune città in Emilia e in Lombardia sono già oggi al di sopra di questa percentuale, ma la maggior parte è ancora al di sotto; ci sono poi alcune ferrovie in gestione commissariale governativa che hanno un livello di copertura dei costi addirittura inferiore al 10 per cento».

Il Governo in questo momento è però dimissionario. Cosa avverrà del disegno di legge delega?

«I decreti delegati sono un atto dovuto e dovranno essere varati entro il 31 maggio prossimo, poi decadranno. I tempi quindi sono brevi.

Sui principi del disegno di legge c'è stato il consenso del Parlamento, mentre potrebbero nascere contrasti su aspetti particolari o sulle procedure. Se poi la riforma diventerà legge non posso dirlo. Il Governo ha fatto la sua parte e vuole continuare a farla, se gli sarà consentito».

Cristina Forghieri



Quando la retorica prevale sulle cifre

Scelte contraddittorie rendono difficile il risanamento



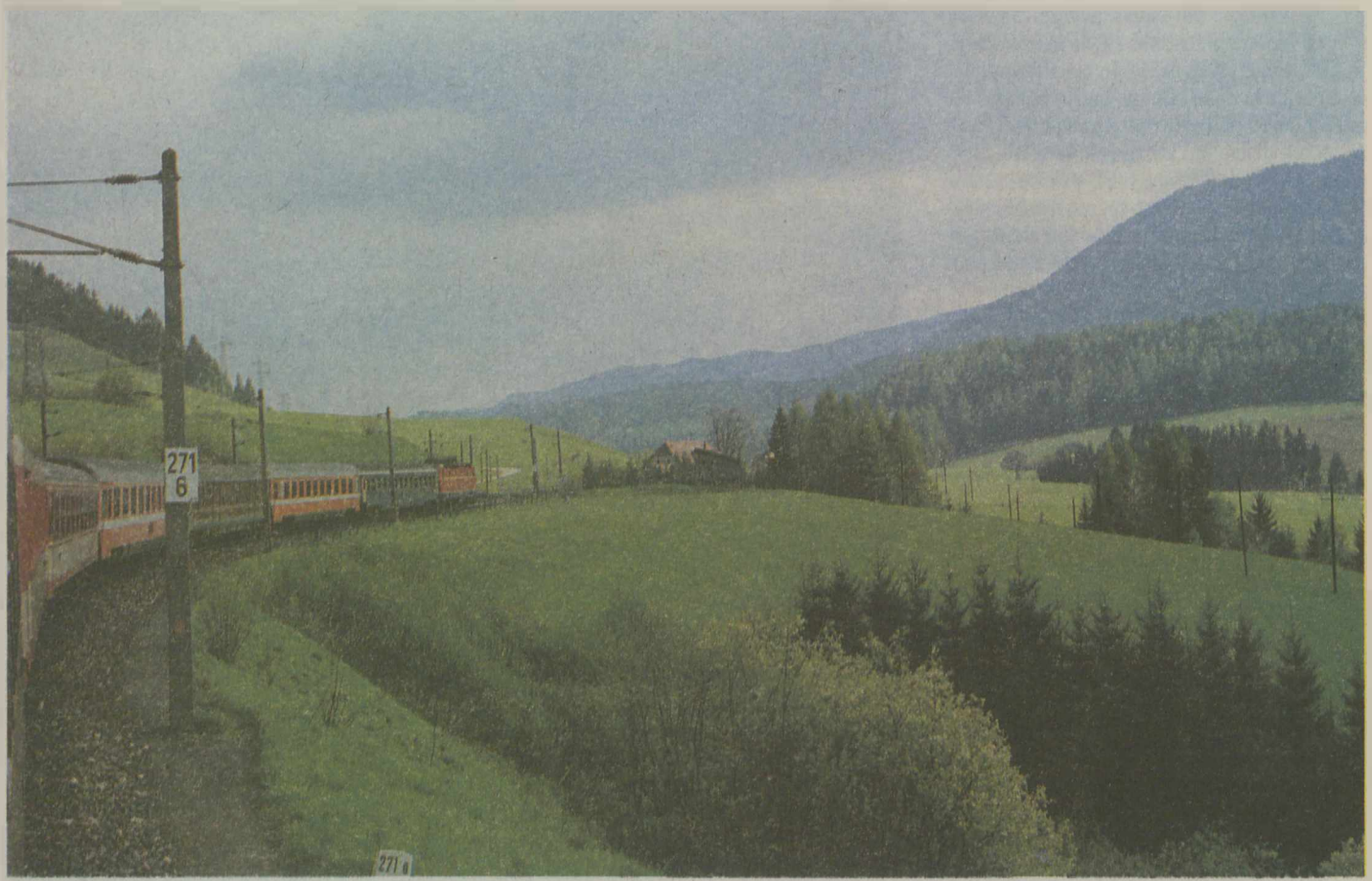
Un adagio cui siamo avvezzi fin dall'infanzia sostiene che la matematica non è un'opinione. In ciò affermando la superiorità delle scienze esatte rispetto ai voli pindarici dell'arte oratoria o della filosofia, nobili discipline attraverso le quali, tuttavia, si può dimostrare tutto e l'esatto contrario. Eppure, nel nostro tempo e nel nostro Paese, anche le scienze esatte cominciano a vacillare, visto che il medesimo bilancio può essere interpretato in modi non solo differenti, ma addirittura antitetici. Così, nel commentare i risultati dell'esercizio da poco concluso, l'amministratore delegato Lorenzo Necci ha potuto dichiarare che "il 1995 è stato un buon anno per le Fs", mentre la stampa, nel commentare gli stessi dati, ha impietosamente titolato "In rosso i bilanci delle Ferrovie" (vedi "Il Sole-24 Ore" del 23 dicembre). Ma, allora, chi ha davvero ragione?

Che il 1995 sia stato un anno relativamente buono per le Ferrovie italiane ci sembrerebbe ingeneroso negarlo. Il traffico ha continuato a crescere, a differenza di altre nazioni europee, che hanno conosciuto, invece, preoccupanti flessioni. Il movimento delle merci su rotaia è aumentato addirittura dell'11,5 per cento e questo ci conforta, pur se ci vorrebbe ben altro per liberare le nostre strade dai Tir. Ma anche il numero dei passeggeri – cui, ovviamente, queste colonne sono più attente – si è ulteriormente consolidato con un confortante +2,2 per cento, facendo registrare un autentico trionfo per i Pendolini, la cui clientela è raddoppiata nel giro di due anni. Tenuto conto che il numero di elettrotreni veloci è destinato a moltiplicarsi nelle prossime stagioni, sia sulle relazioni interne che sulle tratte internazionali, il trend positivo dovrebbe consolidarsi ulteriormente. Secondo i dati forniti dalle Ferrovie – che vengono tuttavia contestati in diverse regioni dai comitati di pendolari – anche la puntualità sarebbe migliorata. I treni arrivati a destinazione entro i cinque minuti (e, quindi, sostanzialmente in orario) sarebbero stati l'87 per cento, mentre nel 1992 erano il 77 per cento. Sulla media e lunga distanza l'evoluzione sarebbe ancor più accentuata, passando nel triennio dal 62 al 79 per cento. Forse è un po' presto per dire che siamo ormai allineati agli standard qualitativi del Nord Europa, ma certo il gap, che fino a poco tempo addietro pareva incolmabile, si deve essere alquanto ridotto. Anche perché, purtroppo, le Ferrovie francesi sono state martoriate dalla minaccia degli attentati durante l'estate, seguita dagli scioperi a catena in autunno. E anche la mitica puntualità degli "intercity" tedeschi pare aver perduto l'antico lustro.

Se comunque è difficile un confronto internazionale, chiarissimo è stato il successo delle nostre Ferrovie durante la forte nevicata di metà dicembre, quando migliaia di automobilisti sono rimasti intrappolati per un'intera giornata sull'Autosole, mentre i trèni hanno continuato a circolare quasi regolarmente. Da tempo, non a caso, sospettiamo che il rinnovato amore degli italiani per la rotaia dipenda più dalla crisi del sistema viario ed aeroportuale che dalla non sempre felice strategia commerciale delle Fs. Ultima in ordine cronologico la decisione di triplicare le tariffe nei non molti depositi bagagli rimasti aperti, mentre (grazie al veto posto dal Ministero degli Interni) siamo l'unica nazione priva delle cassette automatiche nelle stazioni. E da tempo sosteniamo che la battaglia decisiva per il riequilibrio dei traffici tra strada e rotaia si combatterà sul campo delle infrastrutture. Ci conforta, allora, l'ottimismo dell'avvocato Necci, che ritiene ormai consolidato il sistema di finanziamento e l'iter delle autorizzazioni per il quadruplicamento dell'asse Milano-Firenze. Purtroppo le esperienze recenti inducono ad un'estrema cautela dinnanzi ai continui ripensamenti e intoppi che hanno bloccato o rallentato la realizzazione di tante opere pubbliche italiane. Necci, comunque, può vantare al suo attivo un risultato davvero incontestabile: in pochi anni ha quasi dimezzato gli organici delle Ferrovie, che ormai sono scesi a quota 125 mila unità. Il che ha ridotto di un terzo il costo del lavoro per unità di traffico ed innalzato la produttività ai migliori livelli europei. Il tutto senza penalizzare il volume complessivo dei servizi offerti ed evitando gravi traumi sociali. Qualcuno, na-

turalmente, dirà che ciò è avvenuto a spese del sistema previdenziale, ma, dal punto di vista aziendale, la scelta è del tutto corretta e, visto ciò che è avvenuto in Francia nelle scorse settimane, probabilmente è stata anche la più vantaggiosa nell'interesse della collettività.

Ma, per quanto attiene più strettamente al risultato economico, come può essere giudicato il bilancio ora presentato? Forse, come sempre più spesso accade, ambedue le interpretazioni – quella ottimistica di Necci e quella scettica dei commentatori – sono a loro modo sostenibili. Infatti, non si può negare che il Mol (astrusa sigla che sta per "margine operativo lordo") sia peggiorato, registrando un passivo di 470 miliardi, contro i 145 di attivo nel 1994. Ma altrettanto veritiere sono le giustificazioni addotte dall'amministratore delegato, che ha potuto addossare la responsabilità per il mancato raggiungimento degli obiettivi previsti al Governo ed al Parlamento. Questi non avrebbero rispettato le intese, caricando sul bilancio delle Ferrovie alcune onerose penalizzazioni, senza le quali – sempre secondo Necci – le Fs avrebbero realizzato maggiori introiti (o minori spese) per ben 1.300 miliardi, conseguendo perciò un risultato largamente positivo nella gestione industriale dell'azienda. Neppure è facile prendere posizione in questo dibattito tra opposte interpretazioni (con buona pace delle scienze esatte). Infatti, dal nostro punto di vista, alcuni tra gli impegni disattesi, che le Fs lamentano, rappresentano null'altro che uno "scampato pericolo". Così, ad esempio, il mancato aumento delle tariffe nei termini richiesti, che avrebbe inciso in misura variamente ponderabile sulle tasche di tutti gli utenti. Così, certamente, per quel che concerne la negata autorizzazione a chiudere 2 mila km di linee secondarie, che sistematicamente le Fs ripropongono ai decisori politici. Dovremmo, quindi, ringraziare Governo e Parlamento per non aver dato via libera a provvedimenti certamente amari e, almeno nel secondo caso, probabilmente irreversibili. La nostra gratitudine sarebbe maggiore se i responsabili istituzionali si fossero ricordati di "compensare" le Ferrovie per questi mancati introiti o per quelle maggiori spese. Invece, hanno fatto esattamente il contrario, riducendo ulteriormente nella misura del 5 per cento i trasferimenti previsti nel contratto di programma (uno scherzetto da 316 miliardi). Ed in più gravando il costo del lavoro con l'aumento delle aliquote contributive ed il ritardato avvio dei prepensionamenti concordati. Come al solito, in spregio non solo della matematica, ma anche della logica, il Governo chiede alle Ferrovie cose assolutamente inconciliabili. Con una mano, per fortuna, impone un calmiere alle tariffe ed impedisce il taglio dei servizi. Con l'altra, purtroppo, riduce i contributi necessari per far funzionare il sistema e frena gli sforzi tesi a contenere i costi di produzione. Salvo poi pretendere – purtroppo – il pareggio di bilancio. Anche se è pur vero – per fortuna – che nessuna sanzione viene davvero erogata per il mancato raggiungimento dell'obiettivo, che in queste condizioni, ben inteso, nessuno sarebbe in grado di raggiungere. Situazioni molto simili, del resto, si ripetono per le aziende di trasporto locale, cui viene chiesto di risolvere il problema del traffico e dell'inquinamento che attanaglia le nostre città, negando però le risorse necessarie per l'ammodernamento delle reti. E un discorso analogo si potrebbe ripetere per altri servizi essenziali erogati dalle imprese pubbliche. Tra l'altro, questo comportamento apparentemente schizofrenico risponde in realtà fedelmente alle istanze espresse dalla pubblica opinione e tempestivamente interpretate dai leaders politici. Essi da un lato promettono la riduzione delle imposte, dall'altro assicurano che qualità e quantità dei servizi non subiranno decrementi, ma, anzi, che verranno migliorate, senza naturalmente intaccare le condizioni di lavoro e le aspettative previdenziali. E magari riducendo sensibilmente il debito pubblico. Nessuno ci spiega come ciò sia possibile, ma tutti vogliamo illuderci che lo sia. Affossando definitivamente le scienze esatte e rivalutando, una volta per tutte, le virtù della vecchia oratoria. O, per meglio dire, della retorica.



Massimo Ferrari
Presidente Utp-Assoutenti

Alta Velocità e tutela dell'ambiente

Presentati i dati del primo ecobilancio realizzato in Italia sul settore dei trasporti

A fine '95, è stato presentato a Milano dalla Tav, la società cui fa capo l'Alta Velocità, un "ecobilancio comparato" dei quadruplicamenti ferroviari veloci previsti dal progetto. Di cosa si tratta? Un ecobilancio, e questo promosso dalla Tav è il primo ad essere realizzato in Italia, è uno studio che analizza gli impatti ambientali e i costi energetici di un prodotto o di un servizio riferiti al suo intero ciclo di vita. Ed è per questo che, per quanto riguarda l'Alta Velocità, l'analisi ha considerato tutte le fasi del progetto: dalla costruzione e manutenzione dell'infrastruttura (i quadruplicamenti) e dei mezzi di trasporto (i nuovi treni veloci), all'energia impiegata fino al costo ambientale finale. L'ipotesi a cui si collega la ricerca è il previsto aumento, nel breve e medio periodo, della domanda di trasporto e mobilità e quindi la necessità di costruire nuove infrastrutture (ferrovie o autostrade).

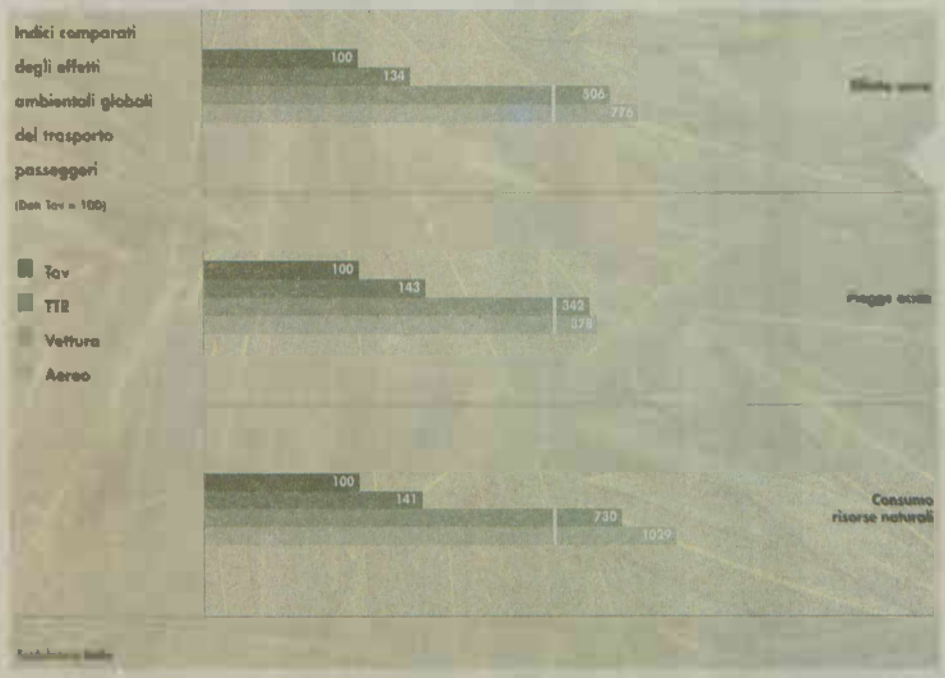
Rispetto a questa previsione, per altro scontata visto che già oggi sulle direttrici più importanti esistono problemi di saturazione sia della rete ferroviaria che di quella autostradale, quali sono i vantaggi ambientali dei quadruplicamenti veloci rispetto alle altre modalità di trasporto?

Per quanto riguarda i passeggeri, l'ecobilancio confronta i dati dell'Alta Velocità con quelli del treno tradizionale, dell'autovettura privata e del trasporto aereo; per quanto riguarda invece le merci il confronto è fra trasporto su gomma, trasporto su rotaia e, per il medio-lungo periodo, trasporto combinato (il treno sulle lunghe percorrenze integrato con i camion per la destinazione finale).

La prima sintesi, che emerge dai vari dati, è che il treno ad alta velocità nell'ecobilancio, e quindi sia sul versante dei consumi di energia che su quello delle emissioni atmosferiche, è vincente su tutti gli altri mezzi di trasporto (treno tradizionale compreso per quanto riguarda il consumo di risorse non rinnovabili ed alcune emissioni atmosferiche).

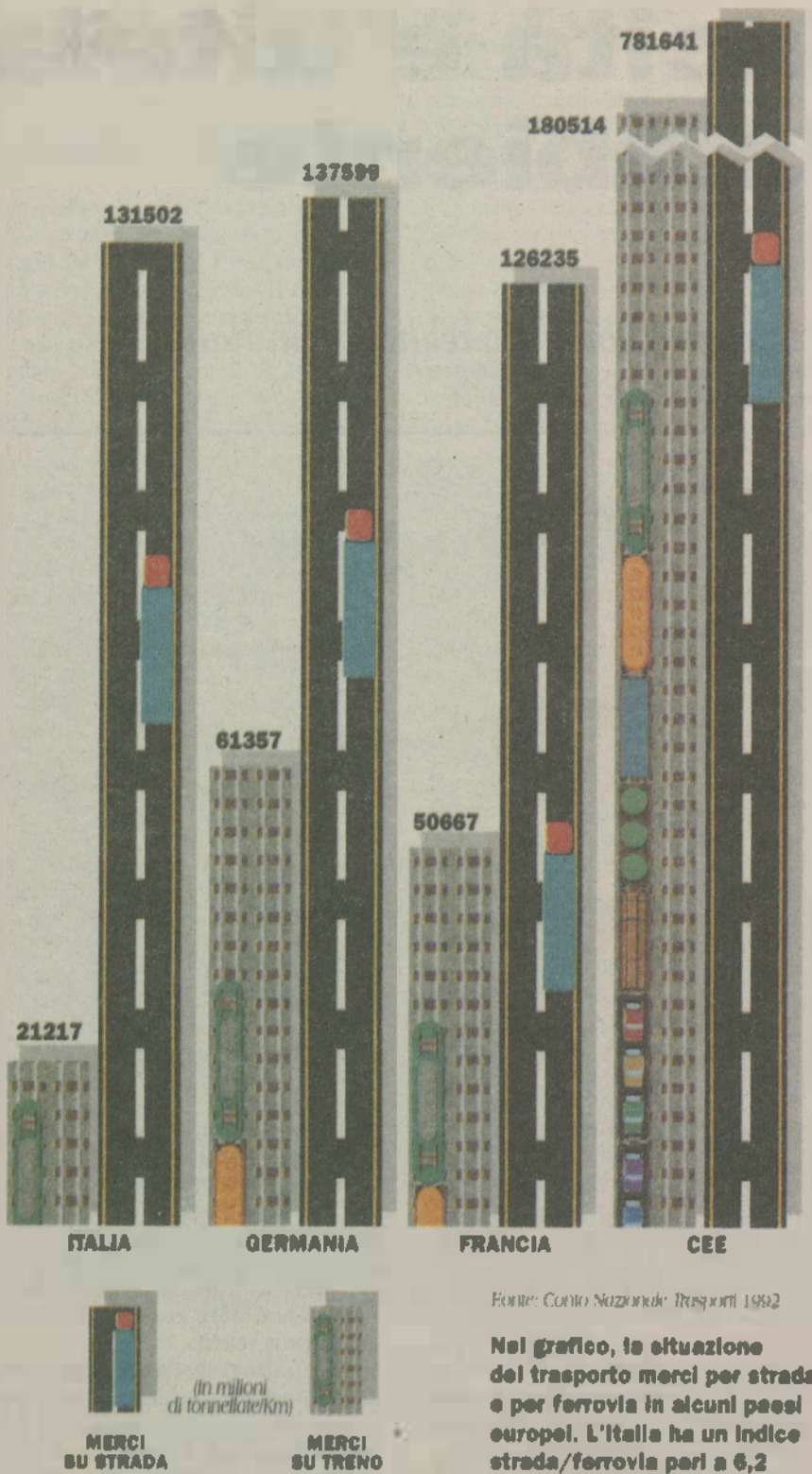
Confrontando le cifre risulta infatti che l'alta velocità consuma quantità di risorse naturali inferiori di sette volte rispetto all'automobile e di dieci volte rispetto all'aereo; mentre sul fronte dell'anidride carbonica, principale responsabile dell'effetto serra, le emissioni sono inferiori di 7,5 volte a quelle dell'aereo e di 4,5 volte a quelle dell'auto. Anche passando alle merci, i dati del trasporto combinato treno-camion sono positivi: 2,5 volte inferiore il consumo di risorse ed emissioni di anidride carbonica inferiori di due volte rispetto alla sola gomma. Ed anche sul fronte delle altre emissioni (ossidi di azoto, ossidi di zolfo, monossido di carbonio) i dati sono a favore del treno ad alta velocità.

Alla fine – viene sottolineato – per il sistema Italia il vantaggio ambientale che la realizzazione dell'alta velocità comporterà è equivalente, in termini di risparmio, all'insieme di emissioni e di consumi energetici di una









Fonte: Conto Nazionale Trasporti 1992

Nel grafico, la situazione del trasporto merci per strada e per ferrovia in alcuni paesi europei. L'Italia ha un indice strada/ferrovia pari a 6,2 contro il 2,2 della Germania e il 2,5 della Francia.

città di circa 100 mila abitanti, per il trasporto passeggeri, e di una città di 120 mila abitanti per il trasporto merci. Oltre a quelli già citati, l'ecobilancio considera altri elementi di impatto sull'ambiente. Uno di questi è il consumo di territorio (espresso in metri quadri per passeggero chilometro).

L'indice più alto spetta al trasporto aereo, che ha bisogno di grandi superfici in relazione al numero di passeggeri, che è relativamente basso rispetto agli altri mezzi di trasporto. Per questo motivo l'aereo ha un indice di consumo del territorio dieci volte superiore a quello dell'automobile e di quasi venti volte a quello del treno.

Altro elemento considerato è la sicurezza e l'incidentalità. L'indice è stato costruito sulla base del numero di incidenti mortali rispetto al totale dei passeggeri chilometro trasportati negli ultimi cinque anni. Come riferimento per l'alta velocità, non esistendo ancora in Italia questo sistema, sono stati utilizzati i dati francesi. Il trasporto con il treno ad alta velocità è l'unico a non aver mai registrato incidenti mortali. L'indice più alto spetta alle vetture che percorrono la rete autostradale (8,3 morti per 1 miliardo di persone/km). Segue l'aereo (2,67 morti per 1 miliardo di persone/km) e infine il treno tradizionale con valori però molto bassi (0,418).

Non mancano comunque anche gli impatti negativi dell'alta velocità, evidenziati dallo studio. Tra questi il rumore che, se non può essere eliminato, può però essere ridotto. In questo senso la Tav ha previsto alcuni interventi infrastrutturali che dovrebbero portare a una riduzione del rumore di circa il 15 per cento (barriere fonoassorbenti e gallerie artificiali) e la realizzazione di barriere basse per ridurre il rumore (meno 3/4 decibel) causato dal contatto ruota-rotaia; altri miglioramenti, con una riduzione di 5 decibel per treno, sono previsti per il materiale rotabile.

Un altro aspetto delicato è quello della costruzione e della manutenzione dei quadruplicamenti veloci. È una fase che incide in modo rilevante (circa il 20 per cento) sugli effetti ambientali globali e che per la prima volta in Europa è stata presa in considerazione all'interno di un ecobilancio sul trasporto. L'impegno della Tav è di affrontarla come un'importante area di miglioramento ai fini dell'impatto ambientale attraverso, soprattutto, un'attenta politica di gestione dei cantieri (razionalizzazione dell'organizzazione logistica, controllo degli scarichi degli automezzi, utilizzo di combustibili meno inquinanti e così via).

Infine, alcuni dati forniti dallo studio sulle ipotesi di trasporto dell'Alta Velocità e della rete ferroviaria nel suo complesso: il treno veloce, a partire dal 2002, sarà in grado di trasportare annualmente sul collegamento Milano-Napoli circa 16 miliardi di passeggeri/km (di cui più del 15 per cento sottratti all'auto privata sull'autostrada e al trasporto aereo); sul fronte delle merci 6,2 miliardi di tonnellate per km dovrebbero passare dalla gomma al ferro; l'accresciuta potenzialità del sistema consentirà poi di aumentare del 15 per cento l'offerta per i passeggeri e del 20 per cento quella per le merci migliorando inoltre il servizio, soprattutto per quanto riguarda i tempi di percorrenza, perché i quadruplicamenti libereranno linee e tracce orarie.

In conclusione, visti i vantaggi ampiamente documentati dall'ecobilancio, la realizzazione dell'Alta Velocità non potrà che tradursi in un beneficio per l'intero sistema dei trasporti italiano: a livello di ambiente, di snellimento complessivo del traffico, di integrazione con il sistema ferroviario europeo più avanzato.

C.F.

Sempre più protesi verso l'Europa

Firmato l'accordo per la realizzazione del quadruplicamento veloce della Milano-Venezia

Nello scorso mese di ottobre la Regione Veneto ha sottoscritto, con il Ministero dei Trasporti e della Navigazione, le Ferrovie dello Stato e la Tav, l'Accordo Quadro per il quadruplicamento veloce della linea ferroviaria Torino-Venezia, con particolare riferimento alle tratte Milano-Verona e Verona-Venezia. Il documento segna un passo avanti significativo verso la realizzazione della nuova arteria ferroviaria. Al più presto verranno attivate due distinte Conferenze dei Servizi, al fine di giungere, dopo un confronto con gli Enti territoriali interessati, alla definitiva approvazione dei progetti esecutivi. Ricordiamo che l'asse padano Torino-Venezia è destinato a formare, con la dorsale centrale Milano-Roma-Napoli, la grande "T" della rete italiana ad alta velocità. La direttrice padana non interessa solo il sistema italiano: appartiene, infatti, al collegamento Lione-Torino-Venezia-Trieste-Lubiana-Zagabria che è stato individuato, ormai da un trentennio, come asse meridionale est-ovest della rete ad Alta Velocità europea. L'attraversamento veloce delle nostre regioni settentrionali riguarda dunque l'Europa. In egual misura investe gli interessi economici e la qualità della vita delle regioni stesse. Sulla direttrice Milano-Venezia, infatti, i tempi di percorrenza verranno dimezzati: si impiegheranno 45 minuti fra Milano e Verona, 40 fra il capoluogo scaligero e Venezia. Questo vuol dire creare uno scenario del tutto nuovo: avremo una grande area metropolitana lombardo-veneta, all'interno della quale gli spostamenti saranno poco più impegnativi di quelli dalla periferia al centro città.

Inoltre, dato che le nostre linee ad alta velocità saranno interconnesse e integrate con quelle storiche, ecco che i treni AV potranno raggiungere molte più località di quelle servite dalle nuove linee. Si pensa, infatti, ad un servizio su 3.500 chilometri di tracciati ferroviari, il che vuol dire triplicare, rispetto ai 1.200 chilometri delle linee nuove, i percorsi che godranno degli ottimi standard qualitativi della nuova offerta. Nel progetto di tracciato della Milano-Venezia (che abbiamo esaminato con Roberto Zanoni, Project Manager della linea) speciale attenzione è stata dedicata ai collegamenti della nuova linea con le principali stazioni. La stazione di Verona Porta Nuova, situata in posizione intermedia, costituisce un nodo di grande importanza. Da qui prende avvio, infatti, la linea Brennero-Monaco. A sud della Milano-Venezia, invece, abbiamo i collegamenti in direzione di Mantova-Modena, Bologna-Roma e Legnago-Rovigo-Chioggia. Proprio per l'importanza del nodo, il progetto della linea ad Alta Velocità prevede, in corrispondenza di Verona, una linea di interconnessione indipendente. Altre interconnessioni sono previste a Treviglio, Brescia e Vicenza. Da Padova, la nuova linea assumerà le caratteristiche del quadruplicamento veloce per la penetrazione nel nodo di Venezia, con una velocità massima limitata a 220 km/h (contro i 300 della rete AV) in considerazione della limitata distanza fra le varie stazioni. L'Accordo Quadro più volte citato prevede anche lo studio, in collaborazione con la Regione Friuli-Venezia Giulia, del quadruplicamento veloce della linea da Venezia per Trieste e per Tarvisio.

La realizzazione della rete ad Alta Velocità costituirà un'occasione formidabile per ottenere, altri due risultati di grande rilievo. Primo: le risorse per creare un soddisfacente servizio metropolitano. Secondo: la riqualificazione territoriale e urbanistica delle principali città.

Che il quadruplicamento veloce debba servire anche ad attuare un efficiente e moderno sistema di trasporto regionale e locale, è previsto nel testo stesso dell'Accordo Quadro, dove si richiama il protocollo di intesa del 1990 sul "Servizio Ferroviario Metropolitano Regionale". Si tratta di offrire un collegamento frequente per un numero elevato di centri abitati. Questo tipo di servizio, che prevede fermate ravvicinate, non potrà ovviamente avvalersi dei treni super veloci. Tuttavia esso è reso possibile proprio dalla realizzazione della nuova rete: il quadruplicamento permetterà di ottenere una linea dedicata al servizio veloce ed un'altra specializzata per il servizio locale, senza reciproche limitazioni fra i due flussi di traffico. Anche nelle stazioni si potrà attuare una specializzazione dei binari per i diversi tipi di servizio. Per esempio, a Verona Porta Nuova si pensa di suddividere il fascio dei binari in due zone distinte: i primi otto dovrebbero servire per i treni veloci e a lunga percorrenza (AV, Intercity, EC), mentre gli altri dovrebbero essere adeguati alle esigenze del servizio metropolitano. Si pensa anche di rivitalizzare la stazione di Verona P. Vescovo, così da ottenere due poli di attrazione del traffico locale. Punto di riferimento per la programmazione degli interventi sarà la Direzione regionale trasporto locale Veneto. In collaborazione stretta con gli Enti locali verranno curati i servizi di collegamento automobilistico, le strade di accesso e i parcheggi. Interventi analoghi dovrebbero essere compiuti nelle principali città.

Ma il riordinamento del sistema di trasporto globalmente inteso offrirà anche, agli amministratori ed alle forze economiche locali, un'occasione formidabile per la valorizzazione dell'area urbana gravitante sulla stazione ferroviaria. Prendiamo ancora Verona come esempio: col previsto trasferimento dello scalo al Quadrante Europa si libererà un'area di circa 400 mila mq. da utilizzare d'intesa con Enti locali e forze economiche. Si dovrà puntare all'integrazione con i mezzi del servizio pubblico automobilistico, soprattutto sul lato di Borgo Roma. Si pensa alla creazione di un centro direzionale-commerciale, nonché alla costruzione di un parcheggio sotterraneo.

Un altro studio di integrazione interessa la stazione di Padova, dove si è proposto di attestare gli autobus urbani nelle immediate adiacenze del previsto scalo arrivi-partenze dei treni locali per Venezia. A Brescia, invece, si punta decisamente sul parcheggio sotterraneo e sulla risistemazione della viabilità per favorire l'accessibilità da parte della clientela ferroviaria. I progettisti della nuova linea hanno prestato la massima attenzione alla salvaguardia ambientale: il tracciato fra Milano e Venezia, per risparmiare superficie, seguirà il corridoio già impegnato dalla linea storica e dall'autostrada, distaccandosene per rispettare centri urbani e zone di alto valore paesaggistico. Con l'insediamento dei binari in trincea, con gallerie artificiali, ed altri interventi si otterranno risultati soddisfacenti.

Laura Facchinelli

Il dicembre torrido delle Ferrovie francesi

La difficile strada del risanamento alla radice dello scontro sociale più duro dal dopoguerra



Il 1995 sarà ricordato in Francia come uno degli anni più turbolenti dell'ultimo mezzo secolo, al pari del mitizzato o denigrato 1968, che aveva visto la rivolta studentesca esplodere all'università di Nanterre per estendersi nelle settimane di maggio a tutti gli atenei della nazione. Questa volta, però, non sono stati gli studenti ad animare la protesta sociale contro il governo guidato dal primo ministro Juppé, ma principalmente i ferrovieri, la cui durissima agitazione ha finito col trascinare altre categorie di lavoratori, fino a costringere lo stesso presidente Chirac, se non proprio alla resa, certo ad una ingloriosa ritirata. Ancora una volta, le organizzazioni sindacali del settore del trasporto su ferro, con alle spalle una tradizione ormai centenaria in Francia come altrove, hanno dimostrato la loro forza, tale da condizionare le scelte di qualsiasi governo. E, una volta di più, restano insoluti sul tappeto i nodi che minacciano l'avvenire stesso delle ferrovie nel nostro Continente.

La Francia paralizzata dagli scioperi

La protesta è dilagata a fine novembre, dopo la proclamazione di uno sciopero per l'intera giornata del 24, che, coronato da ampio successo (adesioni oscillanti tra il 60 e l'85 per cento), ha conosciuto numerose repliche fin quasi a Natale, estendendosi presto anche ai trasporti urbani, con la conseguente paralisi di gran parte dell'economia francese per intere settimane. L'ampiezza della mobilitazione ed i disagi che ne sono derivati hanno varcato i confini dell'Esagono ed anche i nostri telegiornali hanno dato ampio spazio alle immagini di una Parigi bloccata da mostruosi ingorghi, con i pendolari costretti a pernottare negli alberghi del centro o ad uscire di casa a ore antelucane per affrontare un'interminabile marcia a piedi, unica soluzione per arrivare sul posto di lavoro. Eppure il governo, che, nell'irrigidirsi sulle proprie posizioni, contava sull'insofferenza della popolazione contro gli scioperanti, è rimasto poi deluso, dovendo constatare la sostanziale solidarietà che il movimento sindacale ha incontrato tra la gente. Non si è dunque verificato quel fenomeno di rigetto che seguì le occupazioni universitarie nel lontano '68 e che consentì al generale De Gaulle di beneficiare di manifestazioni oceaniche a proprio sostegno e di sfruttarne poi il successo anche in termini elettorali. I pochi episodi di contrasto si sono annoverati semmai tra le file stesse degli oppositori: come nel caso delle femministe di Bordeaux che hanno occupato la stazione per protestare contro la soppressione di un treno che avrebbe dovuto portarle nella capitale per manifestare contro il governo. Evidentemente, questa volta le preoccupazioni sollevate dai lavoratori delle ferrovie, che denunciano la volontà di smantellare lo stato sociale, hanno trovato larga eco nell'opinione pubblica transalpina. E forse gli avvenimenti francesi lanciano un monito che anche le nazioni vicine farebbero male a sottovalutare.

La cura da cavallo del contratto-programma

All'origine del movimento è stata la presentazione del contratto di programma quinquennale 1996-2000 che contemplava alcune drastiche misure volte a risanare i conti della Sncf, l'impresa pubblica che gestisce gli oltre 33 mila km di ferrovie transalpine. Benché all'avanguardia nel mondo, grazie ai successi del Tgv e delle nuove linee ad alta velocità, anche la Sncf, come le altre aziende consorelle europee, è afflitta da un sensibile disavanzo di esercizio. Questo è aggravato dalla caduta del volume di affari, soprattutto nel settore merci, a partire dal 1991, conseguenza, a sua volta, della recessione economica e della concorrenza del trasporto su strada. Ciò ha prodotto, col passare degli anni, un indebitamento complessivo di 175 miliardi di franchi (oltre 55 mila miliardi di lire), troppi anche per la potente economia francese. A differenza del governo tedesco che (come abbiamo spiegato nel numero precedente di "Amico Treno") ha deciso di accollarsi il debito accumulato, per favorire il rilancio del trasporto su rotaia, non più gravato dalla pesante eredità pregressa, a Parigi (come a Roma, del resto) non è ancora emerso alcun chiaro proposito in materia. Intanto, però, il nuovo governo gollista (tramite il Segretario di Stato, signora Anne-Marie Idrac) ed il presidente della Sncf, Jean Bergougnoux, aveva messo a punto una cura da cavallo per risanare l'esercizio corrente entro l'anno 2000 (come dire, per dopodomani), dichiarando che, nel caso l'obiettivo non fosse raggiunto, l'esistenza stessa della Sncf sarebbe stata segnata. Questa eccessiva drammatizzazione della questione, lungi dal vincere le prevedibili resistenze delle parti sociali, ha finito col precludere ogni possibilità di mediazione, contribuendo ad inasprire il conflitto. In effetti, le ricette prescritte dal contratto di programma erano difficili da digerire, sia per i lavo-

ratori, sia per i fruitori del servizio. Sul primo versante, oltre ad un'ulteriore riduzione degli organici (che negli ultimi tempi sono diminuiti al ritmo di circa 5 mila unità all'anno) ed al contenimento degli aumenti salariali, era prevista una modifica dei trattamenti previdenziali, con l'obbligo – esteso, comunque, ad altre categorie – dei 40 anni di contributi per accedere alla pensione. Quanto alla qualità dei servizi erogati, era richiesta la piena libertà tariffaria, coniugata ad una maggiore oculatezza negli investimenti per le nuove linee veloci e ad una verifica a tappeto della validità non solo delle tratte locali, ma anche delle storiche trasversali interregionali. Benché il governo negasse l'intenzione di procedere d'autorità alla chiusura di linee secondarie, sindacati, associazioni e comunità locali hanno avuto buon gioco nel dimostrare che, applicando i criteri previsti, almeno 6 mila km di rete verrebbero amputati nei prossimi quattro anni e che intere regioni – soprattutto attorno al Massiccio Centrale, ma anche nelle province atlantiche ed in Alsazia – sarebbero quindi private di ogni collegamento su rotaia. Quanto basta per avallare la vecchia accusa ad una Francia a due velocità, attenta soltanto ai grandi collegamenti che si irradiano dalla capitale e rassegnata ad abbandonare le zone interne ad un destino di decadenza ed emarginazione. Facile immaginare come tutti questi argomenti scottanti (salari, pensioni, tariffe, collegamenti locali), gettati contemporaneamente sul tavolo, abbiano finito con l'innescare una miscela talmente esplosiva da minare la stessa stabilità del governo Juppé. Questi, infine, nel tentativo di placare gli animi degli scioperanti, ha finito con lo scaricare proprio il presidente della Sncf, Bergougnoux, costringendolo alle dimissioni.

Le contraddizioni del risanamento ferroviario

È presto per capire chi sia il vero vincitore uscito dal lungo braccio di ferro, ammesso che di vincitore si possa parlare. Certo il rovente autunno francese ha fato esplodere tutte le contraddizioni che attanagliano le ferrovie europee. Innanzitutto c'è l'alto costo del lavoro – frutto di accordi e condizioni conquistate nel corso di decenni – che sembra impossibile rimettere in discussione. L'unico modo per accrescere sensibilmente la produttività è allora affidato alla riduzione degli organici, ma a ciò osta il peso degli oneri previdenziali, che invece inducono i governi ad allontanare l'età pensionabile. La libertà tariffaria invocata funziona più che altro da spauracchio per i consumatori, che finiscono quindi col solidarizzare con i sindacati in difesa del servizio pubblico. Ma, quand'anche venisse accordata, non si capisce fino a che punto potrebbe giovare ai conti delle ferrovie, visto che una crescita sostenuta del prezzo dei biglietti metterebbe fuori mercato il treno, concorrenziato dai ribassi delle tariffe aeree sulle lunghe distanze e dalla sostanziale stabilità del prezzo del carburante sulle brevi. E questo, si badi bene, in un Paese come la Francia, l'unico in Europa a poter vantare una parte sostanziosa di rete ad alta velocità. La scelta di disfarsi delle attività non strettamente strategiche (la Sncf è presente, attraverso filiali o quote azionarie, nel settore alberghiero, del turismo e del trasporto aereo), pure prevista dal programma, può fornire nel breve una boccata di ossigeno. Alla lunga, tuttavia, si privatizzano proprio le poche attività capaci di produrre profitto per tenersi giusto quelle che procurano le perdite più consistenti. Anche per quel che concerne i collegamenti secondari, si ha un bel dire che non necessariamente il treno costituisca sempre il mezzo di trasporto più razionale. Di fatto, sostituirlo con l'autobus contribuisce sì a ridurre i costi di gestione, ma finisce con l'ammazzare del tutto il servizio pubblico, visto che nessuno, salvo qualche studente o pensionato privo di alternative, è interessato a servirsi delle autolinee sostitutive, che cumulano tutti gli inconvenienti della strada (ingorghi, esposizione agli agenti atmosferici ecc.) a quelli tipici della rotaia (orario rigido, scarsa frequenza). Certo, si potrebbe tentare di arginare i costi di gestione dell'esercizio ferroviario, come è stato fatto con successo su un paio di linee secondarie in Bretagna, gestite dalla compagnia Cfta, dove le automotrici sono condotte da un agente unico che controlla i biglietti e si occupa anche della manutenzione. Ma questo presupporrebbe una drastica rivisitazione delle normative in senso meno favorevole al lavoratore (non fosse altro, per la pretesa diminuzione nei ruoli storicamente assegnati alle singole categorie) e ciò naturalmente incontra la dura opposizione della base sindacale.



L'economia europea di fronte al dilemma

Più in generale, la contraddizione francese evidenzia come da un lato il ruolo della ferrovia sia insostituibile (non siamo più negli anni Cinquanta, quando i suoi avversari potevano pensare che il destino della rotaia fosse segnato), ma anche come dall'altro il risanamento dei suoi conti sia praticamente irrealizzabile (e non siamo più neppure negli anni Settanta, quando i suoi sostenitori potevano illudersi che la fiscalità pubblica avrebbe coperto qualsiasi disavanzo). La virulenta reazione dei sindacati al piano programma dello sfortunato Bergougnoux e l'insospettata solidarietà della maggior parte dei francesi dimostrano come l'opinione pubblica europea sia molto meno addomesticabile di quella argentina, che ha assistito impotente o rassegnata allo smantellamento progressivo dell'economia pubblica, incluso il già precario sistema ferroviario nazionale. Ma le propensioni del governo di Parigi, che, nella patria del Tgv, continua comunque ad investire più in autostrade (dai 320 ai 360 km nuovi aperti ogni anno) che in infrastrutture ferroviarie, dimostrano anche come si sia molto lontani dal Giappone, dove proprio la densità abitativa e la scarsità di spazio disponibile impongono il treno quale scelta obbligata.

Volando ancor più alto, qualche commentatore ha voluto vedere nel caso francese il paradigma del dilemma in cui si dibattono le nazioni europee, le cui popolazioni da un lato chiedono minore pressione fiscale, dall'altro, però, non sono disposte a rinunciare ai vantaggi dello stato sociale, che pure pesano sulla competitività delle nostre economie esposte ormai alle intemperie del mercato globale. Nessuno, in questa occasione, si è ricordato di citare il caso italiano, che, una volta tanto, potrebbe far scuola, visto che da noi almeno alcune tra le ristrutturazioni previste in Francia (riforma del sistema previdenziale, alleggerimento dell'organico delle Ferrovie e recupero di produttività) sono state realizzate in questi anni evitando uno scontro sociale tanto traumatico. Non manca, naturalmente, chi pensa che a sud delle Alpi i veri nodi da sciogliere siano stati finora soltanto abilmente elusi, ma, prima o poi, finiranno col venire al pettine.

Commuter

Nelle grotte dell'uomo di Neanderthal

Il Parco Naturale del Monte Fenera, una riserva di sorprese

Nel Piemonte ci sono due aspetti che insieme moltiplicano e rendono invitanti le mete del turismo in treno: l'alta densità della rete ferroviaria e l'alto numero di aree naturali protette. Le ferrovie piemontesi sono l'eredità ottocentesca del conte di Cavour. Il grande statista vide il treno come strumento di progresso e di sviluppo economico anche in vista dell'allora vicina unità nazionale.
Fra il 1848 e il 1859 entrarono in esercizio più di 600 km di ferrovie che formano ancor'oggi il tessuto connettivo del sistema regionale. Se i piemontesi furono così preveggenti nel settore dei trasporti, lo sono altrettanto oggi in quello della protezione della natura. Attualmente in Piemonte si contano 55 aree protette che coprono circa il 7 per cento della superficie regionale. Ma al di là del dato quantitativo è interessante rilevare che si tratta di aree effettivamente gestite e non solo genericamente vincolate. Sono ben 32 gli Enti istituiti per questo scopo, dotati di risorse e strumenti legislativi per ben operare. Alcuni parchi sono noti e frequentati – come l'Argentera, l'Alpe Veglia, la Mandria, i parchi fluviali del Po e del Ticino, le garzaie del Sesia – altri invece sono delle vere e proprie scoperte, limitati a zone circoscritte che si caratterizzano per particolari fenomeni naturali. Uno di questi è il **Parco Naturale del Monte Fenera**, situato all'imbocco della Valsesia, istituito nel 1987 su una superficie di 3302 ettari, con prevalenza di boschi cedui. Nei prati e nel sottobosco allignano 30 specie botaniche altrimenti rare in Valsesia, come l'olivella (*Daphne laureola*), il fior di stecco (*Daphne mezereum*), *Daphne alpina*, *Iris graminea* e molte strane specie di felci, fra cui il capelvenere, la lingua cervina e l'*Osmunda regalis*. Il parco fu agli onori della cronaca nel 1989 per la comparsa della rarissima cicogna nera, che venne a nidificare proprio nell'area protetta. Ma la singolarità del parco è la sua montagna, il Monte Fenera, alto appena 899 metri, ma ricco di sorprese. Ancora alla fine dell'Ottocento lo si riteneva un monte denso di misteri. Stupiva infatti, agli occhi dei geologi, la sua stratificazione che univa ben quattro formazioni litologiche molto differenti fra loro: scisti gneissici alla base, porfidi quarziferi nella prima parte mediana, dolomia e calcari nella seconda, arenarie e calcari neri sulla sommità. Si stabilì così che il Fenera era l'unico complesso montuoso sedimentario della Valsesia. Si sapeva inoltre che lungo le sue pareti si aprivano enormi cavità, disseminate di reperti di attività preistoriche attribuibili all'uomo di Neanderthal (vissuto 50 mila anni or sono) e di resti della fauna del periodo: una mandibola incompleta di un Rinoceronte di Merk e denti di *Ursus spelaeus*, vissuto 70-80 mila anni fa. Oggi il Fenera è ritenuto fra le maggiori stazioni preistoriche dell'Italia nord-occidentale, in particolar modo per il periodo Paleolitico.



Di questo Parco, tutto da scoprire, abbiamo scelto per i nostri lettori una facile passeggiata a piedi che ne segue il limite occidentale affacciato alla Valsesia, da Bettole a Grignasco, località entrambe servite dalla linea ferroviaria Novara-Varallo.

Da Bettole a Grignasco attraverso il Parco Naturale del Monte Fenera

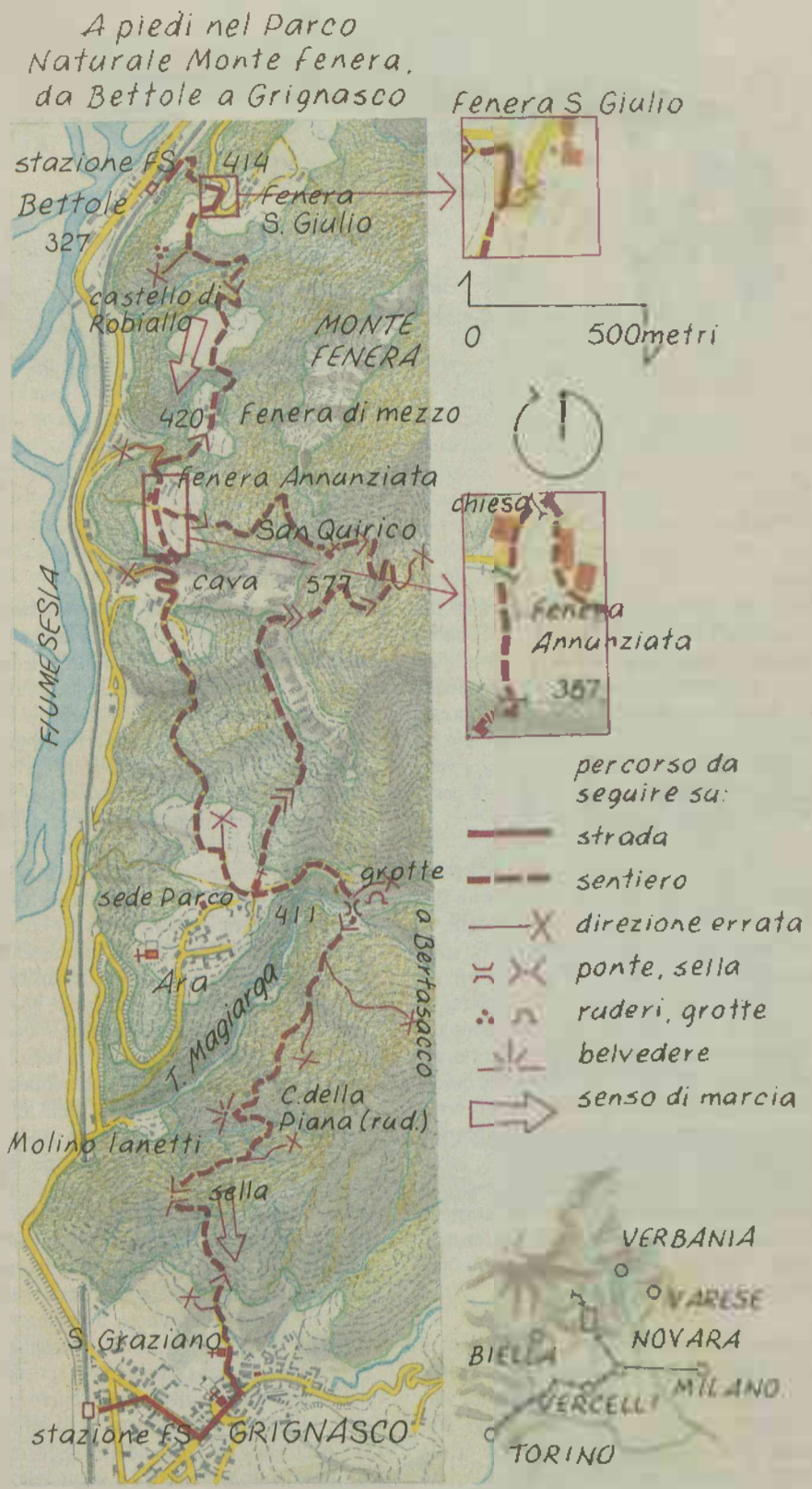
Itinerario lineare a piedi con partenza dalla stazione Fs di Bettole-Valduggia e arrivo alla stazione Fs di Grignasco. Si svolge su sentieri e carrarecce campestri senza particolari difficoltà.

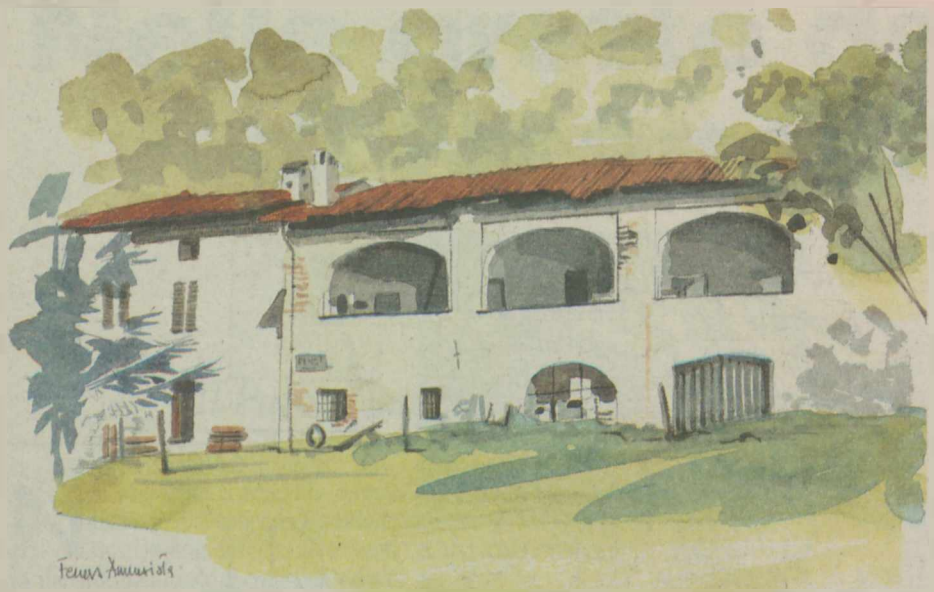
Lunghezza: 5,5 km circa. **Dislivello:** 360 metri.
Tempo medio di percorrenza (escluse le soste): 2 ore e 30 minuti.
Altimetria: un breve tratto iniziale di salita, poi saliscendi continui non particolarmente faticosi.
Servizi: un accogliente ristoro, con tipica cucina locale, si trova a Mollia d'Arrigo (bisogna effettuare una deviazione di circa 20 minuti dall'itinerario principale dopo il ponte sul Rio Magiarga) prenotando al numero 0163/418858. A Grignasco: *ristorante Aurora*, tel. 0163/47460.
Indirizzi utili: *Parco Naturale del Monte Fenera* (anche per visite guidate con gruppi), via Martiri della Libertà 2, frazione Ara, Grignasco, tel. 0163/418434.
Periodo consigliato: primavera e autunno.
1. La ferrovia Novara-Varallo Sesia. Dopo vari infruttuosi tentativi che nel 1856 e nel 1869 avevano sollevato le speranze della popolazione locale, il primo tronco di questa ferrovia a binario unico fu aperto nel 1883. I lavori furono completati nel 1886. La strada ferrata servì notevolmente allo sviluppo delle attività manifatturiere (tessiture, cartiere) della bassa Valsesia e fu di slancio alla scoperta turistica dell'alta valle. È tuttora in esercizio, utilizzata da mezzi a trazione diesel.

La stazioncina di **Bettole** è proprio all'inizio dell'itinerario: si passa il binario (in fondo al rettifilo si scorge la facciata della chiesa di San Gaudenzio, ricostruita sul sito del primo luogo di culto cristiano della valle) e si segue, verso sinistra, una carrareccia che subito sale a tornanti trasformandosi in lenta gradonata selciata. È la vecchia via d'accesso a **Fenera San Giulio** (alt. 414), minuscolo villaggio di poggio, che si scorge in alto una volta imboccata, verso destra, la carrozzabile. Fatti pochi passi (prima del tornante) si entra nel bosco, seguendo a destra una traccia di sentiero che costeggia l'altura di Robiallo.

2. Il castello di Robiallo. Solo i più perspicaci potranno rinvenire, fra erbe e cespugli, i ruderi di un fabbricato edificato dai conti di Biandrate, antichi feudatari della valle. Nel 1304 vi si rinchiuse l'eretico Dolcino sorprendendo le milizie venute a catturarlo.

Giunti a un bivio segnalato, si piega verso sinistra assecondando le pieghe di un'ombrosa valletta (acquedotto) fino a salire, fra i castagni, sull'opposto versante. Le foglie cadute possono nascondere la traccia ed è bene badare alle tacche giallo/rosse segnate sui tronchi degli alberi. Superato un rudere, segno evidente dell'abbandono di questi territori un tempo abitati e ben coltivati, si accede a un ripiano prativo dal quale si ha una bella veduta del Monte Fenera, con la sua parete di roccia calcarea profondamente fessurata. È abbastanza frequente scorgere in volo i rapaci tipici di questi ambienti: la poiana, il falco pellegrino, il biancone. Al di là del prato si arriva in breve a **Fenera di mezzo** (alt. 420), altro piccolo nucleo attraversato dal nostro cammino. Si scende un poco e, raggiunta una strada carrozzabile, si tiene a sinistra per giungere a **Fenera Annunziata** (alt. 387), ove sorgono una rustica e bella dimora a duplice loggiato e una isolata chiesuola, sulla cui parete esterna una lapide riporta: "Giorgio Tosetto ha posto la prima pietra. Anno 1648". La via qui si divide con due possibilità. Un primo percorso, alto e più faticoso (l'antica "strada dei buoi"), tocca la **chiesa di San Quirico** (alt. 577), edificio protoromanico in solitario abbandono, e sale fino a quota 780 nei pressi di un'antica cava di pietra da cote, una pietra dura e silicea, utilizzata per affilare gli attrezzi da taglio; quindi, deviando verso destra, passa sotto la falesia del Fenera (palestra di roccia) e scende ad Ara (e, in questo caso, occorre seguire i segnavia giallo/rossi del Cai). Un secondo percorso invece, più agevole, prosegue lungo la costa prativa. Il percorso in quota, forse più bello perché interamente nel bosco, non richiede molte spiegazioni; quello più basso invece necessita di qualche ulteriore dettaglio. Dopo il casale dell'Annunziata, infatti, bisogna scavalcare un cancelletto in legno e proseguire fra i prati fino al margine del terrazzo, quindi scendere





lungo un ripido sentiero in parte scalettato. Si sbocca su una strada che si segue in salita passando accanto a un accesso di cava. Poco oltre si arriva a un cascinale e proseguendo poi, sempre alla stessa altezza, lungo una carrabile, si accede al dolce pianoro prativo (in passato intensamente coltivato a vigna) che fa da cornice all'abitato di Ara, dove è posta la sede del Parco naturale.

3. Ara. Questo villaggio ha sempre vissuto di economia propria: viti e alberi da frutta (fra cui prelibate pere); calce e pietrame dalle vicine cave. Le sue origini, che sarebbe fin troppo facile assegnare all'epoca romana per via del toponimo, sono invece più recenti, forse risalgono alla fine del XIII secolo, quando un' alluvione sommerse il precedente abitato, posto sulle rive del Sesia. Era abitudine dei locali, in un passato ancora non lontano, scendere in processione al fiume per ricordare il triste evento. Attraversando l'abitato, lungo via Martiri della Libertà, si scorgono negli edifici lacerti di murature più antiche; anche la forma dell'abitato (un asse principale con molte vie a pettine) rammenta il primitivo impianto medievale.

L'oratorio di San Grato, all'estremità a monte dell'abitato, è il punto di riferimento ove riprendere l'itinerario che volge ora verso lo stretto incavo del Croso di Magiarga. L'omonimo torrente si apre la strada fra orride pareti d'erosione, scuri abissi, fra stillicidio d'acque, manti di folto muschio, lunghi ciuffi di scolopendria, folti e delicati tappeti di ciclamino. Una suggestiva immagine di questo ambiente si coglie alle **Grotte di Ara**, all'altezza del ponticello in pietra, risalente al XV secolo, che scavalca il torrente.
Superato il ponte si vince una ripida erta e giunti sul primo pianoro, fra annosi castagni e qualche panca per la sosta, si lascia a sinistra l'evidente traccia che si dirige a Bertasacco e a Mollia d'Arrigo, per seguire sulla destra un percorso secondario che si addentra nel bosco. In questo tratto occorre seguire con diligenza il tracciato indicato sulla carta, poiché sono molte le possibilità di errore (ma è in corso la segnalazione da parte dell'Ente Parco). In pratica il sentiero segue il versante idrografico sinistro del Croso di Magiarga: da qualche squarcio fra le fronde degli alberi, si scorge ancora l'opposto abitato di Ara. Superato dall'alto il margine di una vecchia cava in via di rinaturalizzazione, il sentiero, fra diffuse concrezioni calcaree, prende quota dirigendosi verso l'insellatura oltre la quale si apre la conca di Grignasco. È un tratto suggestivo, dove la vegetazione, alimentata dall'alto grado di umidità e anche dalla mitezza del clima (in inverno si registrano qui le temperature medie più alte della regione), si sviluppa con vigore; gradatamente al castagno subentrano il nocciolo, il carpino, l'acero campestre, la roverella, l'orniello. Negli alberi più senescenti è facile trovare i segni del lavoro del picchio, qui presente in diverse varietà quali il Picchio rosso minore, il Picchio verde, il Picchio muratore; gli arbusti e i cespugli sono invece l'habitat favorito dello scricciolo e della capinera. La direzione del Parco ha iniziato interventi selvicolturali volti all'evoluzione naturale del bosco ad alto fusto; inoltre ha provveduto a riaprire e a mantenere percorribili i vecchi sentieri di collegamento tra le frazioni. Quando al bosco si sostituiscono i primi lembi coltivi è ormai prossima la vicinanza a Grignasco, punto di arrivo dell'itinerario.
La località, altresì nota per le sue industrie tessili, conserva alcuni edifici religiosi di un certo interesse. Appena si entra nell'abitato, discendendo lungo l'acciottolato di via Fasola, si accosta l'antica **Chiesa di San Graziano** le cui parti decorative più antiche risalgono al XV secolo, mentre più in basso, ormai nel centro del paese (piazza Viotti), fa bella mostra di sé la ricercata architettura barocca della Parrocchiale dell'Assunta.

4. La Parrocchiale dell'Assunta. È concordemente ritenuta il capolavoro dell'architetto torinese Bernardo Antonio Vittone, che, progettandola nel 1750, seppe unire il rigore delle proporzioni a ingegnose soluzioni scenografiche come la scalinata con fontana, l'alternanza di pareti piane e concave, le curiose finestre a ventaglio del tamburo. L'interno, a pianta esagonale, è adorno di opere pittoriche settecentesche, decori a stucco e altari in marmi policromi, opere di artisti viggiutesi.

Un'ultima citazione artistica va rivolta alla **chiesa di Santa Maria delle Grazie** che, poco distante, rivela al suo interno due splendidi cicli di affreschi: uno quattrocentesco, attribuito alla bottega di Tommaso Cagnola; l'altro datato 1543, opera del pittore novarese Angelo De Canta. Seguendo dal centro via Rosa Massara si arriva infine alla stazione ferroviaria.

(Testi e disegni di Albano Marcarini)

Si ringraziano per la collaborazione Pierangelo Manzini, Davide Maggiore, il Direttore e il Personale del Parco Naturale del Monte Fenera.

I TRENI UTILI

Dall'Orario Ufficiale Fs valido fino all'1 giugno 1996. Gli escursionisti provenienti da Milano o da Torino devono effettuare corrispondenza a Novara.

Linea Novara-Varallo Sesia

	Reg. 4670	Bus[1] E
Novara	9.05	11.10
Bettola Valduggia	9.58	12.05

Corrispondenze da Torino P. Nuova (ore 7.50, 9.15), da Milano Centrale (ore 8.20, 9.10).

	Reg.[1] 4683	Reg. 4685
Grignasco	15.27	17.44
Novara	16.22	18.33

Corrispondenza per Torino P. Nuova (ore 17.00, 19.00), per Milano Centrale (ore 16.59, 18.59).

[1] - Solo feriale.

Uno spazio per le idee

Il treno si trasforma e cambia d'abito

Oggi con il "Charter" Fs è possibile noleggiare treni per usi diversi. Non solo treni per turismo organizzato, ma anche treni per promozioni aziendali o attività congressuali. Treni personalizzati, carrozze speciali in composizione a treni di linea o ferme in stazione, per ospitare manifestazioni, mostre... comunque un'occasione di incontro. La possibilità di diversificarne l'uso, attrezzandolo secondo le varie necessità, consente di trasformare il treno in luogo adatto all'esposizione di prodotti gastronomici tipici o all'allestimento di mostre di fumetti, o alla presentazione degli "ultimi nati nel campo del..." o a "Picture at exibition" o anche semplicemente in luogo d'incontro per dibattiti "in tema di..." o per campagne elettorali.
Show room itinerante per la promozione di software gestionali (come nel caso del treno noleggiato all'Autodesk Italia) o per una mostra informatica (come per la Hewlett Packard) o, ancora, "sala da bagno", per l'esposizione dei prodotti della Ideal Standard.
L'evoluzione dei costumi coinvolge anche il treno. Il vecchio caro "amico treno" diventa oggi anche strumento di comunicazione aziendale e veicolo di pubblicità.
Fermo o in movimento il treno non è più soltanto un mezzo di trasporto, ma un medium adatto alla trasmissione di idee e progetti, il luogo ideale d'incontro tra la domanda e l'offerta. Il treno come spazio culturale. Mostra di quadri nell'ambito del treno itinerante per la raccolta di contributi da destinarsi alla Fondazione per la Formazione Oncologica, mostra di fumetti o prodotti tipici (come il treno noleggiato alla Coop Liguria).
Il treno come momento di socializzazione. Lucio Dalla lo ha scelto per il lancio pubblicitario del suo disco "Henna".
Gli elettrotreni, di gran classe e prestigio, unitamente alle carrozze speciali (Press & Conference e Mostra) e a quelle che circolano regolarmente in composizione con i treni di linea (Self-service, ristorante, Cuccette e Wagon lits) costituiscono la flotta a disposizione dello Sviluppo Charter, per un'offerta articolata destinata a diverse tipologie di clientela.
Lo Sviluppo Charter Fs, a prezzi concorrenziali, mette a disposizione materiale e consulenza tecnica, lasciando al cliente la fantasia e la creatività necessarie a trasformare il treno in uno spazio aperto ai progetti e alle idee più stravaganti. A due anni dalla sua nascita, il "Charter", grazie alle esperienze maturate, è oggi guardato con notevole interesse dagli operatori del settore, inducendo le Fs a ulteriori investimenti in questo campo. ●

Errata Corrige

Sul numero di gennaio '96, nel presentare ai lettori di "Amico Treno" il programma di treni turistici per la neve, abbiamo indicato che il treno neve per l'Alto Adige parte dalla stazione di Verona. Precisiamo che la partenza è invece dalla stazione di Vicenza. Per uno spiacevole equivoco abbiamo inoltre scritto che i viaggiatori diretti a Corno alle Scale trovano alla stazione di Porretta Terme un autobus che trasporta i partecipanti sulle piste gratuitamente. In proposito precisiamo che il trasporto non è gratuito, ma costa 11 mila lire.

RAPPRESENTANZE TERRITORIALI CHARTER:

Alessandria	0131/231282
Milano	02/63712462
Verona	045/8092354
Genova	010/267833
Bologna	051/6303366
Firenze	055/2352712
Roma	06/84905161
Napoli	081/5676523
Bari	080/5732862
Messina	090/713170

Sede Centrale di Firenze
tel. 055/2352796 fax 055/2352266

PROGRAMMA DI GITE PER IL TURISMO SCOLASTICO PROPOSTO DALLO SVILUPPO CHARTER NEI MESI DI FEBBRAIO E MARZO 1996

TRENI SCUOLA DI FEBBRAIO

per Firenze da
Rimini-Cesena-Forlì-Faenza-Imola
per le Grotte di Frasassi da
Pescara-Ancona
per l'Acquario di Genova da
Verona
Padova-Vicenza-Verona
Milano-Pavia-Voghera
Como-Seregno-Monza-Milano P.G.
Lecco-Bergamo-Treviglio
per Venezia da
Rimini-Bellaria-Ravenna-Lavvezzola

TRENI SCUOLA DI MARZO

per la Reggia di Caserta da
Bari-Barletta-Foggia
Viterbo-Roma
per Firenze da
Genova-Sestri. Lev.-La Spezia
Imperia-Albenga-Savona
Napoli-Aversa
Caserta
Bari-Trani-Barletta-Foggia
per l'Acquario di Genova da
Brescia-Rovato
Modena-Reggio Emilia-Parma
Lecco-Bergamo-Treviglio
Milano-Pavia-Voghera
Prato-Firenze
Pistoia-Montecatini-Pescia
Lucca-Viareggio-Massa-Carrara
Grosseto-Follonica-Campiglia
Cecina-Rosignano-Livorno-Pisa
Empoli-Pontedera-Pisa
per il Parco dell'Uccellina da
Genova-La Spezia
Roma
per Lucca da
Genova
Imperia-Albenga-Savona
Torino-Asti-Alessandria-Novi
per Napoli da
Bari-Barletta-Foggia
per Orvieto da
Ancona-Falconara-Fabriano
Napoli-Aversa
Livorno-Pisa-Pontedera-Empoli
per Parigi da
Salerno-Napoli
Roma
per Ravenna da
Livorno-Pisa-Pontedera-Empoli
Lucca-Pescia-Montecatini-Pistoia-Prato
per i Giardini Vaticani da
Caserta
Ancona-Falconara
Napoli
Potenza
Grosseto-Montalto-Tarquinia-Civitavecchia
Livorno-Rosignano-Cecina-Follonica
Carrara-Massa-Viareggio-Livorno
Formia-Latina
Viterbo
Firenze-Arezzo
per Venezia da
Lecco-Bergamo
Parma-Reggio Emilia
Modena-Bologna
Rimini-Cesena-Forlì-Faenza-Imola
Varese-Gallarate-Busto Arsizio-Legnano-Rho
Rimini-Cesena-Forlì-Faenza-Imola
Carrara-Massa-Viareggio
Torino-Vercelli-Novara
Lucca-Pescia-Montecatini-Pistoia-Prato
Asti-Alessandria-Tortona
Ancona-Falconara-Pesaro
Arezzo
Livorno-Pisa-Pontedera-Empoli
per Vienna da
Roma
Salerno-Napoli

Alla ferrovia il 40 per cento del traffico tra Parigi e Londra

Come è noto, il servizio passeggeri tra Francia e Gran Bretagna, attraverso l'Eurotunnel, è operativo dalla fine del 1994. A dispetto delle alterne vicende finanziarie dell'impresa, il servizio Eurostar, al termine del primo anno di attività, può tracciare un bilancio sostanzialmente positivo. Oltre tre milioni di passeggeri hanno utilizzato i treni espressi che collegano Londra a Parigi e Bruxelles. La ferrovia si è già aggiudicata il 40 per cento del mercato complessivo del traffico tra Parigi e Londra, lasciando per ora ai cieli il restante 60 per cento. Ma già le compagnie aeree accusano una perdita del 13 per cento di passeggeri su quella rotta. Il trend sembra destinato a consolidarsi nel 1996, dal momento che è prevista un'intensificazione delle corse rispetto alle attuali 11 coppie di treni quotidiani tra Parigi e Londra ed alle 6 tra Londra e Bruxelles. Inoltre, dal 7 gennaio è aperta al traffico Eurostar la stazione di Ashford, nel Kent, che consente alla clientela di raggiungere le località dell'Inghilterra meridionale senza passare per Londra. E, a partire dal 2 giugno 1996, sono attesi gli Eurostar diretti dal continente alla Scozia ed al Galles.

Eurostar avvicina Scozia e Galles all'Europa

Anche se non sono ancora disponibili i nuovi treni Eurostar destinati al servizio "Nord di Londra" – il prototipo ha effettuato le corse di prova nei mesi scorsi – European Passenger Services, l'impresa pubblica inglese che gestisce il servizio passeggeri internazionale, propone già propri convogli che consentono alla clientela proveniente dal continente di proseguire verso la provincia britannica senza attraversare la capitale del Regno Unito. Per ora esistono tre relazioni, in coincidenza alla stazione di Waterloo con gli Eurostar da Parigi e da Bruxelles che attraversano la Manica grazie all'Eurotunnel. Le prime due, denominate Eurostar Link, sono dirette rispettivamente a Manchester e ad Edimburgo, servendo numerose località intermedie. La terza, chiamata Alphaline, propone due coppie di treni quotidiani alla volta di Bristol e Cardiff. È così possibile, partendo alle 10.19 del mattino da Parigi, sbarcare nel capoluogo scozzese entro le sette di sera. Mentre, lasciando di buon mattino (7.10) la capitale francese, si può arrivare nel Galles all'ora di pranzo (13.30 a Cardiff). Il servizio è affidato ai convogli "Intercity 125", che hanno ormai una ventina d'anni, ma possono sempre raggiungere i 200 km/h sulle tratte a ciò predisposte. Le cattive condizioni del binario sulla cintura di Londra penalizzano al momento i tempi di percorrenza di circa un'ora, che verrà recuperata non appena saranno attivate le relazioni dirette. Intanto, comunque, la clientela Eurostar può risparmiarsi lo scomodo attraversamento di Londra in taxi o in metrò da una stazione all'altra, cui da sempre erano soggetti i passeggeri provenienti in treno dal Continente.

Ristorante su rotaie per gli automobilisti tedeschi

Un nuovo servizio navetta è operativo dall'aprile scorso in Germania. Due volte al giorno è possibile caricare la propria auto sul treno tra Hannover e Berlino (230 km), ingannando le tre ore di viaggio nel vagone ristorante. Non a caso il servizio è denominato "Rollende Ratstätte", ossia "ristorante viaggiante". A differenza dei treni-navetta sotto i valichi alpini, come il Lötschberg, o i tradizionali treni con auto al seguito sulle lunghe distanze, la "Rollende Ratstätte" propone un'alternativa alla guida su una distanza relativamente breve ed assolutamente pianeggiante. Ciononostante il nuovo servizio ha conosciuto nei primi mesi un successo incoraggiante (60 per cento di occupazione media nei giorni feriali e addirittura 100 per cento nei week-end), soprattutto in ragione della perenne congestione cui è sottoposta l'autostrada parallela, sulla quale, dopo la riunificazione tedesca, sono in corso interminabili lavori di ristrutturazione. Ciò ha indotto la potente Automobile Club tedesca (Adac) a chiedere aiuto alle ferrovie, per offrire una valida alternativa agli utenti della strada, che non sono mai in grado di prevedere con certezza il tempo di viaggio. Non per niente l'autostrada Berlino-Hannover viene scherzosamente definita "il più lungo parcheggio della Germania". Il gradimento del treno-navetta (che ha in composizione solo vetture di prima classe) è legato sia alla facilità di prenotazione – gli uomini d'affari possono ricorrere al proprio cellulare, saltando le code agli sportelli – sia alle tariffe particolarmente contenute. Con 99 marchi (110 mila lire) per una corsa semplice o 145 per l'andata e ritorno, possono viaggiare fino a cinque persone, oltre all'autovettura.
Il che ha sollevato qualche rimostranza da parte degli ambientalisti, i quali – pur apprezzando l'iniziativa – ritengono penalizzata la normale clientela ferroviaria. Infatti, una famiglia di cinque persone senza auto al seguito, paga di più utilizzando i treni ordinari.

In tram sulla "Promenade des Anglais" di Nizza

Anche Nizza, alla fine, si è convertita al tram. Ultima tra le grandi città francesi, assieme a Bordeaux, ad essere sprovvista di un sistema di trasporto urbano su rotaia, la capitale della Costa Azzurra sembra ora pronta alla scelta definitiva. E, proprio come a Bordeaux, dopo aver a lungo sognato una metropolitana automatica tipo Val, l'amministrazione municipale nizzarda si è con-



vertita al più tradizionale tram, seppur in versione moderna. Argomento determinante il costo, tre volte inferiore a quello necessario per la realizzazione del metrò, e di poco superiore a quello che si dovrebbe comunque investire per ammodernare la rete di bus. Ma, mentre questi ultimi viaggiano ad una velocità commerciale non superiore agli 11 km/h, i tram in sede riservata potranno superare i 22 km/h, raddoppiando il numero di utenti (attualmente 37 milioni ogni anno) che si servono del mezzo pubblico. Tre linee su rotaia sono previste, per complessivi 26 km. Una di queste percorrerà il celeberrimo lungomare, la "Promenade des Anglais", fino all'aeroporto. Sulla Promenade circolano ogni giorno 100 mila autovetture: il tram, assieme ad altri provvedimenti viabilistici, è destinato a dimezzarne il numero, favorendo la riscoperta delle passeggiate. Del resto, i più recenti dati statistici raccolti in Francia confermano come solo le città che si sono dotate di mezzi su rotaia vedano crescere la domanda di trasporto pubblico (a Strasburgo e Rouen con il 25 per cento in più, dopo l'inaugurazione dei rispettivi sistemi tranviari), mentre in quelle servite soltanto da bus il numero di passeggeri ristagna o è in calo.

È tornato il treno tra Zagabria e Spalato

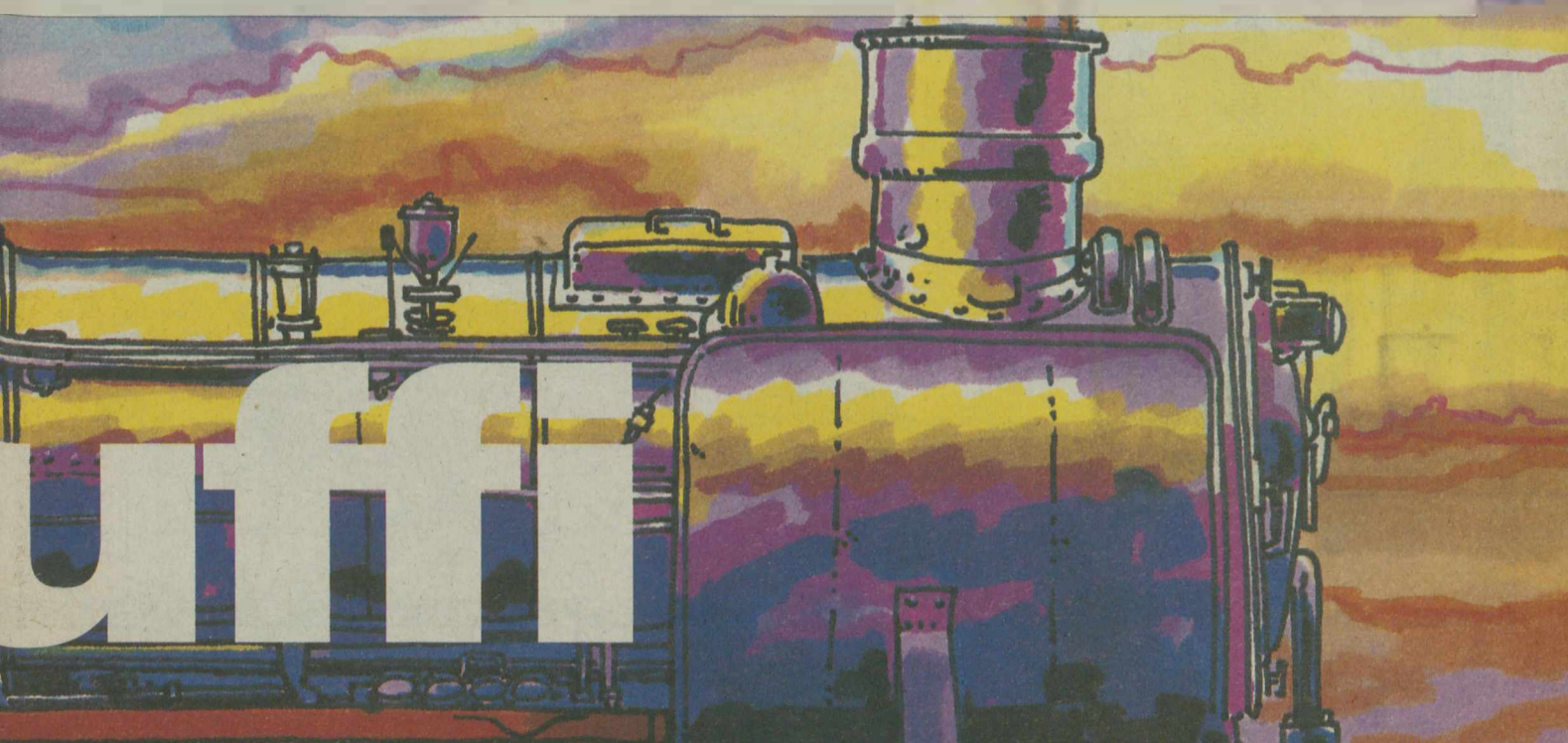
Dopo un'interruzione durata più di tre anni, a seguito della guerra che ha insanguinato i territori della ex Jugoslavia, il governo croato ha potuto ripristinare il collegamento ferroviario tra la capitale, Zagabria, ed il porto adriatico di Spalato. La linea che raggiunge la costa dalmata – oltre a Spalato, altre due diramazioni servono Zara e Sebenico – attraversa il territorio della Krajina, una regione collocata entro i confini croati, ma popolata in maggioranza da Serbi, che, dopo lo scoppio delle ostilità, si erano alleati al governo di Belgrado, costituendo un'enclave autonoma. In seguito all'offensiva di fine estate 1995, il governo croato ha riconquistato il controllo della Krajina e ciò ha consentito il successivo ripristino della ferrovia. Il treno diretto che in circa dieci ore congiunge Zagabria a Spalato, un tempo denominato "Marijan Express", è stato ribattezzato "Treno della libertà". Libertà, naturalmente, riconquistata dai Croati, che avevano dovuto abbandonare la zona di Knin a maggioranza serba. Oggi la cittadina, che prima della guerra contava 20 mila abitanti, è popolata da non più di 2 mila anime. L'altra linea ferrata tra l'entroterra croato ed il mare attraversa il territorio bosniaco, via Bihac, e resta per ora interrotta.

Battelli "a funicolare" per i turisti in Polonia

Nella Masuria, regione della Polonia orientale, in prossimità dell'enclave russa di Kaliningrad (l'antica Königsberg), è possibile vedere in attività un sistema di trasporto del tutto inconsueto. Si tratta di una serie di enormi funicolari, destinate a caricare... interi battelli. All'origine di questa autentica chicca d'archeologia industriale, vi fu, nella prima metà del secolo scorso, l'esigenza di evacuare il legname dell'allora Prussia Orientale tedesca, tagliato dalle foreste che sorgono attorno ai laghi Masuri, verso il porto di Elblag. Trent'anni furono necessari per scavare una serie di canali, per complessivi 129 km, tra la città di Ostroda ed il mare. Ma l'ingegneria idraulica era impotente a superare il dislivello di oltre 100 metri, per cui si ricorse allo stratagemma di dotare il percorso di ben cinque "piani inclinati", su cui i battelli vengono caricati e trascinati su rotaia da un sistema a fune a meccanismo idraulico (salvo il più recente, che è alimentato da una turbina). Il canale, distrutto dagli eventi bellici, fu integralmente ricostruito dal governo polacco dopo la seconda guerra mondiale ed aperto, fin dal 1947, ai turisti. Nel 1978 il traffico delle merci è del tutto cessato, ma, in compenso, è cresciuto il numero di persone che si affidano a questa strana crociera acquatico-terrestre. Durante la bella stagione, oltre alle imbarcazioni private, una decina di battelli in servizio pubblico percorrono ogni giorno gli 80 km tra Elblag e Ostroda in undici ore di viaggio. Il che non rappresenta un record in fatto di velocità, ma è certo una raffinatezza turistica di prim'ordine.

Quasi duemila locomotive nuove ogni anno

I due maggiori produttori mondiali di locomotive diesel ed elettriche, l'Abb-Daimler Benz, multinazionale europea, e la General Electric, americana, hanno raggiunto un accordo per la produzione e la vendita congiunta di materiale rotabile da trazione, che dovrebbe assicurare loro circa la metà del mercato mondiale. Secondo le più recenti stime, le ordinazioni di locomotive nella prossima decade dovrebbero attestarsi su una media di 1.875 unità all'anno nell'intero globo (esclusa la Cina e l'ex Unione Sovietica, che da sole rappresentano un fabbisogno notevole, ma difficilmente calcolabile). Oltre tre quarti degli ordini dovrebbero riguardare motrici diesel, lasciando la quota residua alla trazione elettrica. Le ferrovie statunitensi sono di gran lunga le maggiori acquirenti di locomotive (circa 630 all'anno), seguite a distanza dall'India (265), dalla Germania (130) e dal Brasile (110). L'Italia si piazzerebbe al quinto posto, con una richiesta di 90/95 locomotori, per due terzi elettrici. All'asse Abb-General Electric si contrappone l'altro cartello di produttori, rappresentato dalla francese Gec Alsthom e dalla tedesca Siemens, specializzato nella fornitura di convogli ad alta velocità, che attualmente cerca di conquistare i promettenti mercati dell'Estremo Oriente, in vista della progettata costruzione di nuove linee in Corea, Taiwan ed in Cina, sull'asse Pechino-Shanghai.



SMEMORANDA
EXPRESS

● NON GETTATE ALCUN OGGETTO DAL FINESTRINO ● KEINE GE

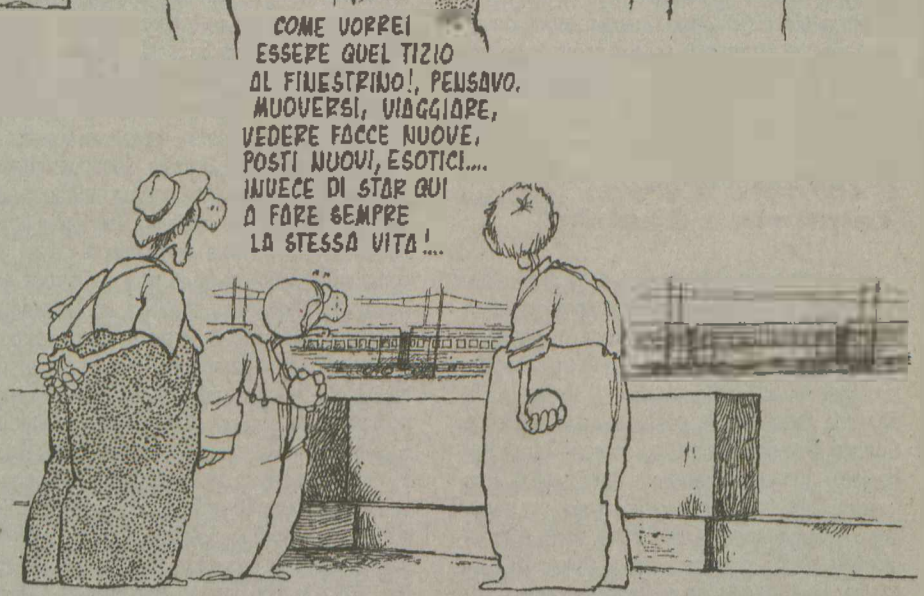
Ritrovo cazzulati

Enzo Lunari

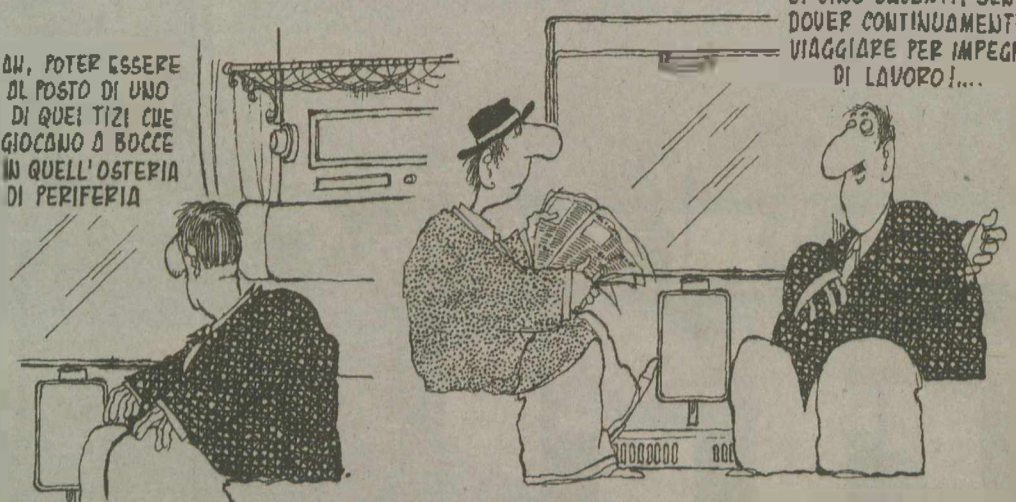












● NE JETEZ AUCUN OBJET PAR LA FENETRE ● NON GETTATE ALCUN OGGETTO DAL FINESTRINO ● KEINE GEGENSTAENDE WINDOW ● DO NOT THROW ANYTHING OUT OF THE
O DAL FINESTRINO ● KEINE GEGENSTAENDE AUS DEM FENSTER WERFEN ● DO NOT THROW ANYTHING OUT OF THE







di **Claudio Nizzi**
Disegni di
Corrado Mastantuono
Lettering di **Maria Pejrano**
© Sergio Bonelli Editore

NICK RAIDER

Le avventure di **Nick Raider** compaiono mensilmente negli albi pubblicati da **Sergio Bonelli Editore**







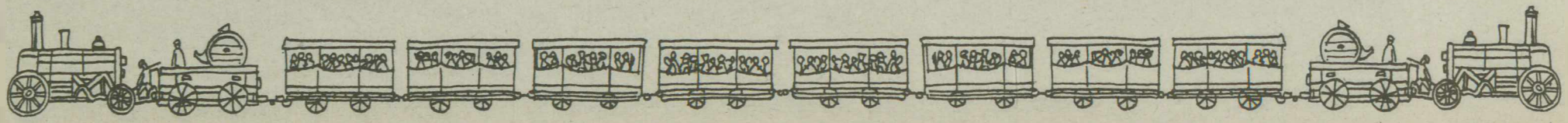




fine del primo episodio








EHM... PROPRIO QUESTO EPISODIO DEVI SCEGLIERE?
PROPRIO QUESTO!


LE COSE ANDARONO COSÌ: NICK AVEVA APPENA TERMINATO UNA PARTITA A TENNIS E SI TROVAVA SOTTO LA DOCCIA...
DODEG KADEN
DODEG KADEN


LUI LO AMMAZZO SUBITO, E CON TE FAREMO I CONTI DOPO!
UN MOMENTO, ASPETTATE! LASCIATEMI SPIEGARE...


BLAM
NO, SALVATORE! NO!

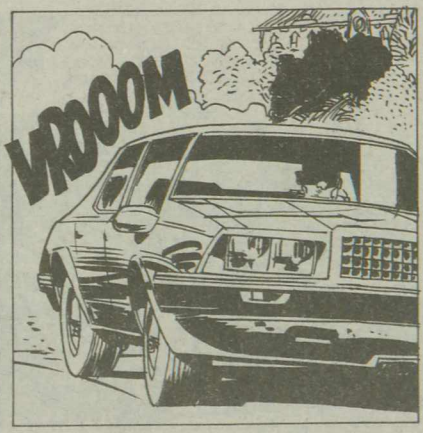

"... QUANDO GIUNSE ALLE SUE ORECCHIE UN GRIDO DISPERATO..."
?!
AIUTO! AIUTO!


UNA RAPINA! IL LADRO E' APPENA USCITO! MA STATE ATTENTO, E' ARMATO!


INTANTO IL LADRO, CHE ABITAVA NELL'APPARTAMENTO ACCANTO, NEL SENTIRE LO SPARO (E AVENDO LA COSCIENZA SPORCA) SI ALLARMO' MOLTISSIMO...
2

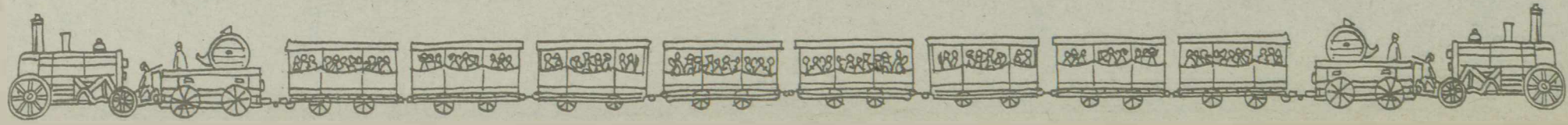

"...E DECISE DI FILARSELA DALLA SCALA ANTINCENDIO."
POTREBBE ESSERE LA POLIZIA!


ECCOLO!


VROOOM

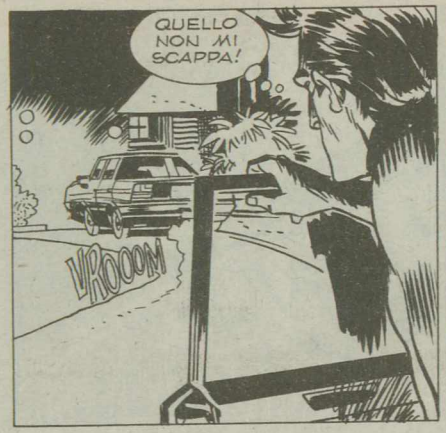

LASCIAMI, ROSALIA! MORTO LO VOGLIO!


E' IL MOMENTO!




BEDDA MATRI! UN UOMO NUDO IN CASA MIA!
NON BADATE ALLE APPARENZE, SIGNORA! SONO UN AGENTE DI POLIZIA!


« SFORTUNA VOLLE CHE PROPRIO IN QUEL MOMENTO IL MARITO DELLA DONNA FOSSE DI RITORNO... »


QUELLO NON M! SCAPPA!
VROOOM


VI FACCIO NOTARE CHE NELLA FOGA DELL'AZIONE IL MIO SOCIO AVEVA DIMENTICATO DI ESSERE PRATICAMENTE NUDO...
EHM... SPIACEVOLE DIMENTICANZA!


NON IMPORTA CHI SIETE, MA ANDATE VIA!
SÌ, SÌ... MA STATE CALMA...


CALMA ?! MIO MARITO E' GELOSISSIMO, E SE VI TROVA QUI CI AMMAZZA TUTTI E DUE!
!


NICK INSEGUI IL RAPINATORE MANTENENDOSI A UNA CERTA DISTANZA...

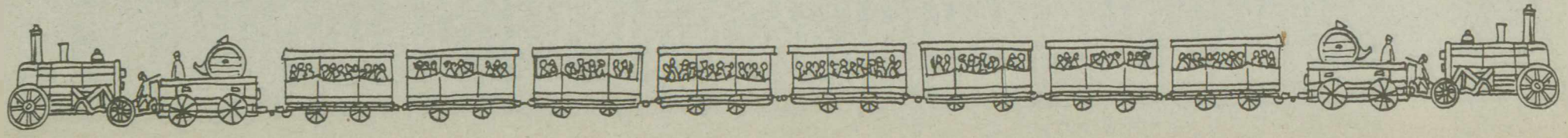

«... FINCHE'»
SCREEK

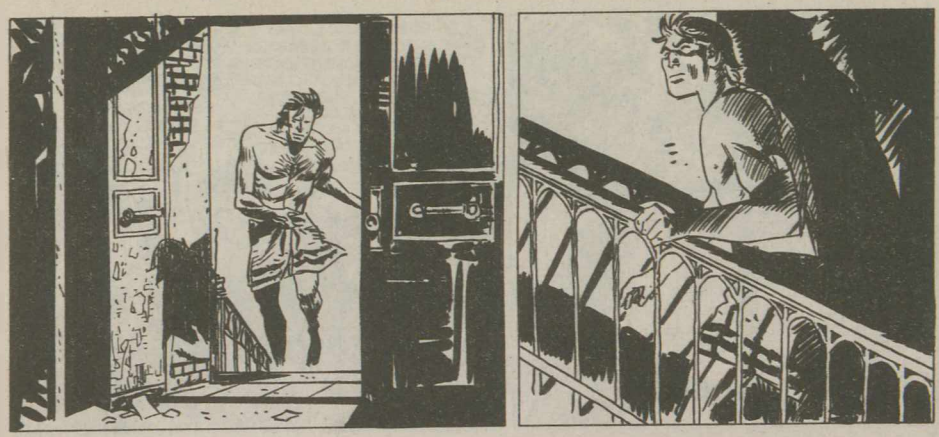

INFATTI, IL MARITO DI QUELLA POVERA DONNA ERA COSÌ MORBOSAMENTE GELOSO DA TENERE IN CASA UNA DOPPIETTA PER « DIFENDERE L'ONORE » DELLA MOGLIE...


DICESTI BENE ROSALÌA!
BEDDA MATRI! SALVATORE!
!

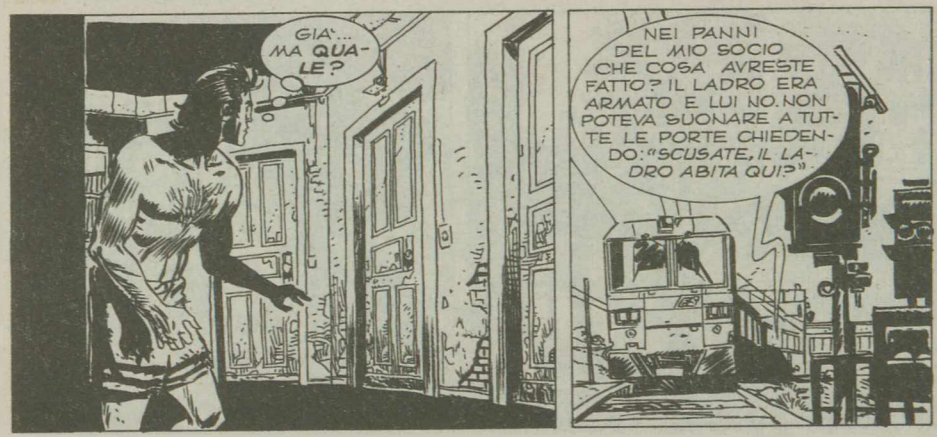

SCREK


STA ENTRANDO IN QUELLA CASA.





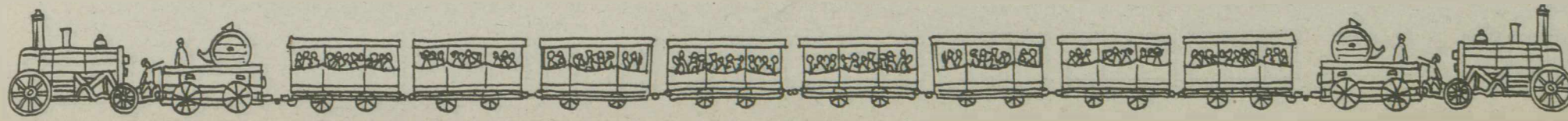

SBAM!
UNA PORTA SI E' RICHIUSA AL PIANO DI SOPRA!


GIA'... MA QUALE?
NEI PANNI DEL MIO SOCIO CHE COSA AVRESTE FATTO? IL LADRO ERA ARMATO E LUI NO. NON POTEVA SUONARE A TUTTE LE PORTE CHIEDENDO: "SCUSATE, IL LADRO ABITA QUI?"


"DOVEVA IN QUALCHE MODO RIUSCIRE A SORPRENDERLO. E COSI'..."
LA SCALA ANTINCENDIO... SPIERO' DENTRO DALLE FINESTRE!


NON ALLARMATEVI, SIGNORA...
IIIIH! UN MANIACO!
EDWARD! EDWARD! AIUTO!
MONDACCIO LADRO!


ORMA! LA FRITTATA ERA FATTA! NICK NON POTEVA ASPETTARE CHE LA DONNA TORNASSE CON IL MARITO...
E ALLORA COSA FECE?
"LA FINESTRA SUCCESSIVA ERA APERTA E LUI VI SI FICCO' DENTRO SENZA ESITAZIONI..."
"...SENZA IMMAGINARE CHE STAVA CADENDO DALLA PADELLA ALLA BRACE."
AAAAAHHH!
?!
TUMP



TERZA CLASSE

Il cugino povero

di Gino & Michele

Abbiamo parlato troppo del treno. Non abbiamo parlato mai del tram. D'accordo, questa non è una rivista che si trova sui sedili delle circonvallazioni. Questa è una rivista pagata da Quelli-che-Promuovono-i-Treni, che li hanno inventati e che intendono farne largo uso in futuro. Speriamo buono, anche. Ma noi confidiamo nella democrazia: non sarebbe giusto parlare tanto dei treni e dimenticarci dei loro cugini più poveri. I tram, appunto.

I tram vivono da un secolo questo senso di inferiorità, loro che non sono mai usciti dalle città, che non hanno mai visto il mare. Il treno gira il mondo e in ogni parte di esso ha un nome diverso, internazionale. È entrato nel linguaggio comune come ogni cosa di cui la gente si fida. Il tram, poverino non ha neppure la traduzione del suo nome. Anzi, ne hanno ridotto il nome, come al povero zio Tommaso che aveva una bella villetta e si è ritrovato a essere lo zio Tom dell'omonima famigerata capanna. Il tram si chiamerebbe infatti tramway, vocabolo di origine inglese che vorrebbe dire letteralmente "veicolo per la via", la qual cosa non depone certo a favore della proverbiale fantasia anglosassone, dato che i tram, è probabile, non possono fare altro che "veicolare per le vie". Eppure non mancherebbe la voglia di girare il mondo, al tram. È che gliela negano gli altri. Perché anche a lui come al suo cugino ricco, il treno, è vietato girare a destra o a sinistra quando cavolo vogliono loro. Sono le rotaie che comandano. Ma le rotaie del treno - che tra l'altro sono grandi e grosse e se un giorno gli viene da litigare, a quelle del tram gliene danno un sacco e una sporta -, com'è e come non è arrivano ovunque. Quelle del tram no: il massimo sforzo, il massimo dell'osare per loro, è una capatina fuori porta, quattro o cinque chilometri. Sai che roba!...

E poi in più il tram ci ha il trolley, che noi italiani abbiamo confidenzialmente tradotto in troller. Non si capisce perché: è come se a Londra traducessero pizza in *pizzr*. Quindi il tram, anzi il tramway, oltre a doversi portar dietro quell'aggeggio in testa per caricarsi di elettricità, deve anche vedersi storpiare nome e attributi. Una cosa brutta. E poi dovrebbe non avercela col treno?

Per non parlare, se continuiamo il paragone, della concorrenza. Di concorrenti diretti il treno non ne ha: prova un po' a caricare duemila persone su una Passat da Milano a Roma. E prova a far partire un aereo con la nebbia, se ci riesci. I pullman, poi, non parliamone, ti viene il mal di mare solo a vederli. Per il tram invece è una lotta quotidiana. C'è l'autobus, il Grande Inquinatore, che come certi uomini crea ripulsa ma anche un certo fascino perverso. Perché l'autobus, anche il meno perspicace, è libero di fare il tragitto che vuole. Frena, svicola, traballa, sgasa, inchioda, sbuffa. La massima trasgressione concessa al tram è invece quella di saltare una fermata. Sai che libidine!... Ecco. Il tram è sempre stato in realtà l'immagine della tranquillità, della famiglia e della casa. Persino il filobus, un ibrido, ha ottenuto un minimo di indipendenza: con quei quattro cinque metri di sterzo lo surclassa in vivacità.

Eppure, grazie alla complicità di qualche assessore ecologista particolarmente sensibile, il tram, così desueto da rischiare l'estinzione, è in realtà tornato di moda. Il tram così classico, così démodé. In epoche di grandi bagarre ecologiche il tram ti fa sentire più buono.

Quando la mattina la sveglia suona un quarto d'ora prima e sei già incazzato col mondo, improvvisamente pensi al tram per il quale sei stato costretto ad alzarti in anticipo. Pensi a quella cosa antica e tranquillizzante, rispolverata per farci sentire tutti cittadini modello e pensi che tu tra qualche minuto sarai tra questi uomini coscienti, quelli che lasciano la macchina a casa, il motorino in cortile (non per altro, perché se no te lo rubano) e rifiutano l'autobus zozzone. Allora, catapultato dalle portiere scorrevoli sulla piattaforma, incomincia ad esserti vivibile anche quell'insopportabile puzza d'aglio del tuo vicino iperteso arterioso che si cura così, pensando che di vita ce n'è proprio una sola e chi se ne frega se la consuma odorando tra i suoi consimili. Tanto si tratta di resistere qualche fermata poi scende. Se non sono scesi prima gli altri.

Passano le fermate lente come la fame. Il tram scivola tranquillo. Una signora brontola e si fa largo per scendere, sei fermate prima. Una giovane donna molto più pimpante di te incomincia a fissarti facendoti sentire un delinquente perché ti sei seduto dieci secondi. Qualcuno forse ha fatto una puzza, lo guardi intensamente negli occhi come per fargli capire che hai capito. Lui fa uguale e alla fine diventi rosso tu. Un ragazzino strofina i suoi camperos per la terza volta sulle tue superga candide. Ma fa niente, il tram è giovane – un giovane tra i giovani direbbero i più cretini – e ti fa sentire buono. Veramente ti fa sentire anche le ascelle della tua vicina. Quell'inconfondibile aroma sudore più spray classico dei tram. Perché non lo mettono nelle pubblicità che lo spray non è sostitutivo del sapone? Però il tram è tornato di moda e allora va bene così.

Ti guardi in giro, cerchi il sindaco. Non c'è. Uno straccio di assessore, almeno. Di quelli che conosci di vista non ce n'è neanche uno. Eppure stando alle pubblicità il sindaco prende il tram. Niente, sarai stato sfortunato. Già, ma a furia di pensare al sindaco quasi ti dimenticavi il biglietto. Perché oltre a essere un buon ecologista sei anche un buon cittadino e sul tram ci sali col biglietto. Bisogna "obliterarlo". E chi l'ha inventata questa idiozia? "Obliterare"... Si poteva usare "timbrare", "annullare", "bucare". Esagerando si poteva persino dire "vidimare", ma "obliterare"!... E così, tric-trac, il biglietto ora ha su il suo bel timbro, con tanto di data e ora. E via, il tram continua lento il suo percorso pulito e obbligatoriamente cittadino. Occhio a quello lì, gli ha ciucciato il portafoglio al ragazzino, quello dei camperos. Non glielo dici, no, ci mancherebbe. Così impara. Ecco, Manolesta è sceso alla prima, tu scendi tra due. Qualcun altro scenderà al capolinea. Perché il tram – e in questo è come il treno – prima o poi arriva sempre a un capolinea. Che è sempre un po' più triste di una stazione, più provvisorio, ma c'è. Ci arriva senza mai un colpo di testa, il tram. Con la sua antica saggezza e con il suo carico di imbecillità obbligata che permea la nostra vita di incontri quotidiani.

Tra tante facce anonime ribeccassi almeno una volta la morettina riccia di un mese fa... Niente. Il tram non prevede innamoramenti felici. Sempre e solo unilaterali. Tant'è, adesso scendo. Permesso... permesso. Io per me sono arrivato. Appena in orario. Linea "29", fermata davanti alla Stazione Centrale. Il treno parte tra dieci minuti. Con tante scuse per il tram, che è il cugino povero, ma che in fondo del treno ci ha tutto. Tranne i cessi, ma questo – visti certi treni – almeno è un vantaggio.

I segreti di una stazione

Una giornalista in visita a Roma Termini

*Da **Claudia Vinciguerra**, giornalista del quotidiano "Il Giorno", riceviamo quest'articolo che volentieri pubblichiamo.*

Lucio Battisti in una famosa canzone raccontava quanto sia bello avere una donna per amico. Io dovrei cantare quant'è bello avere una donna capostazione per amica. Donatella, questo il suo nome, ha voluto festeggiare la sua recente promozione a capostazione, di Roma Termini (dove solo altre due donne hanno la stessa qualifica), invitandomi ad una lunga e minuziosa visita nei segreti del grande impianto ferroviario romano. Ovviamente ciò non sarebbe stato possibile senza il semaforo verde del numero uno della stazione: il capo ufficio produzione di Roma Termini. Nella nostra camminata, alcuni chilometri su e giù per circa tre ore, siamo state accompagnate da una scorta di lusso: un "capostazione sovrintendente".

Solo così ho potuto vedere luoghi e cose inaccessibili a qualsiasi estraneo, anche ad un giornalista. Oso dire che mi sentivo la persona più adatta ad una visita del genere: ho sempre amato treni e stazioni ferroviarie, che mi sono familiari sin dalla prima infanzia, perché i miei genitori, anch'essi giornalisti, portavano volentieri anche me nei loro frequenti viaggi in treno, mezzo di trasporto che prediligevano rispetto a qualsiasi altro. E mio nonno talvolta mi canticchiava una canzoncina della sua infanzia: "O macchinista / metti il carbone / nel macchinone / fallo marciar...".

Proibito e segreto è, giustamente, il cuore e cervello della stazione centrale di una grande città, "sancta sanctorum" che lassù in alto, lontano dal frastuono, assomiglia al ponte di comando di un transatlantico o alla torre di controllo di un aeroporto. Quella che viene chiamata la Cabina ACEI non è certo una cabina, ma un immenso salone in penombra con dirigenti e tecnici (capi banco, manovratori, piloti, deviatori) che parlano sottovoce e non levano gli occhi dai tre enormi quadri (convogli in partenza ed arrivo dal nord; dal sud; movimento in stazione) con le strisce luminose multicolori in movimento come stelle filanti che, insieme con i punti rossi e verdi che indicano i binari liberi e no, permettono di governare tutto ciò che accade minuto per minuto, metro per metro. Sotto i quadri luminosi, i relativi banchi con le leve per gli scambi. E qui ho scoperto una cosa che forse pochi sanno tra i non addetti ai lavori: alla Stazione di Roma Termini, con 604 treni nelle 24 ore, 27 binari, 1288 movimenti giornalieri, nella Cabina ACEI scambi e manovre sono ancora effettuati con le leve a mano, perché l'apparato centrale elettrico è tuttora quello del 1940. La stazione di Milano Centrale, invece, ne ha uno nuovo fiammante di recente installazione, tutto computerizzato. In compenso gli impianti sui binari, per scambi e movimento nell'area che rientra nella competenza di Roma Termini (un esempio: verso nord arriva a Chiusi) sono nuovi, automatizzati "a liberazione elastica". Va detto anche però che sono già iniziati i lavori per la nuova Cabina ACS di Roma Termini. Entrerà in funzione nel 1997 e, a detta dei tecnici, sarà uno degli impianti più moderni del mondo. Nella Cabina ACEI non ci sono soltanto i quadri luminosi ed i banchi con le leve, ma pure tanti tavoli con i computer per la trasmissione ed il controllo di altri dati. Ancora una volta ero conquistata dall'atmosfera quasi magica creata dalla simbiosi perfetta di uomini e tecnologie. Mi venne in mente il ponte di comando del transatlantico "Raffaello", quando il comandante mi ospitò nel suo ultimo viaggio, o quella volta in cui il comandante di un aereo Alitalia mi permise di restare in cabina di pilotaggio per quasi l'intero tratto Catania-Roma. Anche nella Cabina ACEI di Roma Termini tutto appare impeccabile. Ma allora perché qualche volta, per fortuna di rado, si verifica uno scontro, un errore di manovra? Delicata è la domanda, sommesse le risposte, da cui si evince che questi ormai rari casi sono da addebitare più ad errore umano che a guasti nelle ben controllate apparecchiature. Adiacente alla Cabina, nella sala radio, una sola persona, davanti ad un microfono, riceve su tre computer i dati di arrivi, partenze, ritardi, eventuali cambi di binario e, nello stesso tempo, consulta appunti e documentazione cartacea: è la "voce" degli altoparlanti che danno le informazioni al pubblico. Sul marciapiede corrispondente all'ultimo binario, ma sempre a grande distanza dalla testata della stazione, c'è un ampio edificio prefabbricato, tutto lustro e ben tenuto, con grandi uffici pieni di computer e diagrammi che servono per controllare il "traffico" di linea. Gli operatori sono tanto concentrati sul controllo che, giustamente, non girano la testa da rappresentazioni grafiche, numeri, immagini, nemmeno per rispondere al saluto.

Su un binario, il nuovissimo monumentale ETR 460 si pavoneggia perché è griffato da Giugiaro, il mago del design, ed è quasi un'opera d'arte. Viaggia a 250 km all'ora: cinque ore e mezza Roma-Torino. Insieme con ETR 500 ed E 402, è fra i primi della "flotta" Tav, progetto Alta Velocità. Non è la prima volta che Giugiaro disegna treni. Ma colleghi che se ne intendono mi assicurano che il nostro ETR 460 è stato subito invidiato da svizzeri e scan-



dinavi, al punto che hanno voluto anch'essi la griffe di Giugiaro, il quale per le ferrovie svizzere e scandinave sta ora progettando supertreni a forma di bruco, che saranno naturalmente sempre più superveloci. Ecco perché la Fs Spa si sta affrettando col progetto Tav, prima di migliorare l'esistente, ovvero alcune linee sfortunate come – fra i primi e forse più importanti esempi che vengono in mente – la linea adriatica, o il tratto Roma-Formia in cui fin troppo di frequente inspiegabilmente da anni si rompe qualche cosa. Si può capire che qua è in ballo la nostra collaborazione con l'Europa, la politica e l'economia europee. E, almeno a sentire i commenti dei dirigenti di Roma Termini, pare che i ferrovieri non solo l'abbiano capito, ma che tra loro ci sia grande entusiasmo per il Tav, considerato un passo determinante per l'unità europea. Quando si fa osservare che il Tav può diventare un serio concorrente per l'aereo, la risposta è: non c'è concorrenza, il treno ad alta velocità rappresenta un'integrazione ed è sempre più complementare all'aereo. Fra parentesi, a tal proposito, un piccolo esempio di una buona sinergia è quanto è stato fatto sulla scia di altre esperienze ferroviarie europee. Dall'ultimo binario di Termini, il 22, tra le 7 e le 21.15, partono 19 treni per l'aeroporto di Fiumicino (altrettanti sono quelli in arrivo, naturalmente), che effettuano il percorso in mezz'ora. Con le tecnologie ad alto livello, stiamo andando al passo con l'Europa, per cui il Tav non è "un lusso da ricchi", come qualcuno può pensare, ma una necessità (che offre inoltre sviluppo e posti di lavoro a tante regioni).

In linea generale, queste Fs "privatizzate" vanno piuttosto bene. Nel primo semestre del '95 sono aumentati sia il traffico passeggeri (4 per cento), che quello merci (13 per cento). In crescita, di circa il 10 per cento, anche il fatturato. E finalmente è bello sapere che la Fs Spa sta pensando anche al Mezzogiorno, le cui linee ferroviarie sono state sempre fra le più trascurate e disastrate della Penisola quando avrebbe dovuto pensarci lo Stato.

Saltando da un marciapiede all'altro e da un binario all'altro, s'impone una visita al monumentale ufficio del responsabile di Roma Termini. Bene hanno fatto a mantenerlo scrupolosamente, senza nulla cambiare, così come fu consegnato nel 1950 alle Ferrovie dello Stato. È in quello stile di transizione fra l'architettura "da grandeur" imperiale del periodo fascista e quella più spoglia e funzionale dell'immediato dopoguerra. Questi ambienti, vasti quasi come piazze, soffitti altissimi, pareti e mobili pesanti, tutti in legno massiccio di austero color marrone, sono quasi un museo, è ormai difficile trovarne così, perciò è giusto che rimangano intatti e perfettamente conservati. Sulla parete dietro la scrivania del capo, un gran quadro ad olio ottocentesco ritrae la vecchia Stazione Termini, quando il suo nome significava il termine della città ed era circondata dai campi.

Il capo ufficio produzione mi spiega la riforma dei servizi di stazione, una delle novità introdotte con la privatizzazione delle ferrovie. Si tratta della ripartizione netta dei compiti, tra quelli ferroviari veri e propri (sicurezza, regolarità, puntualità, circolazione, manutenzione, strutture, alta tensione, infrastrutture) e quelli relativi ai servizi, cosiddetti di stazione (assistenza alla clientela, biglietteria, informazioni ecc.). L'amministratore delegato delle Fs, Lorenzo Necci, ha voluto che i ferrovieri d'ogni livello avessero responsabilità e professionalità specifiche, adeguate alle singole attività. Da utente osservo che finora non si può dire che siano migliorati i servizi di stazione e l'assistenza alla clientela (e non solo a Roma), ma è pur vero che tutti i cambiamenti hanno bisogno di un rodaggio. Di tale mutamento, non sembrano informati i viaggiatori, che continuano a rivolgersi a tutti i ferrovieri indistintamente, con le solite domande e le più disparate richieste di informazioni. I ferrovieri sono cortesi e rispondono, ma, stando alle regole, non tutti dovrebbero farlo, perché non rientra più nelle loro competenze.

Queste sono inevitabili crisi di crescita e cambiamento, poca cosa rispetto a crisi più gravi che sono state addirittura croniche per anni ed anni (di pari passo, del resto, con le crisi del Paese). Lo stesso direttore generale, Cesare Vaciago, ha riconosciuto che i treni continuano a non essere puntuali (sebbene, sempre da utente, osservo che tendono ad esserlo quasi ogni giorno di più); gli investimenti non si realizzano ancora nei tempi programmati; la conflittualità strisciante (scioperi ed agitazioni, in parole povere) tiene ancora in ostaggio i clienti, qua e là. Tuttavia, dalle conversazioni avute nella mia visita alla Stazione Termini ho appreso che, per esempio, uno dei segnali di assestamento e stabilità è considerato il fatto che i prepensionamenti si siano conclusi lo scorso mese di giugno. E i dirigenti di Roma Termini si mostrano molto soddisfatti dei giovani che, seppure assunti a tempo determinato, si stanno rivelando le migliori promesse: vogliono imparare il più possibile e lavorano con grande entusiasmo e dedizione. Una curiosità: una testimonianza della maggior puntualità dei treni è stata data di recente da Corrado Augias. L'autorevole giornalista lealmente si è preso la briga di scrivere a " la Repubblica": "Ho dovuto prendere per ragioni varie cinque treni in pochi giorni nella zona fra Roma, Bologna e Cesena. Sono tutti partiti e arrivati in orario. Che sta succedendo in questo paese?".

La visita a Termini è finita. "Da dove esci?" mi chiede Donatella. "Davanti, dall'ingresso principale". "Allora vai in testata". Prima di ricordarmi cos'era la "testata", ho camminato lentamente lungo il marciapiede, guardando le rotaie luccicanti sotto il sole. I binari, per sognare, per perdersi, per ritrovarsi, mi disse una volta un poeta. E quando, alcuni giorni dopo, partii da Termini, in ritardo, perché il binario non era stato liberato in tempo (ma poi giungemmo a destinazione in perfetto orario), alzai la testa per guardare, laggiù lontano lontano dalla parte opposta, la Cabina ACEI, e pensai che ero una delle stelle filanti che si stavano muovendo nel grande quadro di sinistra, quello del nord.

Claudia Vinciguerra





Da leggere in treno

a cura di Carlo Pino

Continua la serie di proposte di itinerari regionali in treno iniziata con i due volumi sul Lazio. La formula è sempre la stessa: l'autore conduce quasi per mano il lettore alla scoperta di linee e di stazioni spesso sconosciute ai viaggiatori "ad alta velocità". Dall'Appennino all'Adriatico (come recita il sottotitolo del volume) in viaggio sui treni locali, per riconciliarsi con l'ambiente naturale e riscoprire il piacere della buona tavola. Oltre alle informazioni sulle mete turistiche e a quelle, preziose, sulla tecnica ferroviaria, non mancano infatti le "dritte" di carattere gastronomico. E qui, lo stesso Furno dimostra di essere, come si suol dire, una buona forchetta, capace di suggerire piatti prelibati come la "pizza rustica" (fatta con pasta sfoglia, uova, salumi e formaggi), la "polenta a tempe" (cioè a tocchi, condita con sugo di pancetta, guanciale e pecorino), la "pigna pasquale" (una specie di grande ciambella larga anche mezzo metro), i "sasamielli" (con uova, canditi e miele), gli "strengozzi" (pasta fatta in casa, tagliata a strisce e condita con sugo di pomodoro, peperoncino, prosciutto e piselli), le "fregnacce alla sabinese" (rombi di pasta conditi con olive, carciofi, aglio, pomodoro e funghi), le "stufatine garofolate" ecc. Fatevi pure venire l'acquolina in bocca e correte a prendere il primo treno per l'Abruzzo.

• *Giuseppe Furno*
"In treno alla scoperta dell'Abruzzo"
162 pagine,
Lozzi & Rossi Editori
Roma, 18 mila lire

Ho comprato la prima copia di questo libro per curiosità, stimolato - lo confesso - dal titolo e dal fatto che avevo letto in precedenza (1992) "A dir le mie virtù", un interessante saggio sul linguaggio pubblicitario, dello stesso Falabrino. Ne ho poi comprata una seconda per farne dono ad un amico che stava preparando una tesi sugli slogan politici. Una terza mi è infine stata regalata in occasione delle scorse festività natalizie.
A questo punto perché resistere alla tentazione di consigliare anche a voi la lettura di questo simpatico manuale dal piccolo formato e dallo stuzzicante contenuto? L'autore ci racconta la storia e l'evoluzione dello slogan politico, dal patriottico acrostico "Viva Verdi" al "Chi non lavora non mangia" (minaccia delle classi lavoratrici di fine Ottocento); dall'"Osare l'inosabile" e "Memento audere semper", di dannunziana memoria, a "Largo ai giovani" e "Libro e moschetto, fascista perfetto", coniati da un prolifico Duce; da "La Repubblica o il caos", tuonato da Pietro Nenni contro la monarchia, a "Via il regime della forchetta/vota comunista", delle elezioni politiche del 1953; da "Psi. Un governo per la ripresa", coniato quando Bettino Craxi era il Presidente del Consiglio, al berlusconiano "Per un nuovo miracolo italiano". Da scegliere preferibilmente per un viaggio in treno di circa due ore.



• *Gianluigi Falabrino*
"I comunisti mangiano i bambini"
384 pagine,
Garzanti Editore
Milano, 10 mila lire

Quello di Guido Harari è un libro di belle fotografie in bianco e nero, in cui si racconta la storia di un "caravanserraglio" di oltre sessanta persone, che ha girato le più grandi (ma anche le piccole, visto che la prima serata è stata programmata a Savignano sul Rubicone) piazze italiane su quattordici Tir, portandosi dietro due tendoni da circo e duemila sedie. Il fotografo ha - come viene detto in quarta di copertina - *documentato (poco) gli spettacoli e (moltissimo) il "dietro le quinte" dell'ennesima avventura della compagnia LesItaliens, in una sorta di viaggio parallelo, in lungo e in largo per l'Italia...* Anche chi ha visto lo spettacolo - e il sottoscritto è fra questi - troverà piacevole rivedere immagini inedite di Paolo Rossi, Lucia Vasini, Aldo, Giovanni e Giacomo, Antonio Cornacchione, Maurizio Milani, Bebo Storti e tanti altri.

• *Guido Harari*
"Il circo di Paolo Rossi. Sotto un cielo di gomma"
120 pagine,
Baldini & Castoldi
Milano, 28 mila lire

Lo scopo del libro dell'amico Enzo Gentile, affermato giornalista e critico musicale (che i nostri più affezionati lettori ricorderanno anche nei panni di collaboratore di "Amico Treno"), è quello di "stuzzicare, incuriosire, divulgare, divertire, per rendere anche un minimo servizio di gratitudine alla cultura del rock, il linguaggio universale che ha cambiato, in meglio, la vita di molti di noi". La storia del rock - ci racconta Enzo nella prefazione al volume - ha sempre raccontato le gesta dei personaggi maggiori, contribuendo ad alimentare miti veri o presunti e trascurando, magari inconsapevolmente, la quotidianità di questo genere musicale. "Rock Around the Clock" consente di recuperare lo svantaggio accumulato e di passare in rassegna, come se si leggesse un vero diario, i fatti, gli avvenimenti grandi e piccoli che hanno contribuito a costruire la fantastica colonna sonora della nostra vita. Pagina dopo pagina, i lettori riceveranno una serie infinita di informazioni, dati e statistiche che faranno conoscere meglio anche cantanti e gruppi di cui pensavamo di sapere già tutto. Nascite e decessi, matrimoni e divorzi, classifiche e date di pubblicazione degli album, festival e curiosità di mercato, esordi e tournée, premi e altre curiosità ancora su Elvis Presley, i Beatles, Frank Zappa, Bob Marley, Zucchero Fornaciari, Jimi Hendrix, Vasco Rossi... il tutto concentrato in 394 pagine.

• *Enzo Gentile*
"Rock Around the Clock"
394 pagine,
Zelig Editore
Milano, 38 mila lire

Agenda

Abruzzo

La Direzione regionale trasporto locale Abruzzo, creata due anni fa, è riuscita ad instaurare un rapporto costruttivo con la propria clientela. Il sistema ferroviario in Abruzzo, da sempre diviso tra gli ex Compartimenti di Ancona e Roma, non consentiva ai viaggiatori abruzzesi ed alle loro rappresentanze di avere un diretto referente sul territorio, pronto a dare risposte alle richieste ed ai problemi da segnalare.
L'istituzione della Direzione regionale con sede a Pescara ha eliminato queste difficoltà.
Il momento di confronto più diretto è certamente rappresentato dall'appuntamento ormai consolidato di fine primavera con i clienti e le loro associazioni per presentare l'orario estivo. Anche il rapporto con il singolo cliente è stato incoraggiato con incontri individuali o per corrispondenza, cercando, nei limiti del possibile, di trovare soluzioni ai problemi posti e di rispondere positivamente alle richieste. Le segnalazioni che giungono a questa Direzione sono in costante aumento e sono oggetto di attento esame, per cercare di migliorare il servizio con la successiva offerta.
Gran parte delle lamentele riguarda le mancate coincidenze, la soppressione di treni o di fermate e i disagi causati dalla disabilitazione delle stazioni minori, soprattutto nell'acquisto dei documenti di viaggio.
In molti casi, l'esigenza di velocizzare la marcia dei treni, anche per rendere la rotaia competitiva rispetto alla strada e per conquistare così nuova clientela, è in evidente contraddizione con la pur comprensibile richiesta di sindaci o singoli viaggiatori di istituire o confermare le fermate anche nei centri minori dove si riscontra uno scarsissimo flusso di viaggiatori. Di strada (meglio se ferrata!) da percorrere insieme ne rimane tanta: la Direzione regionale Abruzzo è sempre a disposizione dei clienti per migliorare la qualità del servizio. *Ricordiamo che il recapito cui rivolgersi per ottenere informazioni o per dare suggerimenti è: Direzione regionale trasporto locale Abruzzo - Via Ferrari, 1 - 65124 Pescara tel. 085/4211491-4282093.*

Dario Recubini

Alto Adige

Mercatini di Natale a Bolzano, Merano e Bressanone

I "Mercatini di Natale" (Christkindl Märkte, letteralmente Mercatini di Gesù Bambino) sono caratteristici in tutta l'area di lingua tedesca. Notissimo, ad esempio, quello di Norimberga. A Bolzano la simpatica tradizione è stata recuperata solo alcuni anni fa. Il successo è stato immediato ed il numero dei visitatori aumenta di anno in anno. Questo crea però gravi problemi di traffico e di parcheggio. In collaborazione con le Fs, gli organizzatori hanno quindi deciso di premiare con un omaggio tutti i visitatori che per raggiungere Bolzano hanno deciso di utilizzare il treno. L'iniziativa è stata pubblicizzata con locandine esposte nelle principali stazioni delle province limitrofe e attraverso comunicati stampa. I risultati hanno superato le più rosee previsioni: malgrado i consistenti rinforzi predisposti per i treni in partenza nel pomeriggio verso sud, non sono purtroppo mancati reclami da parte di chi ha viaggiato in carrozze troppo affollate. Per il prossimo Natale è già stata studiata un'offerta più adeguata. Al successo ha contribuito, oltre al bel tempo, anche la scelta dell'Associazione turistica di Bolzano di presentare l'iniziativa con una conferenza stampa nella carrozza conferenze in sosta sul primo binario della stazione.

Ewald Fischnaller

Basilicata

Gestire un servizio di pubblica utilità implica un'esposizione diretta e quasi costante a critiche da parte di coloro che ne usufruiscono. Critiche più o meno giustificate, ma da tenere sempre nella dovuta considerazione, per cercare di migliorare le proprie prestazioni; in particolar modo in un settore complesso come quello dei trasporti, per l'importanza rivestita dal servizio, nella mobilità delle persone e delle merci.
La Direzione regionale trasporto locale Basilicata è riuscita a creare un rapporto diretto con la propria clientela, mostrandosi sempre molto vigile ed attenta ad ogni richiesta e reclamo. E, in una regione dove l'offerta di trasporto è particolarmente vincolata dalle condizioni morfologiche del territorio, il servizio è spesso oggetto di critiche e lagnanze.
I reclami inviati dalla clientela sono puntualmente esaminati, cercando di adottare i provvedimenti utili a rimuovere i disagi segnalati ed anche di accogliere ogni eventuale richiesta. Molte proposte, riguardanti orari, fermate e qualità delle relazioni esistenti, sono state attentamente vagliate, per trovare soluzioni immediate. In particolare, è allo studio la possibilità di creare relazioni dirette per l'area industriale di San Nicola di Melfi e per il Nord Italia, con partenza da Potenza Inferiore.
Dalla serie di incontri avuti con le Istituzioni regionali e provinciali e con le Associazioni di clienti di vari bacini di utenza (che con forza

Quadri orario per i centri turistici della Val Pusteria

La linea ferroviaria della Pusteria, pur essendo la valle straordinariamente bella e percorsa anche da treni a vapore organizzati tutti gli anni, è poco frequentata. Convinti che una delle cause vada ricercata anche nella scarsa conoscenza dell'offerta, in collaborazione con la Comunità comprensoriale ed il Gruppo di lavoro Natura e Ambiente, sono stati realizzati, per le singole stazioni, degli orari che, oltre alle normali indicazioni, riportano le coincidenze dalle due stazioni capilinea, Fortezza e San Candido. La bella foto del treno in corsa, con le abetaie e le montagne sullo sfondo, completa il quadro. La distribuzione degli orari è stata effettuata capillarmente nei municipi, nelle scuole e nelle caserme.

E.F.

hanno sottolineato le proprie esigenze), sono scaturiti importanti provvedimenti di revisione dell'offerta, con l'attuazione di relazioni che riescono a soddisfare sia il pendolarismo turnista dell'area industriale di S. Nicola di Melfi, sia quello scolastico e lavorativo della regione. Notevoli miglioramenti sono stati apportati alla qualità del servizio, anche nei collegamenti con le due direttrici Tirrenica e Adriatica.

Nella strada verso uno sviluppo globale dell'intero sistema di trasporto nella regione, un passo decisivo è riuscire a realizzare, con le diverse Aziende di trasporto operanti nel territorio e con le Istituzioni regionali, una completa integrazione vettoriale e tariffaria.

Su tale posizione, la Direzione regionale Basilicata ha aperto un dialogo con l'Assessore regionale ai trasporti, partendo dalla proposta di stampare un libro orario regionale Basilicata, dove siano indicate tutte le relazioni effettuate dalle aziende di trasporto, in ambito locale ed interregionale.

In questo contesto, di grande interesse è stato il Convegno sui trasporti, organizzato dalla Provincia di Potenza, che si è svolto il 18 dicembre scorso, nel quale i rappresentanti delle istituzioni e dei clienti hanno sottolineato l'importanza di dare avvio nella regione ad una graduale integrazione per migliorare l'intero sistema dei trasporti.

Durante il Convegno, il Direttore regionale del trasporto locale Basilicata, Vittorio Moffa, auspicando che, all'interno del Piano regionale dei Trasporti, il sistema ferroviario sia considerato la struttura portante e che, nella intermodalità, possa divenire lo strumento di un razionale e più economico assetto dei servizi, ha evidenziato le idee ed i progetti delle Fs per un programma di ordinario sviluppo con il Mezzogiorno.

Antonio Cefola

Calabria

La Direzione regionale trasporto locale Calabria, fin dalla sua nascita, si è impegnata per individuare, fra la clientela, gruppi rappresentativi delle varie fasce sociali, in modo da riuscire ad interpretare le reali esigenze di mobilità sul territorio e sfruttare così tutte le sinergie utili a migliorare il mondo del trasporto calabrese.

Anche se il momento più significativo è costituito dai tradizionali incontri annuali per la presentazione del progetto orario, il rapporto con i "Comitati pendolari" è continuo e costituisce un'occasione per raccogliere i suggerimenti della clientela ed innalzare il livello di qualità dei servizi in ambito regionale.

I risultati di tale collaborazione sono verificabili nel miglioramento e nel potenziamento dell'offerta su alcune importanti linee.

Nel bacino crotonese, la relazione Reggio Calabria-Crotone e viceversa, su richiesta esplicita delle associazioni dei pendolari, si avvale di collegamenti diretti che evitano ai viaggiatori (in gran parte impiegati dei vari uffici di Catanzaro e Crotone) fastidiosi trasbordi.

Nel bacino paolano e lametino, la relazione Paola-Reggio Calabria e viceversa è stata velocizzata nella tratta finale, consentendo così un guadagno nei tempi di spostamento e garantendo, inoltre, un'offerta differenziata a favore delle varie tipologie di clientela.

Nel bacino del basso Jonio, la relazione Bova-Reggio Calabria ha determinato l'acquisizione di un nuovo flusso di viaggiatori, facilitando la mobilità verso Reggio Calabria.

Queste iniziative sono state accolte favorevolmente dalla clientela, con un notevole aumento dell'affluenza dei viaggiatori: un monitoraggio effettuato dalla Direzione regionale registra un progressivo trend di crescita.

Oltre ai miglioramenti apportati sulle linee esistenti, sono state anche create nuove relazioni.

È ora auspicabile un maggior coordinamento fra i vari Comitati pendolari, per evitare i particolarismi e la frammentarietà della domanda di trasporto, che ostacolano quella visione d'insieme e quell'architettura richieste dalla progettazione di un'offerta di servizi.

Non vengono inoltre trascurati i suggerimenti provenienti dai singoli fruitori del trasporto ferroviario.

È buona abitudine di questa Direzione rispondere a tutte le istanze, anche se le Fs non sempre riescono a risolvere ogni particolare esigenza di trasporto proveniente dalle varie realtà.

Questo, ovviamente, non per mancata conoscenza del territorio in cui si opera, ma per l'esiguità delle risorse materiali e finanziarie disponibili.

La maggior parte dei reclami riguarda la pulizia e la puntualità. La Direzione regionale interviene costantemente presso le strutture preposte per elevare la qualità complessiva del prodotto.

Per quanto concerne invece la richiesta di una maggiore razionalizzazione degli orari, facendo leva sulle risorse disponibili, si è riusciti a risolvere in buona parte le esigenze prospettate, ricorrendo anche all'utilizzazione di servizi Fs automobilistici.

Salvatore Sentina

Campania

Le Associazioni dei clienti, sempre più numerose e meglio organizzate, si sono rivelate, nel loro rapporto costante con la Direzione regionale trasporto locale della Campania, preziose fonti di notizie e di suggerimenti, tanto da poter essere considerate coautrici dell'offerta di trasporto.

Tra queste segnaliamo l'Acusp (Associazione contribuenti utenti servizi pubblici) che, attraverso il suo organo di stampa, "Il punto", ha un ruolo di confronto ed al tempo stesso di stimolo; vogliamo ricordare anche gli Amici della Ferrovia di Gragnano ed il Comitato pendolari del Vallo di Diano, per la loro fattiva opera di promozione del trasporto su rotaia.

Costante è il dialogo con tutti i clienti associati, dialogo sempre aperto, attraverso molteplici contatti epistolari, ma anche, e più spesso, con rapporti personali e diretti. Se i primi rappresentano un importante contributo di idee interessanti, integrato in alcuni casi da manifestazioni, stampa di "fiches" per particolari linee e segnalazioni per nuovi punti di vendita, gli incontri – ormai quotidiani – tra clienti e responsabili della circolazione treni, o dei materiali, o del marketing nascono dalla consapevolezza che col confronto verbale ci si intende più agevolmente e più in fretta, dando immediata soluzione ai problemi più urgenti e programmando interventi atti a migliorare il prodotto, per renderlo più rispondente alle necessità ed alle attese dei clienti attuali e di quelli potenziali.

Negli ultimi tre mesi del '95 vi è stata una decisa contrazione del numero dei reclami (sia di quelli presentati presso le stazioni che di quelli trasmessi alla Direzione regionale direttamente), che sono passati da un totale di ventisei nel mese di ottobre, ai dieci di novembre, ai sette di dicembre dello scorso anno.

I reclami rappresentano certamente uno dei sensori più significativi per la valutazione della qualità del servizio offerto: il maggior calo si è avuto per le segnalazioni relative ad orari e fermate, che a dicembre sono passate a meno di un terzo di quelle di ottobre. Questo è un segnale importante che ci conferma di aver scelto la strada giusta.

Accanto a questo dato, vale la pena metterne in evidenza anche un altro: il bersaglio delle critiche più frequenti da parte di alcuni settori della clientela pendolare è stato l'integrazione tariffaria in ambito urbano. Le espressioni di malcontento non si sono riferite al provvedimento in sé, ritenuto una valida operazione, ma alla sua applicazione, che non appare del tutto equa, perché estesa ad un'area troppo ristretta. Infatti, coloro che, risiedendo in località diverse, hanno l'esigenza di frequenti spostamenti nella città di Napoli si ritengono penalizzati. La nostra Direzione regionale è orientata ad una integrazione globale nell'intera area regionale della Campania e, per raggiungere questo obiettivo, si sta adoperando presso i competenti Enti locali.

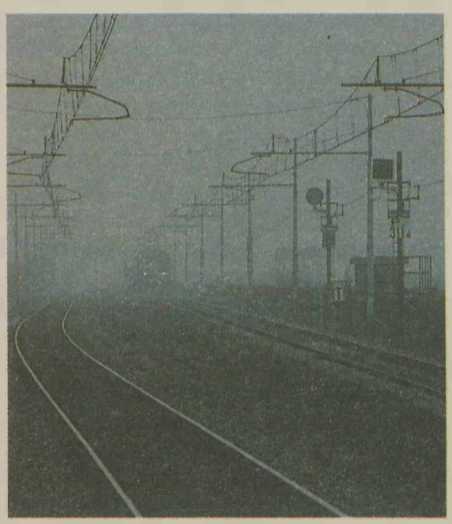
Altro oggetto di lagnanza dei reclami inviati dai viaggiatori è la vetustà dei materiali. Come è stato già detto – anche sulle pagine di "Amico Treno" – nell'immediato possiamo impegnarci per migliorare le condizioni di decoro e di pulizia delle carrozze, ma risultati realmente soddisfacenti si potranno ottenere solo con il completo rinnovo del parco rotabili.

Alcune segnalazioni, infine, riguardano la mancata puntualità, quasi sempre per i treni in arrivo a Napoli Centrale, anche se va sottolineato che spesso il cliente invia il reclamo citando un preciso episodio accaduto e non per lamentarsi genericamente di ritardi reiterati.
L'ingresso nella stazione di Napoli Centrale, di testa e per giunta ai limiti della sua capacità ricettiva, crea non pochi problemi. D'altra parte, i provvedimenti che si sono adottati per raggiungere un livello di puntualità accettabile hanno portato a risultati – il 90 per cento dei treni giunti in orario – che possono ritenersi soddisfacenti.

Antonietta Sannino

Emilia Romagna

Gruppi ed associazioni di clienti pendolari sono presenti un po' ovunque in Emilia Romagna.
Nel corso del 1995, oltre all'incontro annuale con la clientela che si è svolto a Ferrara nel mese di maggio, molte sono state le riunioni con gruppi di pendolari; ad esempio con quelli di Piacenza, di Faenza, della Bologna-Porretta, della Bologna-Prato, per analizzare i problemi delle linee utilizzate.
Nel 1995 i reclami pervenuti a questa Direzione regionale sono stati circa 700, su una media di 24.250 abbonamenti mensili.
Interessanti sono i dati che emergono dall'esame dei reclami ricevuti.
Quasi il cinquanta per cento di questi riguarda disservizi relativi all'orario: i clienti lamentano il mancato rispetto della puntualità, orari di partenza/arrivo e coincidenze che non sempre riescono a soddisfare le diverse esigenze. Il ventitré per cento dei reclami evidenzia invece condizioni di viaggio poco confortevoli: scarsa pulizia delle vetture, affollamento, materiale rotabile troppo vecchio ecc. Solo il dieci per cento dei reclami si riferisce a problemi relativi alla bigliettazione (costi, difficoltà nel reperire biglietti a fasce chilometriche presso le rivendite private, disagi nella convalida ecc.).
Il tre per cento dei clienti che reclamano non è soddisfatto dell'andamento dei servizi sostitutivi su gomma, mentre il due per cento segnala inconvenienti nel servizio accessorio treno+bici (dato, quest'ultimo, irrilevante sul totale ma significativo del crescente interesse della clientela verso questo tipo di offerta).
Altri reclami sono sostanzialmente critiche generiche sul contegno del personale Fs, sulla sicurezza nelle stazioni e a bordo dei treni;



Alta Velocità Milano-Bologna

Si è svolta recentemente a Roma la Conferenza dei Servizi della tratta Milano-Bologna.
Non è la prima volta che Ferrovie, Tav Spa (Treno Alta Velocità), Consorzio Cepav 1, che gestisce l'appalto della tratta, e gli Enti locali interessati si riuniscono per cercare di individuare le soluzioni più idonee ai problemi sorti per la realizzazione del progetto. Il dibattito tenutosi a Roma rappresenta la terza sessione di incontro, poiché la Conferenza dei Servizi vera e propria aveva avuto inizio il 21 dicembre 1993.
Come sempre avviene in questi casi, l'appuntamento si è aperto con l'intervento del Ministro dei Trasporti, Giovanni Caravale, che ha ricordato l'utilità di tali momenti di confronto, indispensabili strumenti di verifica e di aggregazione per arrivare alla realizzazione dell'opera. Ha preso poi la parola Ercole Incalza, Amministratore delegato della Tav, il quale ha sottolineato lo sforzo compiuto dalla Società, sin dal luglio '94, per ottenere il maggior abbattimento possibile di inquinamento acustico nelle zone attraversate.
«Se il Ministro dei Trasporti ha ribadito la necessità di un approccio che risponda ad esigenze specifiche nella massima chiarezza», ha detto Incalza, «Tav sottolinea la necessità di evitare ogni inutile rinvio. Non si può giocare sulla variabile tempo».
Ma quali sono i rinvii e chi li ha determinati? Il principale problema da risolvere resta, a tutt'oggi, l'attraversamento del comune di Modena. Le ipotesi prese in considerazione sono tre: attraversamento nell'area a sud della città, parallelamente all'autostrada A1; attraversamento del centro abitato; attraversamento nell'area a nord della città.
Il passaggio in affiancamento all'autostrada presenta un impatto ambientale piuttosto rilevante sugli abitati di Cittanova e San Cesario. Contemporaneamente renderebbe necessario lo spostamento della A1 per circa 10 chilometri, trasformando l'attuale tracciato autostradale in una tangenziale per il traffico urbano.
La variante per il passaggio nel centro di Modena prevede la costruzione della nuova ferrovia in superficie o interrata. Nel caso di interramento dovrà essere realizzata una galleria in cemento di circa 9 metri di altezza, necessaria per il contenimento dell'impatto acustico.
Il passaggio a nord della città (progetto originario) prevede un distanziamento dall'autostrada A1 in corrispondenza di Correggio ed un maggiore distacco rispetto ai centri abitati. La realizzazione, inoltre, del viadotto per lunghi tratti permetterebbe di contenere notevolmente anche l'impatto sul territorio agricolo.
A chi la scelta fra i tre tipi di percorso? Al Consiglio Comunale della città di Modena, naturalmente, come ha anche confermato lo stesso sindaco, Giuliano Barbolini, che ha tra l'altro assicurato tempi brevi per questa decisione. Il dato certo sin da ora è che la scelta del passaggio nel centro della città comporta una maggiorazione di costo di circa 700 miliardi rispetto al progetto originario, mentre il passaggio a sud comporta un onere aggiuntivo di 600 miliardi, di cui 400 andrebbero a carico della Società Autostrade. Per agevolare la decisione e per definire con più sicurezza il rapporto costi-benefici delle varie soluzioni, è stato anche costituito un Gruppo tecnico presso la Provincia di Modena, di cui fanno parte quattro società di consulenza. Nodo (in tutti i sensi!) di Modena a parte, non sembra possano frapporsi altri particolari ostacoli per la tratta Milano-Bologna. Lunga oltre 180 chilometri, attraversa la Pianura Padana, in direzione nord-sud, in un territorio caratterizzato, da un lato, da notevoli insediamenti agricoli e, dall'altro, da zone urbanizzate ed industrializzate. Senza poi considerare la complessità della mappa idrografica, con la quale il tracciato viene ad interferire. Dei 180 chilometri di percorso, 157 sono in rilevato, 20 sono in viadotto e 3 in galleria artificiale. Le province interessate sono Milano e Lodi per la Lombardia; Piacenza, Parma, Reggio Emilia, Modena e Bologna per l'Emilia Romagna. Per quanto riguarda il territorio lombardo, le proposte di modifica avanzate dagli Enti locali interessati sono già state recepite nel progetto esecutivo. La Regione Emilia Romagna ha, invece, adottato un percorso diverso, chiedendo ai Comuni la sottoscrizione di un documento unitario simile a quello già presentato per l'avvenuta approvazione della tratta Firenze-Bologna.
È nota, infatti, l'estrema importanza della tratta Milano-Bologna in relazione all'intera linea Milano-Napoli. La caratteristica principale di questa tratta, una volta realizzata, sarà il suo sviluppo in affiancamento all'autostrada A1 per circa 130 chilometri, ed al tracciato ferroviario esistente per circa 10 chilometri, con 5 interconnessioni per il collegamento, appunto, con la linea tradizionale.

Nicoletta Albano

altri, infine, si possono condensare in suggerimenti o richieste specifiche.
Se il viaggiatore è il supervisore della qualità percepita, il personale ferroviario – viaggiante o che opera in stazione – è il "controllore" della qualità offerta: infatti, alle 700 lettere di reclami vanno aggiunte più di 300 segnalazioni (sempre nel 1995) di operatori Fs, che spesso nei loro rapporti raccolgono e sintetizzano quanto espresso dai viaggiatori stessi a livello interlocutorio.

Nada Gaudino

Friuli Venezia Giulia

Chi segue questa rivista sa che un ampio spazio è dedicato ogni mese alle valutazioni e ai consigli dell'Assoutenti. A livello locale, l'Associazione è attivamente presente e ha sviluppato nel tempo un rapporto organico con noi, che ci consente di sottoporre preventivamente alla clientela la nostra programmazione per le possibili modifiche migliorative. Quest'anno abbiamo ufficializzato una serie di incontri, che si sono svolti in diversi centri della regione e che contiamo di ripetere prima della programmazione di ogni nuovo orario. Dunque, d'ora in avanti, le occasioni di confronto con la clientela saranno due ogni anno: una, prima della stesura dell'orario (con lo scopo di recepire le specifiche proposte di modifica), e una dopo, conclusa la programmazione (con l'intento di pubblicizzare tutte le novità). Nel corso del mese di novembre, in collaborazione con l'Assoutenti regionale, abbiamo promosso alcuni incontri con i pendolari, che si sono tenuti a Sagrado (23 novembre), a Cervignano (28 novembre) e a Gemona del Friuli (29 novembre), presenti i rappresentanti degli Enti locali che ci hanno gentilmente ospitato. Il bilancio dell'iniziativa è senz'altro positivo e abbiamo percepito una identica soddisfazione nei partecipanti, anche quando il dibattito è stato acceso. È stata apprezzata la trasparenza data al processo di programmazione dell'orario, del quale abbiamo potuto svelare le numerose difficoltà tecniche e dunque spiegare perché non è sempre possibile recepire tutte le richieste della clientela.
A Sagrado ci sono state mosse critiche circa la diffusione della rete di vendita a terra (biglietti a fasce) e ci è stata evidenziata la necessità di interventi di manutenzione ad alcune stazioni della linea Udine-Trieste; abbiamo preannunciato la nascita di una nuova e capillare rete di distribuzione, che si appoggerà alle ricevitorie Sisal, e ci siamo impegnati a portare nelle sedi idonee il problema del decoro e del comfort delle stazioni impresenziate, anticipando come già oggi sia possibile da parte di enti locali o associazioni culturali chiedere l'uso dei nostri fabbricati dismessi anche per attività di carattere sociale (con beneficio della buona conservazione delle infrastrutture di uso del viaggiatore).
A Cervignano, gli amministratori locali hanno manifestato il timore che la chiusura della linea Palmanova-S. Giorgio di Nogaro significhi un disimpegno delle Fs su tale direttrice: in realtà è stato illustrato che non si tratta di una chiusura, ma di uno spostamento di tracciato, in conseguenza della tanto auspicata attivazione dello scalo di Cervignano. Ciò non comporterà disagi per i pendolari di Bagnaria Arsa, che potranno servirsi della stazione di Sevegliano; in più, anche gli abitanti di Torviscosa potranno essere più agevolmente serviti nei collegamenti da e per Udine. A Gemona, infine, c'è stata dura polemica sulla questione dell'integrazione tariffaria: a dire il vero i toni troppo accesi della discussione non hanno consentito una pacata esposizione delle nostre ragioni, per cui non è stato sempre possibile fornire agli interessati le risposte che sollecitavano con troppo ardore.
In tutti i casi abbiamo potuto riscontrare un generale gradimento dell'orario da parte della clientela (per lo meno per i collegamenti regionali di cui noi ci occupiamo), che non ha mosso critiche, se non del tutto marginali.
Un'altra occasione per verificare il grado di soddisfazione o il malumore dei pendolari è sicuramente fornito dai reclami che essi ci indirizzano. Va subito rilevato come molti di quelli che definiamo abitualmente "reclami" sono spesso pacati ragionamenti e ponderati consigli sui vari aspetti dell'offerta e non di rado terminano con graditi apprezzamenti sull'impegno dimostrato in questi ultimi anni dalle Fs per migliorare la qualità del servizio.
Varie le cause di disagio evidenziate nelle segnalazioni: si va dal livello di comfort, di pulizia e di sicurezza, alle lacune nella rete di vendita, nell'assistenza a bordo e nella ristorazione; dalle incongruenze dell'orario, all'informazione, ai ritardi e a singoli episodi di disservizi patiti dal cliente. Esiste una metodica per raccogliere, classificare e intervenire sulle cause di tali disagi ed un'organizzazione per rispondere (forse ancora in modo non sufficientemente tempestivo) a ciascun reclamante. In particolare, le strutture dell'"Area Rete" (Uffici di produzione di Udine nord, Udine sud, Trieste e Treviso) rispondono, nell'ambito regionale, ai reclami su ritardi, su guasti agli apparati tecnologici e alle linee; le strutture dell'"Area Trasporto" rispondono alle proteste riguardanti le infrastrutture e l'informazione (Servizi di stazione di Trieste, Gorizia, Udine, Tarvisio e Pordenone), gli orari e i rimborsi (Divisione passeggeri - Direttrice nord/est di Venezia per i treni IC, EC ed espressi; Direzione regionale del trasporto locale di Udine per i treni iR, diretti e regionali).
Normalmente le proteste che riceviamo non sono numerose. Le più significative riguardano i servizi con autobus, interessati da ritardi, mancate coincidenze e inosservanza di fermate. Su questo argomento si è tenuta nel mese di novembre una riunione con i rappresentanti di tutte le ditte che effettuano autoservizi sostitutivi, al fine di evidenziare e rimuovere le cause delle anormalità. Ne è conseguito un preciso impegno dei partecipanti a migliorare la qualità del servizio, anche attraverso l'adozione di particolari accorgimenti tecnici e organizzativi. Altra questione è stata quella delle coincidenze fra treni e autobus nella stazione di Carnia, nell'ambito del servizio integrato sulla linea Udine-Tarvisio. Abbiamo riscontrato come tutti gli inconvenienti verificatisi siano legati al fatto che i capistazione non conoscono la posizione dei bus e non sono pertanto in grado di valutare con cognizione di causa se ritardare, e di quanto, i treni coincidenti. È ormai imminente la riattivazione di un dispositivo per il rilevamento del passaggio dei bus in un punto determinato (in precedenza installato in stazione di Resiutta) in altro idoneo punto del percorso a nord di Carnia. Un'altra serie di appunti che abbiamo ricevuto riguarda alcune coincidenze reputate troppo "strette" nella stazione di Casarsa (3 o 4 minuti fra l'arrivo di un treno e la partenza del coincidente). Al momento, però, tale situazione non è migliorabile. Infatti è necessario garantire sia a Casarsa che a Portogruaro le coincidenze con i treni delle linee Trieste-Venezia e Udine-Venezia: "l'allargamento" della coincidenza a Casarsa ne comporterebbe la perdita di una a Portogruaro. Il nostro intervento si è indirizzato pertanto nella costante sensibilizzazione dei colleghi dell'Area Rete affinché i treni della linea Portogruaro-Casarsa osservino una marcia quanto più regolare possibile. Infine, la nota querelle sulla vetustà dei materiali (e anche sulla penuria degli stessi) che ha già avuto su questo giornale molte risposte. Effettivamente non possiamo che ripetere quanto già segnalato: la fornitura di nuovi materiali dipende dai tempi di consegna delle imprese fornitrici e dai finanziamenti che lo Stato vorrà destinare nei prossimi anni al trasporto su rotaia. Comunque riteniamo che già dal prossimo anno si potrà incominciare a vedere qualche miglioramento. *Vogliamo ricordare che sono stati istituiti centri raccolta per gestire i reclami. Questi gli indirizzi:*
Divisione Servizi di Stazione - Nucleo Territoriale Trieste - Centro Reclami - Piazza Libertà, 8 - 34132 Trieste;
Divisione Servizi di Stazione - Nucleo Territoriale Venezia - Centro Reclami - Fondamenta S. Lucia, Cannareggio - 30121 Venezia. Chi desidera contattarci direttamente può telefonare ai numeri 0432/592168, 592516 (fax 592447), oppure scriverci al seguente indirizzo: Direzione Regionale del Trasporto Locale del Friuli Venezia Giulia, Viale Europa Unita 40 - 33100 Udine.

Corrado Leonarduzzi

Lazio

Una Consulta permanente per il Lazio

Varata nel Lazio **"La Consulta permanente del Trasporto ferroviario locale"**. L'iniziativa è stata lanciata dal Direttore regionale del trasporto locale, Franco Marzioli, nel corso di un affollato incontro con i rappresentanti di diciotto Comitati dei pendolari laziali e di alcune regioni limitrofe, tenutosi lo scorso 4 dicembre nella Sala presidenziale della stazione di Roma Termini, durante il quale è stato anche comunicato che le tariffe integrate "Metrebus" resteranno per ora congelate. «Con la Consulta – ha detto Marzioli nella relazione introduttiva – i rappresentanti della clientela disporranno di un "tavolo operativo" per discutere le problematiche del trasporto ferroviario dei bacini di traffico omogenei e per avanzare proposte e suggerimenti finalizzati al miglioramento complessivo dei servizi». Per rendere più proficui e puntuali gli incontri congiunti tra la Direzione regionale ed i rappresentanti dei pendolari, è stato approntato un calendario di impegni. La Consulta si riunirà due volte all'anno (aprile e novembre) in sessione generale, per avere informazioni e avanzare proposte prima della stesura definitiva dell'orario ferroviario; seguirà un nuovo incontro per fare il punto sulle novità introdotte e per apportare eventuali correttivi. Con una frequenza trimestrale (gennaio, marzo, luglio e settembre) si incontreranno, invece, i gruppi di lavoro misti delle seguenti direttrici:

1. Fiumicino-Orte-Rieti-Viterbo-(via Orte)-Orvieto;
2. Guidonia-Tivoli-Avezzano;
3. Cassino-Roccasecca-Frosinone-Valmontone-Colle Mattia;
4. Castelli-Ciampino;
5. Formia-Terracina-Latina-Nettuno-Anzio;
6. Tarquinia-Civitavecchia-Viterbo (via Capranica).

«Tutte le strutture tecniche delle Ferrovie dello Stato interessate alla produzione dell'offerta regionale dei servizi – ha annunciato poi Franco Marzioli – si sono già impegnate a presentare nei prossimi incontri della Consulta i primi risultati di un piano di qualità dei servizi, tenendo conto dei suggerimenti e delle lamentele avanzate dalla clientela».

La pulizia delle carrozze ferroviarie (una delle carenze maggiormente denunciate), ad esempio, sarà effettuata di notte, proprio per far trovare ai pendolari, sin dalle prime corse del mattino, le migliori condizioni igieniche, mentre saranno comminate pesanti penali alle imprese appaltatrici inadempienti. Per prevenire i guasti, un'attenzione particolare sarà riservata alle operazioni di manutenzione del materiale rotabile (carrozze e locomotori) e alla composizione dei treni su alcune linee maggiormente frequentate dai viaggiatori. In attesa della fornitura alla rete laziale dei nuovi treni con locomotori ad alta accelerazione e con vetture bipiano prevista per il 1997, verranno intanto dirottati sulle direttrici più frequentate i convogli recuperati da alcune linee dove si registra scarsa affluenza di viaggiatori. Infine, verranno presentati nelle riunioni della Consulta i provvedimenti che si intendono adottare per eliminare i disservizi lamentati riguardo alla circolazione dei treni, alla puntualità degli orari, alle condizioni delle stazioni e delle fermate impresenziate. I rappresentanti dei pendolari, anche se talvolta con una certa dose di scetticismo, hanno dimostrato in generale di apprezzare quest'iniziativa, che permette ora l'apertura di un tavolo operativo coordinato, sottoscrivendo, in larga maggioranza, il verbale d'intesa per il varo della Consulta, riservandosi, comunque, il giudizio definitivo dopo le prime riunioni congiunte della Consulta stessa.

Nico Arriganello

Liguria

"Gentile cliente, siamo spiacenti che la qualità del servizio offertoLe non abbia incontrato il suo gradimento. I suggerimenti ci saranno molto utili per cercare di migliorare il nostro servizio e venire incontro alle esigenze e alle richieste della Clientela".

Quanto riportato nel frontespizio del modulo M.124 (il modulo disponibile presso le stazioni per l'estensione dei reclami della clientela) racchiude in poche parole lo spirito dell'iniziativa: una finestra aperta sulle impressioni del cliente, per conoscere cosa a suo parere non funziona bene (e, talvolta, cosa invece funziona) nel complesso universo del servizio ferroviario. Tutte le notizie raccolte attraverso questo prezioso strumento di indagine vengono prese in considerazione: dallo sfogo del viaggiatore che ha appena visto allontanarsi i fanali di coda del treno coincidente, alla segnalazione del convoglio che non ha più un sufficiente numero di posti a sedere, a quella circa la carenza di informazioni in una stazione, al ritardo di quel treno che non si capisce perché debba farsi da parte per farne passare un altro, dalla mancanza di un certo collegamento che a quell'ora mi tornerebbe proprio utile a...

Ma quale percorso compie questo modulo? Immaginiamo di intervistarlo direttamente.

"Dopo essere stato ricevuto, sono stato spedito, con altri miei simili, alla Direzione regionale trasporto locale. Infatti io riporto le osservazioni del cliente su un argomento che riguarda il servizio curato da tale struttura (orari, composizione, qualità dei treni regionali, diretti ed interregionali, ma anche normativa sull'utilizzazione dei biglietti a fasce e metropolitani). Altri amici sono invece finiti alle Direttrici lunga percorrenza (treni intercity, espressi), altri alla Divisione servizi di stazione (stazioni, biglietterie, informazioni al pubblico), all'Unità di gestione del personale viaggiante (comportamenti, regolarizzazioni) e così via. Il Direttore in persona (che è un gran curiosone e vuole sapere sempre tutto ciò che succede da queste parti) mi ha letto molto attentamente e poi, con una bella penna rossa, ha espresso con chiarezza il suo punto di vista in merito. Dopo avermi presentato ad una persona particolarmente interessata a fare la mia conoscenza (il funzionario preposto alla programmazione orari o quello addetto alla gestione del materiale rotabile oppure colui che si occupa di normativa tariffaria, per esempio), mi ha consegnato ad un simpatico giovanotto con gli occhiali; quest'ultimo ha cominciato a trafficare davanti ad uno strano televisore sul quale vedevo comparire le generalità di colui che mi aveva compilato (ma cosa fanno, li schedano?). Poi ha scritto ancora e, dopo aver confabulato con il Direttore, ha piegato e imbustato il foglio, risultato di tutte queste manovre. Infine, dopo aver fatto copia del foglio (e... ahi!, infingardo, appiccicandomela addosso con un grosso spillone metallico), ha portato tutto in segreteria per la spedizione della risposta.

Ora giaccio qui, in un posto tranquillo che chiamano archivio. Io sono contento: certamente sarò stato e potrò essere utile ad alcune persone per lo svolgimento del proprio lavoro".

Gentile Lettore, siamo spiacenti che la qualità del servizio (giornalistico) offertoLe...

Al di là di questa battuta, speriamo di essere riusciti, in modo non proprio burocratico, a convincervi dell'utilità reciproca delle vostre osservazioni che contribuiscono al comune obiettivo di un servizio migliore. Naturalmente la segnalazione attraverso il modulo reclami non è l'unico modo per venire a conoscenza delle vostre esigenze. La Direzione regionale Liguria è sempre disponibile ad incontrare le associazioni che rappresentano la clientela (nei giorni scorsi abbiamo ricevuto le Associazioni Pendolari Novesi e Spezzine). Numerosi contatti diretti avvengono anche telefonicamente, di regola con evidente soddisfazione degli interlocutori che trovano immediate ed esaurienti risposte.

Roberto Bagnasco

Lombardia

Nel 1995 il numero dei reclami pervenuti alla Direzione regionale del trasporto locale della Lombardia è più che dimezzato rispetto al 1994 (anche se la media è comunque di quasi uno al giorno).

Un dato significativo e che si può meglio valutare analizzando brevemente la tipologia dei reclami presentati.

Va innanzi tutto premesso che nel corso del

AL SEMINARIO INTERNAZIONALE DI SALISBURGO/MONACO SUL TURISMO AMBIENTALE PRESENTATA UN'INIZIATIVA DELLA DIREZIONE REGIONALE FS DI MILANO E DELLA COLDIRETTI LOMBARDA

"Turismo e Ambiente alleati per il futuro": questo il motivo conduttore di un seminario internazionale patrocinato dalla Cee, tenutosi recentemente a Monaco di Baviera, con escursioni a Salisburgo, nella Karinzia e nel Tirolo.
Il seminario internazionale è stato promosso dal consorzio europeo *Ecotrans* per lo sviluppo del turismo sostenibile e ha visto la presentazione, tra le iniziative italiane, anche della guida degli "Itinerari agrituristici treno+bici", realizzata dall'Associazione *Terranostra* della Coldiretti lombarda e dalla Direzione regionale della Lombardia delle Ferrovie dello Stato. La guida è stata particolarmente apprezzata dai delegati degli altri Stati della Cee, dove esiste una tradizione di turismo ecologico e compatibile certamente più consolidata di quella italiana. Tra l'altro la Cee, tramite l'apporto di *Terranostra*, si appresta a finanziare un intervento di sviluppo del turismo compatibile nella zona di Franciacorta e in quella del Sebino dove la Dtl e l'Associazione "Ferrovia del Basso Sebino" da due anni collaborano al funzionamento della linea festiva-estiva Palazzolo-Paratico/Sarnico con vari servizi tra cui il treno+bici. Dal seminario internazionale di Monaco/Salisburgo sono emerse alcune linee-guida per lo sviluppo del turismo ambientale, tra cui l'incentivazione delle vacanze ecologiche senza automobile con l'esclusivo utilizzo del treno, del treno+bici e del treno con bus elettrico, come sperimentato con successo in un parco della Baviera.

G.B.R.

1995 la gestione dei reclami di clienti Fs in Lombardia ha trovato una sua codificazione tramite il locale nucleo territoriale della Divisione servizi di stazione.
In tutte le stazioni ferroviarie è stata istituita la "scheda reclamo", che ha sostituito il modello M 124, storicamente deputato a ricevere le segnalazioni dei viaggiatori. Questa scheda si trova presso le biglietterie oppure presso il personale dell'area Rete che opera in service per quanto riguarda la vendita dei biglietti.
La prima istruttoria del reclamo presentato dal cliente spetta al responsabile dei comprensori della Divisione servizi di stazione, che provvedono a rispondere direttamente al cliente, se le materie trattate sono di propria competenza, o a trasmettere in tempi brevissimi la segnalazione agli uffici territoriali interessati delle altre Divisioni Fs.
Anche nel secondo caso, il rappresentante della Divisione servizi di stazione invia comunque al cliente una risposta interlocutoria, comunicandogli da chi dovrà ricevere un riscontro preciso e argomentato circa i motivi del reclamo. Uno dei criteri di fondo di tale procedura è appunto quello di dare una risposta immediata a tutti i reclamanti.
In questo nuovo rapporto che si vuole instaurare con la clientela risulta utile ed efficace anche una risposta tempestiva per telefono.
Alla Direzione regionale della Lombardia arrivano i reclami relativi al servizio ferroviario dei treni regionali, diretti e interregionali. Il maggior numero (oltre il 40 per cento) di reclami presentati nel corso del 1995 a questa Direzione riguarda la puntualità dei treni (mancate coincidenze, segnalazioni di ritardi dovuti a guasti ecc.). Il dieci per cento è invece relativo al comfort delle vetture: pulizia, riscaldamento, carenza nell'offerta dei posti a sedere. Seguono le segnalazioni sul comportamento tenuto dal personale Fs (sia sui treni che nelle stazioni) a contatto con la clientela. Altri reclami si riferiscono alla programmazione degli orari e delle coincidenze, o alle carenze riscontrate nel servizio informazioni e nelle strutture delle stazioni. Poche, infine, le lagnanze sulla difficoltà nell'acquistare biglietti e abbonamenti Fs.
Mettendo a confronto questi dati con quelli del '94, va evidenziato il netto calo del numero di reclami presentati per il capitolo della programmazione degli orari e delle coincidenze, dovuto all'introduzione del cadenzamento su diverse linee e al riordino delle coincidenze nelle stazioni nodo della rete ferroviaria lombarda. Riordino che si sta progressivamente affinando. Il 1995 ha consegnato in eredità al 1996 anche un buono stato dei rapporti con le associazioni dei clienti, con cui non manca comunque il confronto polemico. I viaggiatori, specie i pendolari, si sono organizzati in nuove associazioni, spesso con il riconoscimento degli Enti locali di riferimento e anche con la partecipazione di loro rappresentanti nelle consulte o nelle commissioni dei trasporti che molte Amministrazioni provinciali della Lombardia hanno istituito. Comitati di viaggiatori si sono fatti e si fanno promotori di convegni e di incontri pubblici per discutere quello che rappresenta senza dubbio uno dei grossi problemi della realtà dei trasporti in Lombardia: la necessità di interventi di potenziamento e miglioramento infrastrutturale delle linee ferroviarie, condizione indispensabile per il salto di qualità del trasporto regionale e locale. Le associazioni dei clienti non mancano di sensibilizzare i Comuni, le Province, la stessa Regione e i parlamentari eletti in loco, non solo per interventi relativi a problemi contingenti e locali, ma anche per quelli relativi a problematiche più complesse quali il raddoppio o quadruplicamento delle linee ferroviarie, l'attivazione di nuovi sistemi di circolazione, o per l'impegno a reperire i finanziamenti se si tratta di grandi opere a carico dello Stato.

Gian Battista Rodolfi

Marche

"TRENOMARCHEBUS"

Dal 1° gennaio 1996 le possibilità offerte ai pendolari marchigiani dall'Abbonamento Mensile Integrato TRENOMARCHEBUS sono aumentate pur conservando gli stessi prezzi. La novità principale riguarda l'inserimento, a prezzi immutati, dei servizi urbani delle seguenti città: Pesaro, Fano, Fabriano, Macerata, Civitanova, S. Benedetto, Ascoli Piceno. I prezzi dell'abbonamento da queste città per Ancona e viceversa sono i seguenti:

- 18H	PESARO	140 mila lire
- 12G	FANO	120 mila lire
- 22H	FABRIANO	140 mila lire
- 21H	MACERATA	140 mila lire
- 15G	CIVITANOVA	120 mila lire
- 23H	S.BENEDETTO	140 mila lire
- 25I	ASCOLI PICENO	160 mila lire

Dal 1° gennaio, da Pesaro, ad esempio, con l'abbonamento TRENOMARCHEBUS "18H PESARO", 140 mila lire, si ha diritto alla libera circolazione sulla rete urbana Aspes di Pesaro, Fs intera tratta, Bus extraurbani intera tratta e libera circolazione sulla rete urbana Atma di Ancona.
A tutti i possessori dell'abbonamento TRENOMARCHEBUS è poi concesso l'ingresso gratuito alla Pinacoteca comunale di Ancona e lo sconto del 10 per cento sull'acquisto di libri presso la Libreria Feltrinelli della città.

Danilo Antolini



Molise

L'impegno profuso nella ricerca di un dialogo con la clientela sta ormai dando i suoi frutti ed è già possibile tracciare un primo, sereno bilancio.
L'obiettivo della Direzione regionale Molise è stato innanzitutto quello di capire il livello di insoddisfazione presente tra i viaggiatori

pendolari, attraverso un confronto capace di superare i limiti imposti dalla burocrazia.
La principale considerazione che si può ricavare da questi incontri è che, accanto ai numerosi problemi che richiedono interventi di carattere strutturale e grossi investimenti, molti sono quelli risolvibili "a costo zero".
Bisogna infatti tener presente che, ormai, le critiche più ricorrenti ci vengono mosse proprio dai più convinti sostenitori dell'utilità del treno, i quali si lamentano perché, a loro giudizio, le Ferrovie potrebbero fare ancora di più. Non va sottovalutato, inoltre, che aumenta costantemente l'interesse per il trasporto su ferro, mentre quello su gomma ha ormai mostrato i suoi limiti.
Tra le esigenze più frequentemente espresse dalla clientela emerge innanzi tutto quella di materiale rotabile più moderno, confortevole e veloce. La maggior parte del servizio è infatti effettuata da Aln 668 con migliaia di chilometri di percorrenza all'attivo.
Un altro problema che emerge dalle segnalazioni inviate è la quasi totale mancanza di punti di interscambio: parcheggi per auto, coincidenze con bus.
Su questo piano si sta comunque lavorando con l'Assessorato ai trasporti della Regione Molise e con gli Enti locali per individuare le soluzioni più idonee. Anche l'impresenziamento di molte stazioni (a seguito dell'introduzione di nuove tecnologie) crea disagi alla clientela, che non riesce ad avere strutture confortevoli per l'attesa dei treni ed adeguati servizi di informazione. Le Associazioni hanno tuttavia compreso l'impossibilità di mantenere in piena attività impianti con scarsa frequentazione, soprattutto nei centri che maggiormente beneficiano della capillarizzazione dei servizi di autobus. Un dato interessante è quello relativo alla puntualità dei treni, rispetto alla quale si continuano a registrare positivi segnali: l'86 per cento dei treni Regionali, Diretti ed Interregionali circolanti nel Molise arriva a destinazione in orario, mentre il 10 per cento con ritardi contenuti entro i dieci minuti. L'aiuto costante di chi fruisce dei nostri servizi costituisce comunque uno stimolo al miglioramento dell'offerta, per razionalizzarla ed avvicinarla sempre più alle reali esigenze della clientela.

Vittorio Moffa

Piemonte

Obiettivo delle Fs è riuscire ad adattare il più possibile alla domanda il prodotto offerto, organizzando al meglio le risorse disponibili.
Per raggiungere questo scopo, è necessario rilevare costantemente le variazioni cui è soggetta la domanda stessa, variazioni dovute alla diversa organizzazione del lavoro (flessibilità, orario settimanale, nuovi insediamenti), alle modifiche degli orari scolastici e comunque ai mutamenti delle abitudini.
Se l'esame dei dati relativi al flusso di traffico è utile, così come possono esserlo i contatti con gli Assessorati della Regione e delle Province, altrettanto opportuno è "sentire" direttamente la clientela, soprattutto le associazioni di clienti e i comitati di bacino, che rappresentano esigenze non particolari, ma di molti viaggiatori.
In Piemonte le associazioni sono una trentina, alcune legalmente costituite, altre createsi in forma spontanea, senza considerare quelle solo occasionali (istanze "appoggiate" da centinaia di firme, che spesso risultano poi espressione di interessi molto limitati).
Con le associazioni non mancano contatti ufficiali, in particolare per la presentazione dei nuovi orari, ma è soprattutto utile il dialogo diretto con i loro rappresentanti, per recepire reciproche esigenze e difficoltà. Questo rapporto di collaborazione responsabile, senza confusione di ruoli, ha portato a molti risultati concreti.
Non mancano comunque contatti con i singoli clienti, dai quali, insieme a reclami e lamentele, non è raro ricevere riconoscimenti ed apprezzamenti per i risultati raggiunti.
Delle segnalazioni ricevute, circa due terzi riguardano ritardi e mancate coincidenze: chiaro segnale delle principali criticità del servizio. Purtroppo le cause di tali disagi sono quasi sempre ascrivibili a deficienze infrastrutturali (avarie a rotabili obsoleti, limitata capacità degli impianti ecc.) la cui soluzione è necessariamente legata all'immissione di nuovo materiale rotabile ed al potenziamento dei nodi e delle linee più congestionate.
Altre segnalazioni sono relative a modifiche di orario, mancanza di comfort e problemi occasionali.
Tutte le osservazioni sono valutate attentamente ed inviate alla struttura ferroviaria interessata. Ad ognuna di esse è fornita una risposta e, quando è possibile, vengono illustrate le cause del disservizio.
Mensilmente giungono a questa Direzione circa 150 reclami, un numero che va comunque confrontato con i circa 150 mila spostamenti quotidiani sugli oltre 1.300 treni che circolano ogni giorno sulle linee piemontesi.

Edoardo Gorzegno

PROPOSTE PER LA SCUOLA

Anche per il 1996, la Direzione regionale Piemonte, in collaborazione con la Divisione passeggeri, ha messo a punto un'interessante offerta per il turismo studentesco, illustrata in un pieghevole distribuito capillarmente in tutti gli istituti scolastici della regione.
Per quel che riguarda il trasporto locale, la novità principale, sicuramente molto gradita, sta in una riduzione tariffaria del 50 per cento su alcuni treni.
La proposta commerciale persegue il duplice intento di promuovere l'utilizzo del treno da parte delle comitive scolastiche e di indirizzarle su itinerari ed orari alternativi al flusso pendolare, aggirando, per quanto possibile, l'attuale carenza di materiale rotabile. Inoltre, la destinazione alle scolaresche dei treni con minor frequentazione permette viaggi più confortevoli, con riservazione dei posti a sedere e un'attenta assistenza da parte del personale viaggiante.
Restando in tema di comitive studentesche, visto il notevole gradimento riscosso dall'ultima edizione, anche quest'anno verrà riproposto il programma di treni a vapore per le scuole, con un'offerta di quattro itinerari, in partenza dalle stazioni di Alessandria, Cuneo, Novara e Torino Porta Susa.
Viaggiando su treni d'epoca, gli itinerari, già di grande interesse ambientale, culturale e storico, risulteranno sicuramente ancora più affascinanti.

Mario Elia

Puglia

Nell'ambito della regione pugliese l'unica vera associazione della clientela è l'Utp-Assoutenti.
Il confronto con i pendolari è tuttora molto frammentario ed occasionale e si sviluppa nei periodi immediatamente precedenti e seguenti ai cambi di orario: clienti, spesso in contrasto di interessi tra di loro, si organizzano occasionalmente in gruppi per inviare proposte di variazione all'offerta.
Ad ogni incontro con questi gruppi si manifesta la nostra necessità di avere continuità di rapporti con la clientela pendolare, soprattutto se coordinata da associazioni che garantiscano l'organicità delle diverse richieste.
Molto spesso i pendolari preferiscono far gestire le loro istanze alle rispettive Amministrazioni Comunali.
Queste, oltre alle problematiche relative alla puntualità dei treni, hanno sempre posto in primo piano la necessità di tenere "abilitate" le stazioni, per garantire ai loro cittadini una adeguata assistenza in arrivo e in partenza (sale di attesa, biglietterie, postazioni telefoniche, aree di parcheggio ecc.).
Il canale preferenziale stabilito dai pendolari attraverso i propri amministratori ha consentito, nell'arco dell'ultimo semestre del 1995, l'intensificarsi dei rapporti tra la Direzione regionale Puglia, gli Amministratori locali e l'Assessore regionale ai trasporti.
Consapevole delle difficoltà che le Fs stanno affrontando per contenere i costi ed ottimizzare le risorse, quest'ultimo ha preso spunto dalle lamentele della clientela ferroviaria per stimolare, con respiro politico, la program-

mazione dell'offerta. È stata concordata una manovra che realizzi, entro il 1997, un allineamento delle tariffe regionali dei servizi extraurbani, in modo da favorire l'integrazione tra i vari vettori presenti sul territorio. L'alto indice di gradimento espresso dalla clientela per l'integrazione tariffaria e vettoriale attuata sulla Foggia-Manfredonia stimola le Fs a proseguire su questa strada. È infatti allo studio la realizzazione – entro il 1996 – di un accordo nell'area jonico-salentina e nell'area urbana e suburbana di Bari, nonché sulla direttrice di traffico Foggia-S. Severo.
Se queste tre ipotesi diventeranno realtà si farà un grande passo in avanti verso la creazione di un vasto bacino regionale integrato.

Agostino Romita

Sardegna

Anche nel 1995 i rapporti con la clientela hanno avuto un proficuo sviluppo, sia attraverso l'incontro annuale con i pendolari, tenutosi ad Iglesias nel mese di aprile, sia attraverso il continuo confronto con le varie rappresentanze.
Particolare attenzione è stata poi dedicata ai singoli reclami. Il maggior numero di segnalazioni riguarda il comportamento del personale e le esazioni a bordo con maggiorazione per mancata obliterazione. Quest'ultimo aspetto è stato affrontato con una capillare campagna di informazione, attuata sia mediante l'affissione di manifesti che attraverso gli organi di stampa. Grazie a questa iniziativa sono notevolmente diminuiti i reclami.
Di quantità inferiore a quelle pervenute nel '94 sono poi state le lamentele relative all'impostazione degli orari. Riteniamo che questo sia dovuto alla particolare attenzione attribuita alle segnalazioni dei comitati dei pendolari ed alla volontà di trovare soluzioni idonee. Particolarmente significativa è stata la collaborazione con il Comitato del Sulcis, che ha portato all'attuazione di alcuni provvedimenti migliorativi sui collegamenti Villamassargia-Carbonia e viceversa: sono state attivate corse bus aggiuntive ai normali servizi su rotaia. È inoltre allo studio, per il prossimo orario '96/97, la possibilità di effettuare alcuni collegamenti diretti Carbonia-Cagliari e viceversa senza il consueto trasbordo nella stazione di Villamassargia. Anche nel collegamento Cagliari-Sassari e viceversa, grazie al monitoraggio continuo sulle frequentazioni, si è provveduto a modificare il tipo di materiale utilizzato per i treni 3990 e 3971 nei giorni domenicali, con un notevole aumento dei posti offerti (da 200 a 360).
Da segnalare inoltre l'ultimazione dei lavori di restyling nelle stazioni di Golfo Aranci, San Gavino, Oristano e Macomer, dove la clientela può fruire di ambienti più razionali e confortevoli.

Giorgio Asunis - Giacomo Pittau

In treno a "Sa Sartiglia"

Il 18, 19 e 20 febbraio ad Oristano si tiene la tradizionale "Sa Sartiglia". A conclusione di un rituale che dura un intero anno, l'ultima domenica di Carnevale ed il lunedì e martedì immediatamente successivi si svolge, in forma solenne, la tradizionale, animata e cromatica giostra equestre di lontane origini orientali, cui provvedono rispettivamente il *"Gremio dei Contadini"* ed il *"Gremio dei Falegnami"*. La manifestazione rappresenta un importantissimo appuntamento con la storia, la tradizione e la cultura del popolo oristanese.
Il gioco consiste nell'infilare con una spada o con uno stocco, da parte di cavalieri lanciati al galoppo, una stella appesa ad un nastro teso a mezza strada.
Ogni stella conquistata genera l'ovazione del pubblico, perché tanto maggiore è il numero delle stelle infilate tanto migliori sono gli auspici per l'economia agricola della zona.
La manifestazione rappresenta il culmine delle iniziative carnevalesche in Sardegna ed è di notevole richiamo turistico sia nazionale che internazionale. Quest'anno, inoltre, è abbinata alla lotteria nazionale della Sartiglia e del Festival di Sanremo.Per la circostanza le Fs hanno potenziato e rinforzato i servizi in arrivo e partenza da Oristano.
In particolare:

Domenica 18 febbraio

da Olbia	p. 8.04	a. 11.05
da Sassari	p. 8.15	a. 11.05
(con trasbordo a Chilivani)		
da Cagliari	p. 9.35	a. 11.00
(a Decimo coincidenza da Carbonia ed Iglesias)		
per Olbia	p. 19.25	a. 22.24
(per Sassari trasbordo a Chilivani)		
per Cagliari	p. 19.27	a. 21.07
(per Carbonia ed Iglesias trasbordo a Decimo)		
per Cagliari	p. 20.20	a. 21.56

Lunedì e martedì 19 e 20 febbraio

da Olbia	p. 7.05	a. 10.10
da Sassari	p. 6.50	a. 9.05
da Cagliari	p. 10.10	a. 11.36
(a Decimo coincidenza da Carbonia ed Iglesias)		
per Olbia	p. 19.25	a. 22.24
(per Sassari trasbordo a Chilivani)		
per Cagliari	p. 19.27	a. 21.07
(per Carbonia ed Iglesias trasbordo a Decimo)		
per Cagliari	p. 20.20	a. 21.56

G. P.

Sicilia

Integrazione tariffaria: accordo a Palermo tra Fs e Amat

È stata finalmente sottoscritta tra la Fs Spa-Divisione Trasporto Locale e l'Azienda Municipalizzata Autotrasporti la convenzione per l'integrazione del trasporto pubblico urbano nella città di Palermo.
In tal modo, viene offerta un'opportunità strategica per la mobilità: l'integrazione delle tariffe e dei servizi del metrò Fs e degli autobus Amat e quindi un unico biglietto di viaggio utilizzabile su entrambi i mezzi dei due vettori. Per il biglietto unico "metrobus citypass" erano forti le attese della clientela: in un recente sondaggio della Direzione regionale trasporto locale, il 75 per cento degli intervistati si era pronunciato favorevolmente.
In una prima fase – marzo/settembre '96 – saranno messi in vendita due tipi di biglietto: il "metrobus citypass", valido sessanta minuti, al prezzo di 1.500 lire e la carta di libera circolazione "metrobus citypass", valida un giorno, al prezzo di 5 mila lire.
Entro l'anno, invece, saranno disponibili anche le carte di libera circolazione "metrobus citypass" intera rete, settimanali e mensili.
Per i pensionati e le categorie protette è prevista poi la carta servizi utilizzabile anche per il trasporto pubblico in città.
Tutti i tipi di biglietto "metrobus citypass" potranno essere acquistati senza alcuna formalità, sia presso i 600 punti vendita in città (bar, rivendite tabacchi, edicole ed altri esercizi commerciali) che presso le biglietterie delle stazioni ferroviarie.
Per favorire lo sviluppo dell'integrazione nell'area urbana e suburbana, un ruolo fondamentale rivestirà il gruppo di studio e di proposta Fs/Amat.
Dovrà pianificare e promuovere non solo le iniziative e le azioni possibili di offerta integrata e di bigliettazione automatica, ma an-





che e soprattutto una comune politica dei prezzi per il trasporto pubblico collettivo, livelli sostenibili e funzionali di intermodalità (parcheggi e nodi di interscambio), l'eliminazione degli sprechi dovuti a sovrapposizioni e duplicazioni di linee e servizi, l'ottimizzazione delle risorse disponibili e delle opportunità esistenti.
L'obiettivo comune delle due aziende è la realizzazione di un'offerta integrata di qualità, nonché di un'ampia e agevole accessibilità al trasporto pubblico collettivo.

Franco Vittorio Scimò

Toscana

In ogni contesto economico democraticamente strutturato non può certo mancare il momento del confronto costruttivo fra i produttori di un servizio e coloro che di tale servizio sono i principali fruitori.
Anche per la nostra Società assume quindi sempre maggiore importanza la ricerca della maniera corretta di confrontarsi con la clientela, per esaminare e valutare con estrema trasparenza le criticità del "prodotto treno", le questioni più delicate, i punti di frizione emersi, originati in buona sostanza da mancate corrispondenze nel settore domanda-offerta.
La Direzione regionale Toscana è riuscita a stabilire con le associazioni dei clienti un proficuo e costante confronto, con incontri ricorrenti, seppure non ancora secondo scadenze regolate da un calendario prefissato. Continui ed interessanti anche i rapporti instaurati con i diversi Comitati locali che, a vario titolo, ma con la stessa maturità ed identiche finalità costruttive, sono andati man mano costituendosi nelle varie realtà sociali, corrispondenti a bacini geografici ben definiti (quali ad esempio il Mugello, la Val di Sieve, il Valdarno ecc).
E paradossalmente, proprio nelle realtà dove più numerose e più vibranti sono state le segnalazioni di disservizi, i rapporti si sono rivelati più costruttivi, improntati ad un positivo spirito di collaborazione. Superata l'iniziale fase della protesta, essi si configurano ora come un chiaro indice di matura partecipazione alle problematiche connesse con la razionalizzazione del servizio, pur in presenza di ridimensionamenti dell'offerta complessiva.
Il moltiplicarsi delle occasioni di incontro con le Associazioni della clientela è un'opportunità da non perdere, anche alla luce dei futuri scenari organizzativi del trasporto pubblico regionale, ormai chiaramente orientato verso l'integrazione vettoriale ferro-gomma.
Un dialogo più intenso tra Ferrovia e clientela ha prodotto una crescita del numero delle segnalazioni, quasi duemila nel 1995, tra suggerimenti, richieste e reclami.
Per quanto riguarda le lamentele, la causa più frequente è legata al mancato rispetto dell'orario, principalmente su alcune direttrici interessate da innovazioni tecnologiche e da interventi strutturali, purtroppo non ancora ultimati.
Seguono poi quelle che si riferiscono all'impostazione degli orari, alle fermate e alle mancate coincidenze.
Bisogna tuttavia considerare che spesso il numero delle proteste subisce un effetto moltiplicativo, essendo sottoscritte ed inviate da più clienti che intendono evidenziare lo stesso problema.
A tutti viene comunque fornita, in tempi ragionevolmente contenuti, una risposta scritta, in cui si cerca di affrontare in maniera esauriente le questioni sollevate; in alcuni casi si interviene con comunicazioni telefoniche.
In più occasioni si è potuto constatare che questo tipo di rapporto "diretto" incontra il favore dell'interlocutore e viene correttamente interpretato come una dovuta attenzione da parte delle Fs verso le esigenze della propria clientela.

Mauro Scarpi

Con le Fs al 59° Maggio Musicale Fiorentino

L'interesse registrato nella passata edizione, con un incremento degli spettatori provenienti dalle diverse aree della regione, ha indotto la Direzione regionale Toscana ed il Teatro comunale di Firenze a riproporre l'iniziativa "con Fs al Maggio Musicale".
Il 59° Maggio Musicale Fiorentino, il più antico festival musicale italiano, inizierà il 2 maggio per terminare, con l'ormai tradizionale Concerto in Piazza della Signoria, il 27 giugno, e si ispirerà prevalentemente a temi della Grecia classica. "IDOMENEO" di Mozart per inaugurare, poi "ELEKTRA" diretta da Abbado coi Berliner Philharmoniker, la nuova "LUCIA DI LAMMERMOOR" con Zubin Mehta e poi ancora i grandi appuntamenti sinfonici e quelli con la danza con il TOKYO BALLET. Ai possessori di abbonamento ferroviario, rilasciato in base alla Tariffa regionale 40/17 Toscana, viene offerto l'acquisto di un abbonamento per gli spettacoli a condizioni assai favorevoli (sconto del 15 per cento sul prezzo ordinario).
L'abbonamento al "Maggio" potrà essere acquistato dal 27 febbraio al 16 marzo, presso la biglietteria del Teatro Comunale, Corso Italia, 16 - Firenze - tel. 055/211158.

Al momento dell'acquisto, per ottenere il prezzo scontato, dovrà essere mostrato l'abbonamento ferroviario in corso di validità.

M.S.

Trentino

Per predisporre un'offerta di trasporto che possa rispondere al meglio alle necessità ed alle attese della clientela, è di fondamentale importanza riuscire a conoscere a fondo e in tempo tali esigenze. Un mezzo utile al riguardo sono certamente i contatti con le associazioni degli utenti del trasporto pubblico o con gruppi di cittadini dei vari bacini di traffico. Con i rappresentanti degli utenti del trasporto pubblico il rapporto è ormai "istituzionalizzato" dagli incontri annuali organizzati per la presentazione del progetto orario.
Frequente è la corrispondenza che intercorre con gruppi di clienti, accomunati per lo più dalla zona di provenienza, che espongono le loro esigenze di mobilità spontaneamente o rispondendo a sollecitazioni per conoscere il gradimento circa ipotizzate nuove offerte o modifiche di orario.
Numerose sono anche le segnalazioni, inviate da singoli clienti, per prospettare specifiche situazioni o per manifestare lamentele sull'efficienza del servizio offerto. I reclami riguardano, in prevalenza, situazioni di affollamento su alcuni treni e in determinati giorni della settimana. A buona parte di questi disagi è stato possibile trovare soluzione, aumentando, in modo mirato, il numero dei posti offerti.
Accanto alle lagnanze, non sono mancate tuttavia espressioni di soddisfazione per il servizio o per l'accoglimento di suggerimenti e proposte.
Negli ultimi mesi, oggetto di disappunto è stato l'aggiornamento delle tariffe, a seguito dell'introduzione – dal 1° settembre '95 – del sistema tariffario integrato per la provincia di Trento, valido per tutti i mezzi di trasporto collettivo. Va anche detto, però, che la maggiorazione dei costi ha avuto come contropartita, fin dall'entrata in vigore dell'orario estivo '95, un significativo potenziamento dell'offerta di trasporto locale delle Ferrovie dello Stato nell'ambito del Trentino.

Mario Benedetti

Umbria

La Direzione regionale del trasporto locale Fs Umbria, che ha solo due anni di vita, può dire di aver instaurato una rete di rapporti soddisfacente con il mondo della pendolarità, anche se esiguo è il numero di associazioni organizzate di pendolari con cui confrontarsi.
L'Umbria è una regione sulla quale insistevano ben tre Compartimenti ferroviari (Ancona, Roma e Firenze), nessuno dei quali aveva in essa uffici direzionali. Si può dunque comprendere la mancanza di gruppi organizzati rappresentativi di una ampia fascia di

clientela pendolare. La Direzione regionale Umbria appena istituita ha dovuto perciò cominciare a "cercare" i gruppi con i quali colloquiare, con cui instaurare quel rapporto che, anche se a volte conflittuale, è essenziale per una soddisfacente programmazione dell'offerta. Per stimolare la conoscenza reciproca, sono stati organizzati due incontri: il primo svoltosi a Terni ed il secondo a Foligno, in occasione dell'entrata in vigore dell'orario estivo, rispettivamente del 1994 e del 1995, per presentare quelle novità introdotte rimodulando l'offerta e agendo su tre versanti:

- miglioramento delle interrelazioni dell'Umbria con la direttrice nazionale Firenze-Roma, assicurate sia con i collegamenti diretti (mirati) da/per Firenze e Roma, sia perfezionando l'interscambio a Terontola, Foligno ed Orte;
- superamento della tradizionale impostazione "ferroviaria" dei servizi, fondata sulla distinzione fra le direttrici Terontola-Perugia-Foligno ed Ancona-Foligno-Orte, con la conseguente predominanza dell'interscambio a Foligno, estendendo invece progressivamente la continuità dei servizi sulla direttrice regionale Perugia-Assisi-Foligno-Spoleto-Terni e riorganizzando conseguentemente l'adduzione e l'interscambio con le altre tratte della rete ferroviaria regionale;
- elevazione della specializzazione e della velocità commerciale dei servizi, riposizionando risorse sulle tratte e nelle fasce orarie a più intensa mobilità, selezionando le fermate dei treni sulla base degli indici di frequentazione e procedendo anche alla chiusura di alcune stazioni la cui utilizzazione quotidiana risultava di scarsa entità.

Con questi incontri si è cominciato a strutturare un rapporto diretto molto importante.

I pendolari umbri si dimostrano particolarmente propositivi e sensibili alle problematiche dei mezzi di trasporto, partecipando attivamente, anche attraverso la costituzione di semplici gruppi informali. Molte le segnalazioni che ci giungono, alle quali cerchiamo di dare risposta in tempi brevi, anche se spesso ci risulta difficile perché i reclami non vengono spediti direttamente alla Direzione regionale o redatti sui "Registri dei reclami" delle stazioni, bensì inviati agli indirizzi più disparati.

I clienti lamentano soprattutto le mancate coincidenze, mentre poche sono le segnalazioni sul traffico all'interno della regione: questo conferma che la creazione di servizi senza interscambio a Foligno ha certamente apportato tangibili miglioramenti.

Quest'anno abbiamo voluto realizzare un'altra occasione d'incontro con la clientela umbra, distribuendo – tra il 20 ed il 30 novembre scorso – un questionario ai viaggiatori, per ottenere informazioni sull'integrazione vettoriale (tra il domicilio e la stazione di partenza/arrivo e tra questa e il luogo di lavoro/studio), sui tempi di attesa per coincidenze treno/treno e/o bus/treno ed anche per avere precise indicazioni e proposte su come migliorare il servizio. Nel momento in cui viene redatto questo articolo, si è nella fase di inserimento dei dati nei computer.

Da un primo spoglio dei questionari, possiamo già avere qualche dato rilevante: i clienti vorrebbero un maggiore comfort sulle vetture; particolarmente critici i giudizi sulla manutenzione ordinaria delle carrozze e sul funzionamento della climatizzazione (nei giorni in cui venne distribuito il questionario vi fu un brusco abbassamento della temperatura); meno critiche le risposte sull'integrazione, anche se molti ritengono che sia indispensabile intervenire per perfezionare la stessa con il servizio urbano di bus nelle città (soprattutto Perugia).

Antonio Di Muzio

Valle d'Aosta

Nuova tariffa regionale

Con l'inizio del nuovo anno è entrata in vigore, anche in Valle d'Aosta, la tariffa regionale Fs per abbonamenti mensili (tecnicamente detta 40/20/A), che, come consentito dal Decreto Ministeriale del febbraio 1994, si differenzia da quella nazionale e rappresenta un ulteriore, indispensabile passo verso una tariffa integrata comune a tutti i servizi di trasporto pubblico. I nuovi prezzi, che registrano leggeri ed inevitabili incrementi, si vanno così ad allineare a quelli già da tempo praticati in Piemonte. Tuttavia, grazie agli accordi stipulati con la Regione Autonoma, i residenti in Valle hanno titolo ad abbonamenti scontati del 40 per cento.

L'agevolazione è valida sia per i percorsi regionali che per quelli che colleghino una stazione della Valle d'Aosta con qualsiasi altra stazione compresa fra Quincinetto e Torino. I nuovi abbonamenti (sia quelli ordinari che quelli a prezzo ridotto) possono essere acquistati solo presso le biglietterie delle stazioni ferroviarie, mentre i biglietti a corsa semplice continuano ad essere disponibili anche presso i punti di vendita a terra e le agenzie di viaggio convenzionate.

Mario Elia

Veneto

Il reclamo, per un'azienda di servizi come la nostra, è un importante strumento di indagine: infatti generalmente viene compilato da un cliente che, tutto sommato, desidera mantenere una relazione con l'impresa, attraverso una critica, una segnalazione o una proposta. E, proprio alla ricerca di questo rapporto, la Direzione regionale del Veneto si è mossa già da tempo, con interesse, attenzione, sensibilità, facendo tesoro del messaggio ricevuto; cercando di migliorare, ove è stato possibile, la qualità della propria offerta, con azioni talora anche modeste, ma significative. Ad ogni reclamante è stata data una risposta, che a volte ha richiesto tempi per ricerche e verifiche. I reclami pervenuti alla Direzione del Veneto sono stati divisi in tipologie che accorpano più argomenti: **normativa** (segnalazioni relative all'obliterazione dei biglietti, alla nuova tariffa regionale, agli abbonamenti, alle agevolazioni soppresse); **informazioni** (carenze riscontrate nel sistema informativo di stazione e sui treni); **orari; coincidenze e fermate; guasti tecnici e sicurezza; suggerimenti** ed altro ancora.

Rispetto al 1994, il numero totale dei reclami è lievemente diminuito. Sul totale resta invariata la percentuale di quelli (quasi il sessanta per cento) relativi agli orari ed alle fermate dei treni. In proposito è da sottolineare che su questi argomenti, accanto alle richieste specifiche espresse da un singolo cliente, giungono segnalazioni sottoscritte da più persone che manifestano esigenze comuni.

Difficile dunque è la valutazione di questa tipologia di reclami e particolarmente complessa risulta l'analisi delle relative proposte suggerite per risolvere le problematiche evidenziate. Accade spesso, infatti, che la richiesta del singolo cliente sia in contrasto con quella avanzata da un altro gruppo di viaggiatori o con l'esigenza di tener conto del rapporto costi/benefici. In ogni caso siamo riusciti a soddisfare circa il cinquanta per cento delle richieste. Va detto che, per alcune situazioni di criticità rimarcate dalla clientela, non è facile trovare soluzione a breve termine: ad esempio per i problemi riscontrati su alcune tratte che sono ormai al limite delle proprie prestazioni. Nessun reclamo specifico relativo al sistema di sicurezza. Un'ottima base di partenza, per una Società che offre trasporto.

Il calo di reclami sui ritardi (dal settanta al quaranta per cento) premia l'impegno profuso per migliorare il servizio con il forte potenziamento introdotto con l'orario estivo '95.

Merita un occhio di riguardo la bassissima percentuale (solo l'uno per cento) dei reclami relativi al comportamento scorretto del personale Fs. Questo dato conferma il contegno sempre più educato ed attento tenuto dagli addetti a contatto con la clientela.

Significativo è anche quel diciassette per cento di segnalazioni contenenti suggerimenti per migliorare la nostra offerta. Particolarmente graditi quelli degli "amanti della bicicletta", che rappresentano un prezioso contributo al miglioramento del servizio treno + bici. Quest'offerta continua ad incontrare l'apprezzamento della clientela: nel periodo da gennaio a settembre, sono state trasportate 6.629 biciclette di persone che hanno scelto di utilizzare il treno per unirsi a gruppi che si accingevano a percorrere itinerari in mountain-bike o a fare cicloturismo. Nessun reclamo per questo nostro servizio, così come è stato per l'offerta di treni storici.

Paolo Galletta

LETTERE & LETTERE

Cari amici,
vogliamo ringraziarvi per le tante lettere che continuano a giungerci, anche se dobbiamo constatare che (obliterazione a parte) diminuisce visibilmente il numero di quelle aspre e polemiche. Questo, se da un lato prettamente aziendale non può che farci piacere, dall'altro ci preoccupa. Abbiamo bisogno delle vostre rassicurazioni, ma soprattutto delle vostre critiche. Come avrete avuto modo di leggere nell'"Agenda", non solo le proposte ed i suggerimenti, ma anche i reclami sono uno stimolo per migliorarci. Dunque, aguzzate la vista: non si vive di sola obliterazione!
Ora l'elenco delle persone da ringraziare.
Riccardo Aicardi - Savona, **Maurizio Alfisi** - Bergamo, **l'Associazione Culturale "Gattapelata"** - Castel Focognano (Arezzo), **Andrea Baio** - Mozzo (Bergamo), **Luciano Borgnarina** - Rovigo, **Alberto Mario Berti** - Ancona, **Francesco Bragadin** - Venezia, **Vittorio Brandi** - Asti, **Paolo Briano** - Albisola Superiore (Savona), **Carmelo Bucolo** - Conegliano (Treviso), **Marcella Carlisi** - Agrigento, **Stefano Castagnoli** - Firenze, **Giovanni Di Giandomenico** - Valencia (Venezuela), **Andrea Gamboni** - Roma, **Cesare Grugnoli** - Milano, **Silvia Jonoch** - Bassano del Grappa (Vicenza), **Antonio Maffei** - Verona, **Leonardo Magri** - Busseto (Parma), **Federico Marcuzzo** - Spinea (Venezia), **Massimo Miana** - Voltago Agordino (Belluno), **Cesare Perego** - Merate (Como), **Antonio Pires** - Covilha' (Portogallo), **Fortunato Romeo** - Genova, **Federico Schioppo** - Foggia, **Simonetta Stefano** - Cadrezzate (Varese), **Emma Toso** - Grado (Gorizia), **Anna Verga** - Morbegno (Como) e **Lorenzo Zaccarella** - Torino.
Grazie in particolare per i graditi suggerimenti a Paola Andreozzi - Mozzo (Bergamo), **Achille Chiari** - Gattinara (Vercelli), **Giancarlo Crisante** - Maniago (Pordenone), **Soubra Khalil** - Valmorea (Como), **Giorgio Petrucciani** - Milano ed **Emilio Vignone** - Roma.
Ringraziamo Michele Straniero di Torino per il componimento che ci ha inviato.
Grazie anche ai tantissimi amici che ci hanno scritto cartoline e biglietti di auguri per Natale, fra cui: Toni Arch - Roma, **Maria Armenise** - Bari, **Sergio Berio** - Roma, **Anna Bordoni** - Bologna, **Giovanni Conterno** - Torino, **Luigino Ingrassi** - Cornino (Udine), **Norma Primo** - Cavour (Torino), il simpatico **Argante Rossi** di Rovigo, **Giuseppe Scuderi** - Paterno (Catania), **Emiliano Tigani** - Roma e il **Comando Provinciale dei Servizi Ambientali, Forestali e di Protezione Civile** di Genova.
Rispondiamo infine a Stefania Daddazio di Bari, che ci ha scritto proponendoci di inserire una rubrica di annunci economici: ci spiace, ma non possiamo accontentarti.

Esposto

Signor Direttore Generale Holding Fs, il viaggio effettuato la scorsa settimana mi ha dato la misura dello stato preoccupante della nostra organizzazione sociale, dei nostri servizi e soprattutto del livello di assuefazione che anche le persone per bene hanno raggiunto nei confronti delle barbarie e del malcostume.
L'inizio del viaggio di mercoledì 18 ottobre 1995, un Intercity che viaggia con porte aperte e un controllore che ho dovuto costringere ad intervenire in emergenza, il cui svolgimento è oggetto dell'esposto allegato, ne è stato solo un aspetto.
Al mio rientro, il giorno successivo, nella stazione di Milano Centrale sono stato attore di uno scenario solo apparentemente meno drammatico. Alle 21 la stazione era in pieno fermento: iniziava allora lo sciopero dei capistazione e la gente scendeva dai treni compiacendosi di averlo scampato. Erano rappresentati tutti gli strati sociali ed erano presenti tutti i livelli organizzativi previsti: gli addetti Fs, numerosi rappresentanti della Polizia di Stato, probabilmente gli addetti del Comune di Milano e qualche politico in arrivo o in partenza per Roma.
Rumori di fondo che esprimevano vitalità, energia. Incontri, abbracci, facce serene o impazienti o affrettate o stanche. Conversazioni di compiacimento per l'arrivo nella propria città. E la propria amata città altro non era che una grande discarica della quale però nessuno voleva rendersi conto. Sono stato in Marocco, in Egitto; ho visto di tutto nei loro quartieri di mercato, brulicanti di anime. Ho sentito odori selvaggi.
Da nessuna parte ho visto la mancanza di dignità umana che ho colto giovedì sera alla stazione Centrale di Milano.
Ho provato offesa per il mio pudore, per la mia dignità e mi sono allarmato nell'ascoltare i convenevoli consueti tra le persone, anche anziane, attorno a me che non trovavano nulla da ridire a se stessi ed agli altri su ciò che stava succedendo in quel luogo. La tragedia è l'abbandono, la rinuncia che stiamo facendo a qualsiasi livello. Il vuoto di potere ma anche il vuoto che ogni persona civile dovrebbe riempire con la propria dignità e che invece lascia che venga occupato dal peggio.
Cos'altro dire; che non ho trovato l'auto dove era stata parcheggiata, che l'ho ritrovata dopo aver percorso strade dove i drogati si stavano bucando sdraiati sui marciapiedi e qualche ladro cercava il contenuto di interesse nelle auto in sosta. Che l'auto era stata spostata dai Vigili, per lavaggio strade, ma che la multa – come appurato poi – era probabilmente indebita perché mancavano i cartelli ed era stata data nel luogo di trasferimento anziché nel luogo di parcheggio.
Dopo tutto non era stata rubata. Non ero caduto dal treno in corsa, non mi avevano scippato né aggredito. Cosa pretendere di più?
Non mi sembra giusto dire che va bene così. Non tutti i paesi si comportano e si adeguano come noi. Consiglio a chi legge di viaggiare un po' di più cogliendo le differenze. Sfido chiunque abbia gli occhi moralmente aperti a sostenere che, al rientro in Italia, non prova un po' di imbarazzo e di vergogna.

Giuseppe Celsi - Rodano (Milano)

Mi spiace che un inconveniente capitato su uno dei nostri treni (e per il quale è sacrosanto aver presentato un "esposto") e l'inizio di uno sciopero abbiano indotto considerazioni tanto tristi sull'Italia intera. Suvvia, non sia così pessimista. Se oltre che in Egitto e in Marocco Lei fosse stato un po' in Francia nello scorso dicembre '95...

C.V.



Non è cambiato il direttore... ma nemmeno la musica!

Egregio ing. Vaciago, quando all'inizio dirigeva Lei il giornale "Amico Treno", quelli erano bei tempi!
Innanzi tutto la pensata di creare un "house organ" che è stato come uno squillo di tromba in ambito Fs (esisteva già un giornalino preesistente come "Voci della Rotaia", ma di altra caratura).
Poi il tipo di trattazione di argomenti vivi ed interessanti, o "taglio" come si usa dire, forse alcuni un po' ripetuti insistentemente (il risanamento del bilancio Fs - l'economia dei trasporti ecc.), ma intercalati e conditi anche da:
•belle foto di impianti ed attrezzature ferroviarie, stazioni, locomotori, convogli;
•presentazione di nuovi servizi ed opportunità per gli utenti;
•anticipazioni di migliorie di percorsi e servizi, e via dicendo, in modo tale da presentare un quadro invogliante e vitale di un'Azienda complessa quant'altre mai, eppure viva ed operante come le Fs.
Mi stupisce ed amareggia come da un bel po' di numeri il giornale in questione sia di fatto ingrigito ed incredibilmente appiattito, se considerato nell'ottica esterna dell'utilizzatore finale.
Così com'è oggi andrà forse bene ad alcuni collaboratori Fs, per quanto sembri che i ferrovieri operativi lo guardino poco, non senza ragione; e che gli utenti privati non gli dedichino oltre qualche vaga occhiata, salvo chi scrive lettere di protesta e coloro che scrivono per vanità di leggersi poi citati nella rubrica "Lettere al Direttore" - "I lettori ci scrivono", "Lettere, lettere, lettere" e simili.
A mio avviso in ogni numero sta benissimo il Suo articolo di fondo abituale di economia bilancistica e quello sui trasporti.
Ma a chi ed a che servono di grazia le interviste ai supposti opinionisti sulle preferenze per il mezzo di trasporto su rotaia? E le disquisizioni sui regolamenti tariffari o le novità (si fa per dire) delle Sedi compartimentali, inutili e spesso superate? Si tratta forse di spazio a disposizione e comunque da riempire?
Io non voglio crederlo quando poi si salvano le pagine dedicate ai fumetti (Eritreo Cazzulati o Martin Mystère), al brano semi-umoristico di Gino & Michele, alla descrizione dei percorsi turistici individuali o di gruppo ferrostrada.
Tornate a rendere il Vostro giornale e la ferrovia interessanti! C'è tanto da raccontare, pur senza cadere nella trappola delle altre riviste di settore, tra cui per esempio:
•i miglioramenti apportati alle tratte esistenti e/o future ed il loro perché;
•qualche brano di storia recente o passata delle varie linee;
•la presentazione del materiale rotabile, specialmente quello nuovo e quello in particolare a diretto contatto con il pubblico (vagoni normali-carrozze a breve o lungo percorso-vagoni cuccette o letto-carrozze bar o ristorante-auto al seguito). Un po' di sana e lecita pubblicità non ha mai danneggiato nessuno, che diamine!
•gli episodi più salienti del servizio ferroviario durante almeno cent'anni;
•gli sforzi di tutta l'Azienda per sempre migliorare il ferro-trasporto.
Volete parlare di politica economica e di tipologie di trasporto? Va benissimo, purché accompagnata da pagine meno ostiche. Del resto il treno è cosa viva che chiunque può facilmente e direttamente provare.
Ed allora via tutte le inutili disquisizioni teoriche sul pendolarismo, troppo protratte per numeri e numeri; sulle ottiche ferroviarie di eventuali "grossi" nomi pubblici; sulle tariffe unificate (o meno) treno + bus.
Fatecelo amare il treno, voi che ci state al di dentro!
Avete in mano un comparto tanto vitale e strategico: fatecelo apprezzare non solo come espressione di fatica, ma anche e soprattutto di civiltà e progresso.
Con i sensi della più alta stima.

Giovanni Pesce - Brescia

Debbo dirLe subito che il mio amico Carlo Pino si è un po' risentito leggendo la Sua lettera. Ho notato, infatti, un certo disappunto dovuto non tanto all'aver attribuito a me per un certo periodo la direzione di "Amico Treno", ma per aver "osato" criticare una linea editoriale che – senza alcun dubbio – ci premia con il tangibile aumento degli abbonamenti sottoscritti.
A parte tutto, sarà anche colpa del Direttore se a Lei il nostro giornale non piace, però le stesse critiche che ci muove oggi le abbiamo ritrovate in una Sua lettera dell'11 agosto 1994 (pubblicata sul numero di settembre dello stesso anno sotto il titolo "Una lettera in controtendenza").
Ci spiace contraddirLa, ma continuiamo a non ritenere "inutili" quelle che Lei definisce "disquisizioni teoriche sul pendolarismo" e sulle "tariffe unificate" (Le ricordo che il giornale è dedicato soprattutto ai pendolari) e non ci sentiamo di "rinnegare" neppure le rubriche dedicate all'intrattenimento.
Amici più di prima.

C.V.



Una giornata particolare

Quale sconosciuto lettore del vostro giornale, che ricevo puntualmente a casa, voglio farmi conoscere con la presente (che mi auguro venga letta anche dalla Responsabile del Trasporto Locale di Napoli) per segnalare una giornata di disavventure con le Fs.
Premetto che ho viaggiato per lavoro dal '90 al '94 da Sparanise a Napoli e viceversa e disagi ne ho avuti tanti. Ma la disavventura del 10 luglio '95 mi ha fatto capire che il servizio non è poi migliorato.
Ore 7.32: dovrebbe partire da Sparanise il treno 3353 per Napoli; solo alle 7.50, dopo le richieste dei viaggiatori, si viene a sapere che il treno è fermo per guasto a Riardo. Verso le 8.30 lentamente entra in stazione il predetto treno e lì rimane: il vetusto locomotore E424 è rotto!
I passeggeri provenienti da Cassino ne discendono per risalire su due automotrici di passaggio, il treno 8033, sulle quali viaggiamo come tante sardine.
Il viaggio termina a Caserta, con cambio per Napoli, dove arrivo alle 10.05 (60 chilometri in 2 ore e trenta minuti).
Il rientro non è stato migliore.
Ore 12.10: nella Stazione Centrale di Napoli a causa di un black-out elettrico mi è impossibile obliterare il biglietto. Consigliato dallo speaker della stazione, mi reco allo sportello delle vidimazioni (il 2° della biglietteria). Fila di persone che devono vidimare i biglietti... ma ecco che all'improvviso l'addetto, forse spaventato da tanto lavoro, chiude lo sportello e ci lascia con un palmo di naso!!!
Risultato: ho perso il treno delle 12.20 per Caserta e per fare altri 60 chilometri ho impiegato anche questa volta circa 2 ore e trenta, poiché sono giunto a Sparanise alle 14.45.
Lascio il commento ai lettori, con la speranza che il servizio migliori.

Antimo Giacobone
Sparanise (Caserta)

•

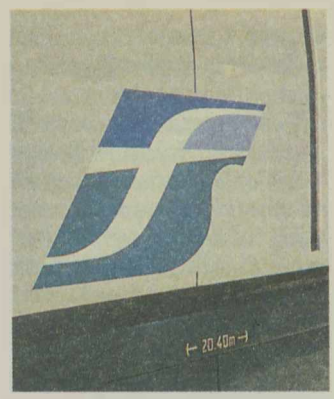
Dalla premessa fatta dal signor Giacobone ci sembra di capire che egli, a partire dal 1994, non utilizzi abitualmente il treno: vogliamo perciò innanzitutto rassicurarlo sul fatto che gli imprevisti nei quali si è imbattuto non hanno frequenza quotidiana o quanto meno (per fortuna) ben difficilmente si cumulano in una stessa giornata.
Altro discorso invece è se i disservizi siano evitabili. Ma questo potremo valutarlo dopo aver analizzato i fatti.
Il primo inconveniente per il quale il nostro lettore (giustamente) reclama è stato causato da un principio d'incendio al locomotore 424.220, che è stato perciò costretto ad una forzata sosta nella stazione di Vairano, dalla quale ha poi potuto proseguire a velocità limitata. Per evitare ulteriori disagi ai viaggiatori si è così deciso di effettuare il trasbordo sul primo treno utile in transito, il regionale 8033, al

quale, nella stazione di Sparanise, è stata prescritta una fermata non prevista dall'orario.
Per quanto riguarda gli inconvenienti verificatisi nella stazione di Napoli Centrale è importante tener presente che gli sportelli 1 e 2 della biglietteria, operanti solo per l'emissione di biglietti a fasce chilometriche, non hanno in dotazione timbri manuali (timbri a compostore). In caso di black-out elettrico, essendo le obliteratrici ed i microfoni di intercomunicazione fuori uso, gli addetti non sono pertanto in grado di garantire il normale funzionamento.
Dalle informazioni che abbiamo ricevuto ci risulta che quella mattina l'operatore si è comunque adoperato per assicurare il servizio e si è allontanato dallo sportello solo per il tempo necessario a procurarsi un timbro adatto. Anche se questa iniziativa non è purtroppo servita ad evitare altri disagi al nostro lettore, il quale, perso il treno prescelto, per tornare a Sparanise (dove è giunto alle 14,45) ha dovuto aspettare, supponiamo, la partenza del regionale 12434, prevista da Napoli alle ore 13.40.

Informazioni utili per il cliente disabile

Sono una persona disabile ed uso una sedia a rotelle. Prendo il treno con una certa frequenza, soprattutto da quando le Fs hanno introdotto diverse agevolazioni per gli handicappati. Nel mio ultimo viaggio da Siena a Innsbruck (treno EC 84 e 85) ho avuto la dimostrazione e la conferma del fatto che prenotare i posti riservati agli handicappati nelle carrozze speciali è praticamente impossibile, perché non sono numerati.
Ciò mi ha costretto spesso a spiacevoli discussioni con viaggiatori che occupavano i posti riservati e, anche se il personale mi ha sempre assistito ed aiutato ad ottenere il posto, la situazione è stata irritante. Si tratta, in ogni caso, di posti poco adatti per chi ha problemi di stabilità o lesioni alla spina dorsale, perché i sedili sono troppo corti e più scomodi di quelli riservati agli altri passeggeri.
In viaggi precedenti avevo usufruito dei due posti antistanti (n°16 e n°14), che erano liberi, e li avevo trovati assai più comodi. Nell'ultimo viaggio, al momento della prenotazione, ho cercato perciò di farmi assegnare proprio quei due posti, ma invano. Il nuovo programma di prenotazione per posti speciali ne consente l'assegnazione solo su vagoni normali, privi cioè di spazio sufficiente per la sedia a rotelle e, soprattutto, privi del bagno attrezzato. Eppure, per il ritorno, grazie all'interessamento del responsabile del servizio alla Stazione di Siena, le Ferrovie Austriache hanno dimostrato una perfetta efficienza nella prenotazione, sulla stessa carrozza (n° 253) utilizzata all'andata, dei due posti in questione.
Vorrei segnalare la necessità di eliminare questa disfunzione e di provvedere:
a) o a numerare i posti riservati agli handicappati nelle carrozze speciali, modificando le relative poltrone;
b) oppure a rendere prenotabili anche i posti antistanti.
Tutto ciò mi consentirebbe di evitare discussioni, di utilizzare lo spazio sito dietro le poltrone n°16 e n°14 per riporre la mia sedia a rotelle e, naturalmente, di usare comodamente il bagno attiguo.
Laura Vigni - Siena

I posti riservati ai disabili non sono inseriti nel sistema di teleprenotazione perché, per i clienti portatori di handicap, è stato attivato nelle principali stazioni (presso l'Ufficio informazioni o altro ufficio segnalato) un servizio speciale che prevede, oltre alla prenotazione dei posti, anche l'accoglienza e l'assistenza in stazione.
Per usufruire di tale servizio e per prenotare i posti, occorre telefonare alla stazione di origine del viaggio, almeno 24 ore prima della partenza.
Sull'orario ufficiale Fs sono riportati i treni attrezzati per il trasporto dei disabili, le stazioni dove il servizio è in funzione ed i relativi numeri telefonici, cui rivolgersi per informazioni e prenotazioni.
Il servizio speciale prevede l'accoglienza e l'assistenza del viaggiatore disabile (su carrozzella propria o Fs) nell'ambito della



stazione; l'accompagnamento fino al marciapiede e al treno; la salita sulla carrozza; il servizio ristoro sul posto in treno, su richiesta dell'interessato; l'assistenza per la discesa dalla carrozza; l'accompagnamento fino all'uscita dalla stazione o ad altro treno coincidente.
I posti a disposizione sui treni IC ed EC sono quattro, di cui due ribaltabili, per consentire la sistemazione del disabile seduto sulla propria sedia a rotelle, e due posti antistanti fissi, che potrebbero essere utilizzati da eventuali accompagnatori.
Nel caso specifico, la signora Vigni avrebbe potuto viaggiare rimanendo seduta sulla sua sedia a rotelle o avrebbe potuto chiedere la sistemazione in uno dei due sedili fissi, più confortevoli di quelli ribaltabili.

Accontentato

Carissimo "Amico Treno", grazie. Grazie perché mi hai risposto, direttamente a casa mia, alla lettera che ti avevo mandato, e grazie, soprattutto, perché hai ascoltato le mie richieste.
Ma andiamo per ordine: prima di tutto mi presento. Sono Francesco Marini, un ragazzo fiorentino, grande appassionato di treni; ti ho già scritto due lettere, per farti delle domande e delle proposte. Stavolta, invece, voglio prima di tutto ringraziarti (e ora ti spiegherò il perché), e quindi farti una richiesta, porti una domanda e chiederti un favore.
Nella mia precedente lettera ti avevo chiesto due cose che mi stavano molto a cuore: la prima era che ritornasse a circolare nelle Fs un convoglio con denominazione "Rugantino", e ciò è avvenuto il 28 maggio scorso, con il nuovo orario estivo; la seconda era che, nella Stazione di Firenze Santa Maria Novella, negli annunci tramite altoparlante su partenze ed arrivi dei treni, venissero nominati anche i nomi dei vari Intercity, Eurocity, Espressi, e ciò è avvenuto (seppur parzialmente) dal 28/5/95. Vi ringrazio con tutto il cuore e ti comunico che sono molto contento del ritorno dell'Intercity "Rugantino", anche per il fatto che questo nome è molto bello e simpatico: vi prego perciò di mantenere in servizio l'IC "Rugantino", anche con l'entrata in vigore degli orari ferroviari dei prossimi anni. Nello stesso modo, vorrei chiedervi di far sì che negli annunci, a Firenze S.M.N., si continuino a citare i nomi dei vari treni. Sarei molto contento anche se venisse adottata la denominazione "Naviglio" per un treno Intercity e quindi vi prego di fare il possibile perché ritorni a circolare quanto prima il "Naviglio": è oltretutto un nome originale e pittoresco. In poche parole, se volete farmi veramente contento, è sufficiente che siano in circolazione due Intercity con le denominazioni "Naviglio" e "Rugantino" (quest'ultimo c'è già, vi prego di non sopprimerlo). Adesso desidererei fare una domanda e due gentili richieste.
1. (la domanda) Ho letto su una rivista ferroviaria che, a partire dall'orario estivo '96, entreranno in circolazione, sulla dorsale Milano-Roma-Napoli, sedici treni Etr 500 di prima serie. Vorrei quindi domandare prima di tutto se ciò è vero, quindi se questi convogli prenderanno il posto delle attuali composizioni di materiale ordinario degli IC (vetture Gran Comfort e Z), oppure se sostituiranno gli Etr 450/460, o che cos'altro.
2. (la prima richiesta) La sera del 13 luglio ho viaggiato da Bologna a Firenze, sull'Intercity "Brenta" 711 ed ho avuto modo di conoscere il capotreno, un signore alto e robusto, di circa trentacinque anni. È stato veramente gentile e, avendo saputo della mia passione per i treni, mi ha illustrato e spiegato molte cose che non sapevo sul mondo ferroviario. Penso che non vi sia difficile risalire a lui: vorrei perciò chiedervi se potete ringraziarlo da parte mia e darmi almeno il suo nome e cognome, per poterlo rin-

tracciare ed incontralo nuovamente sui treni. Se questo può aiutarvi, vi posso dire che è sceso a Firenze ed ha fatto servizio, la sera stessa, sul regionale 11648 delle ore 22.00 da Firenze a Bologna.

3. (la seconda richiesta) Potete pubblicare la mia lettera sul giornalino, oppure, se per ragioni di spazio non è possibile, potete, per favore, rispondermi privatamente? Conto su una tua risposta, caro "Amico Treno", e so che stavolta non mi deluderai.

Francesco Marini - Firenze

Andiamo per ordine.

Premessa: accontentato. "Rugantino": confermato; "Naviglio": proposta trasmessa affinché si faccia il possibile per accontentarti (i colleghi ci hanno già dato alcune anticipazioni: nel 1996 è previsto un potenziamento del numero degli IC sulla linea Milano-Venezia e il nome "Naviglio" è nell'elenco di quelli pensati per indicare i nuovi treni).

1. Alla domanda, una risposta: accontentato (con l'orario estivo '96 è prevista l'utilizzazione di quattro coppie di Etr 500 sulla Milano-Roma, in sostituzione degli attuali Pendolini. Nel 1997, a flotta completa, sarà realizzato il cadenzamento dell'intero servizio IC sulla Milano-Roma, con un treno ogni ora e materiale Etr 500, in sostituzione delle vetture ora impiegate. Il cadenzamento è previsto anche sulla Venezia-Roma, con treni ogni due ore e materiale Etr);
2. la prima richiesta: accontentato (siamo sicuri di raggiungere lo scopo anche solo pubblicando la tua lettera. Il capotreno, che potrà facilmente riconoscersi nella dettagliata descrizione, ci contatterà in redazione per avere il tuo indirizzo).
3. la seconda richiesta: accontentato, nessuna delusione.

P.S.: grazie!



Caro treno o treno caro?

Sono un possessore, assieme a due miei fratelli, di Tessera di autorizzazione Fs categoria B, valida per un anno, costata 251 mila lire, che permette l'acquisto di biglietti ferroviari con lo sconto del 40 per cento. Vorremmo capire il senso della scelta di eliminare questo tipo di agevolazione per gli utenti più affezionati al treno che, per necessità o per uno stile di vita che privilegia il mezzo pubblico rispetto a quello privato, fanno ogni anno migliaia di chilometri. Il senso è forse quello di far diminuire nel lungo periodo il numero di viaggiatori che, per motivi strettamente economici, non potranno permettersi le attuali tariffe ferroviarie e troveranno più conveniente viaggiare in auto? O forse è quello di pensare unicamente ai viaggiatori dei treni superveloci di prima classe, per i quali centomila lire in più o in meno da spendere è una cosa che lascia indifferenti e che magari prendono il treno per semplice paura dell'aereo?

Non vorremmo che, per recuperare un po' di soldi, le Fs si chiudessero in una logica di recupero finanziario di corto respiro, che assomiglia – per dirla banalmente – a chi vende subito le galline rinunciando alle uova in futuro.

Ci permettiamo di chiedere che si torni indietro da simili scelte, concedendo – come si fa nel resto dell'Europa – qualche agevolazione a chi utilizza di più il treno. Occorre una politica tariffaria meno "strozzina", affinché il trasporto ferroviario divenga preminente e sia considerato un servizio pubblico privilegiato perché permette di attenuare la morsa del traffico stradale, che provoca ogni anno migliaia di morti e decine di migliaia di feriti (di cui molti con conseguenze permanenti), contribuisce fortemente all'inquinamento e genera stress e costi enormi per le importazioni di petrolio, oltre che per la costruzione o manutenzione delle strade. Allora, vogliamo fare scelte precise, vogliamo attuare politiche globali o, visto che abbiamo le galline, invece di farle rendere le vendiamo, così sembriamo più ricchi?

Pensiamo sia evidente che si sta facendo poco per attirare veramente il viaggiatore e crediamo che, una volta consolidata l'abitudine ad utilizzare il mezzo proprio, sia dieci volte più difficile far cambiare idea.

Tutti gli aumenti delle tariffe e la soppressione delle agevolazioni contribuiscono a far emergere il segno di una superficialità e una scarsa coerenza nel voler rendere finalmente competitiva la ferrovia rispetto alla strada.

Per finire, chiediamo ai lettori di "Amico Treno" (che potrebbe cambiare nome in "Caro Treno") di mobilitarsi, di fare sentire la propria voce, di inviare centinaia di lettere a questo giornale e ai dirigenti compartimentali, insomma di darsi da fare, così da non accettare certe misure e tentare anzi di cambiare in meglio nell'interesse di tutti.

Giuseppe Caratozzolo
Schio (Vicenza)

Caro signor Giuseppe, i pendolari a lungo raggio, che, già svantaggiati dal fatto di svolgere la propria attività lavorativa in sedi lontane dal luogo di residenza, si sono sentiti ulteriormente penalizzati dalle modifiche apportate alla Tessera di autorizzazione, hanno già espresso il loro disappunto – con tono più o meno "arrabbiato" – scrivendoci e pregandoci (o intimandoci) di intervenire perché si provveda ad un "ripensamento" dell'iniziativa.

Noi abbiamo trasmesso tutte le segnalazioni agli uffici che si occupano della materia perché, anche in questo caso, desideriamo che sia tenuto nella dovuta considerazione quanto lamentato e suggerito dai nostri affezionati lettori.

Non possiamo entrare troppo nel merito delle affermazioni del signor Caratozzolo perché rischieremmo di ripeterci e di annoiare chi ci legge: apportare ritocchi alle tariffe o rivedere alcune agevolazioni non è comunque una strategia per orientare il viaggiatore a preferire l'auto per i propri spostamenti. Una strategia è invece quella di migliorare i servizi offerti, per essere sempre più competitivi e riuscire a soddisfare coloro che, per i molteplici motivi citati dal lettore veneto (sicurezza, rispetto dell'ambiente ecc.), hanno già scelto il treno, nonché per convincere altri potenziali clienti della convenienza di questa scelta. Questa logica non ci sembra dunque di corto respiro: non si tratta di rinunciare... alle uova domani, né alle galline di oggi. Si tratta di investire sulle galline di oggi perché diano buone uova domani.

Ciò non toglie che in questa logica non possa rientrare la previsione di favorire alcune fasce di clientela. È per questo che si stanno valutando altre possibilità per agevolare chi usa più frequentemente i treni Intercity.

Approfittiamo della missiva del signor Caratozzolo per rispondere anche ad altri che sull'argomento ci hanno inviato lettere, alle quali non abbiamo potuto dare ancora riscontro. Tra questi: **Guido Abbattista** di Torino, **Maria Luisa Amati e un gruppo di pendolari** di Ostia (Roma), **Davide Benedetto** di Lucca, **Alberto Camilli** di Roma, **Stefano Castagnoli** di Firenze, **Stefano Cipriani** di Montecatini Terme (Pistoia), **Luca Collodi** di Roma, **Michele Colombo** di Ravenna, **Massimo Cortese** di Ancona, **Maurizio Corticelli** di Verona, **Maria Luisa Del Vigo, Franco Maltomini, Maurizio Mamiani e 33 firmatari** di Pisa, **Stelvio Di Nicola** di Montesilvano (Pescara), **Leonardo Lorini** di Firenze, **Antonio Luchetta** di Terranuova Bracciolini (Arezzo), **Luisa Marnati** di Rapallo (Genova), **Pietro Muolo** di Brindisi, **Livio Paciotti** di Genova, **Mauro Pagliacci** di Perugia, **Gianfranco Pensavalli** di Messina, **G. Paolo Perletti** di Milano, **Leonardo Picci** di Bari, **Francesco Spadaro** di Catania, **Mario Spinelli** di Venezia, **Vincenzo Taliento** di Abano Terme (Padova) e **Giorgio Valli** di Terra del Sole (Foggia).

Vogliamo anche approfittare di questo spazio per ritornare alla rubrica "Lettere & lettere" del numero di gennaio '96, dove – a pagina 43 – abbiamo pubblicato la lettera *"Chi sa chi lo sa"*, fornendo una risposta a **Federico Pelizza** di Torino, circa la validità di un biglietto acquistato presentando la "Carta Verde" o

la "Tessera di autorizzazione" o la "Carta d'Argento".
Nella risposta abbiamo affermato che la validità dei biglietti deve iniziare non oltre la data di scadenza della Carta o della Tessera.
Occorre tuttavia ricordare che, in base alla nuova normativa, la validità di un biglietto ha inizio dal momento dell'obliterazione e questa deve avvenire entro due mesi dall'acquisto del biglietto.
Nel caso di un biglietto acquistato dietro presentazione di uno dei documenti sopracitati, la convalida deve essere fatta entro la data di scadenza del documento stesso.
Per evitare possibili equivoci, quindi, la nostra affermazione è da leggere in questo senso: è sufficiente che la convalida dei biglietti sia effettuata non oltre la scadenza della Carta o della Tessera.
Per rimanere all'esempio fatto dal signor Pelizza, se un viaggiatore, in possesso di "Carta Verde" (o "d'Argento" o di "Tessera di autorizzazione") con scadenza il 9.4.96, acquista un biglietto deve obliterarlo entro quella data.

I vantaggi dell'integrazione

Caro "Amico Treno", avevo un ragazzo molto bello, con cui stavo molto bene, con cui mi trovavo a mio agio in tutte le situazioni. Andiamo entrambi all'Università e circa nello stesso posto (il ramo è quello scientifico, le sedi sono vicine); quando uscivamo insieme la mattina, per andare in facoltà, avevamo due possibilità: o fare il viaggio assieme, oppure, se avevamo due orari differenti, potevamo vederci di sfuggita tra una lezione e l'altra. Io sono molto cocciuta: ho preso per cinque anni il treno per andare al liceo (abito in periferia, come lui del resto) e ho continuato a prenderlo per andare all'Università, con l'aggiunta di un autobus (facendo due abbonamenti mensili!); lui si faceva un viaggio allucinante in autobus tutte le mattine (ne doveva cambiare tre), per non pagare l'abbonamento anche del treno.
Ogni tanto, quando stavamo insieme, prendeva il treno e continuava a dire: "Ah, come si sta bene sul treno, senza essere uno sopra l'altro come sull'autobus", ed io m'incavolavo!
Ora la città dove abito (Genova) ha messo finalmente a punto l'abbonamento unificato ad un prezzo ragionevole... ma io ed Andrea non stiamo più insieme!
Devo però mantenere una promessa che mi sono fatta: ho quindi deciso di spedirvi il talloncino (che allego) con il suo nome e spero che, quando gli arriverà "Amico Treno" a casa, si ricorderà di me!
Un bacio (che lettera assurda!).
Marta - Genova

Abbiamo provveduto a sottoscrivere per Andrea un abbonamento gratuito ad "Amico Treno". Contemporaneamente, abbiamo deciso di spedirgli a casa due numeri arretrati della rivista, il n° 4 ed il n° 6-1995, per fornirgli qualche notizia in più sulla nuova Tariffa Regionale 40/9 Liguria, già ampiamente illustrata dalla campagna informativa che ne ha pubblicizzato l'introduzione dal 1° giugno '95.
"Amico Treno", prima sul numero di aprile scorso – con l'intervista a Fabio Morchio, allora Assessore regionale ai trasporti – poi su quello di giugno – nella rubrica "Agenda" – ha dedicato ampio spazio all'argomento.
La tariffa di abbonamento regionale ligure è il primo passo verso l'armonizzazione delle tariffe e degli orari dei trasporti pubblici nella regione. Una prima – ma decisiva – tappa raggiunta, con il preciso obiettivo di realizzare in tempi brevi una completa integrazione tariffaria e vettoriale anche in Liguria. Così Andrea e Marta, in possesso di un unico abbonamento regionale (mensile o annuale), acquistato facilmente dietro presentazione di un documento di identità valido, potranno servirsi di un sistema di servizi di trasporto pubblico locale con orario integrato, comprese le autolinee extraurbane. Realizzata l'integrazione tra Fs e Azienda municipale trasporti di Genova, potranno scendere dal treno e prendere l'autobus, con un unico biglietto (o abbonamento), comprato nei punti vendita integrati.
Andrea e Marta viaggeranno di nuovo insieme, perché non ci saranno inutili "doppioni" di servizi, e viaggeranno meglio e più comodamente, perché il comune obiettivo delle aziende di trasporto pubblico sarà quello di offrire servizi integrati di buon livello e qualità.
E, infine, viaggeranno informati perché leggeranno "Amico Treno", magari insieme sul treno e sull'autobus, anzi... sicuramente insieme, perché Marta non ci ha lasciato alcun recapito per inviarle a casa il giornale.



La domanda sorge spontanea

Scrivo per tentare di illustrarvi l'odissea che ho vissuto, assieme a centinaia di viaggiatori, alla stazione di Venezia Santa Lucia, a causa degli strascichi derivanti da uno sciopero che sarebbe dovuto terminare alle ore 21. Dovevo raggiungere Udine con l'interregionale che sarebbe dovuto partire alle 21.41, cioè dopo la conclusione dello sciopero: fino alle 22 nessuna indicazione veniva data tramite altoparlante o tabellone circa l'esistenza o meno di questo treno. Quando poi il treno veniva annunciato in partenza al binario 19, una moltitudine biblica di passeggeri (probabilmente molti di questi non erano potuti partire prima con altri treni a causa dello sciopero) si precipitava sulle carrozze attestate su tale binario: va detto che il tabellone indicava regolarmente la partenza prevista per le ore 21.41. Trascorsa circa mezz'ora, mentre eravamo ancora in attesa di partire, qualcuno si è accorto che dal tabellone il treno era stato cancellato! Né il macchinista né il capotreno lì presenti sapevano fornire qualche spiegazione (né si adoperavano per acquisire istruzioni in tal senso). A quel punto la stessa moltitudine, piuttosto inferocita, si recava all'ufficio movimento posto al binario 14, per chiedere lumi: con sorpresa, venivamo a sapere che nessuno si era accorto della cancellazione del nostro treno. In un'atmosfera che andava via via surriscaldandosi (e non solo per la temperatura!) ci veniva detto, adducendo non meglio precisate ragioni di servizio, che un treno vuoto (sic!) era stato fatto partire per Udine e che quindi non c'era personale per far viaggiare il nostro. Vi lascio solo immaginare gli sfoghi verbali, le intemperanze quasi corporali e l'esasperazione che sono esplosi tra i passeggeri, al punto che è stata chiamata la Polfer per tentare di calmare gli animi.
Fatto sta che il treno, con ben 2 ore di ritardo sulla tabella di marcia, è stato poi fatto partire tra gli applausi generali.
A questo punto sorgono spontanee alcune considerazioni.
1) Lo sciopero sarebbe dovuto terminare alle 21. Possibile che i dirigenti preposti a ciò non siano stati in grado di programmare per tempo (come sarebbe loro dovere) le partenze dei treni dopo la conclusione dello sciopero? In tale frangente potrebbero ipotizzarsi gli estremi del reato di interruzione di un servizio pubblico.
2) Perché, come sempre e nonostante le promesse susseguitesi in questi anni, in occasione di questi scioperi regnano sovrani la disinformazione, il caos, il palleggio delle responsabilità, la maleducazione, l'atteggiamento intimidatorio e l'approssimazione del personale, che non si sforza di capire le ragioni di centinaia di passeggeri esasperati, i quali reclamano unicamente il loro diritto, una volta conclusosi lo sciopero, di partire, più o meno in orario, e per giunta proprio dalla stazione di origine, con un semplice treno interregionale? Come si può pensare che le ragioni di uno sciopero possano essere state comprese dai passeggeri?
Perché in questi frangenti le Fs non si rendono conto di mostrare il loro lato peggiore, trattando i passeggeri non come clienti paganti ma come sudditi, lascian-

do inoltre migliaia di stranieri (in fin dei conti eravamo a Venezia!) con una riconfermata pessima reputazione circa l'efficienza dei servizi pubblici in Italia?

Claudio Lupi - Gorizia

Comprendiamo perfettamente la protesta del signor Lupi. A lui, e a tutti gli altri viaggiatori, chiediamo scusa per i disagi subiti a causa degli scioperi che hanno surriscaldato la scorsa estate. Senza voler cercare giustificazioni alle nostre carenze organizzative, vogliamo però provare a spiegare che per una stazione ritornare alla normalità, al termine di uno sciopero di ventiquattr'ore, non è un'impresa facile. Anche se ciò probabilmente non basterà (e siamo d'accordo con voi) a rendervi più comprensivi e tolleranti, è comunque un'occasione per evidenziare la complessità del sistema ferroviario, le difficoltà che si nascondono dietro le operazioni apparentemente più semplici.

Innanzitutto, nell'esercizio ferroviario i treni sono "concatenati", nel senso che i convogli (la loro puntualità, la loro stessa effettuazione) dipendono l'uno dall'altro, per il "giro" dei materiali e per l'utilizzazione del personale. Per questo motivo, inevitabilmente, una perturbazione anche limitata si riflette, a cascata, su vari collegamenti.

In caso di sciopero, poi (il viaggiatore forse non lo immagina nemmeno), le difficoltà non si presentano solo mentre è in corso l'astensione dal lavoro, ma anzi, e potremmo dire soprattutto, nel momento in cui riprende la circolazione. Gli inconvenienti sono rilevanti ancor più quando lo sciopero ha avuto una grande adesione (come è appunto avvenuto nello scorso luglio per quello indetto dal Coordinamento Nazionale del Personale Viaggiante) e si aggravano ulteriormente in una stazione di grandi dimensioni, come quella di Venezia S. Lucia. Questo accade anche se, per ridurre gli effetti negativi di uno sciopero e per coordinare le operazioni, si appronta un Centro Operativo.

E veniamo a quanto capitato la sera del 9 luglio. Il treno per Udine, previsto in partenza alle ore 21.41, è stato effettivamente soppresso, per mancanza di personale. Il "treno vuoto" fatto invece partire per Udine era evidentemente un treno in servizio viaggiatori e per giunta non affollato. Nell'arco di due ore sono infatti partiti alla volta del capoluogo friulano ben due treni: l'EN previsto per le ore 20.35 (partito con 75 minuti di ritardo) e il regionale previsto per le ore 20.22 (partito con 131 minuti di ritardo). Probabilmente molti viaggiatori non hanno prestato sufficiente attenzione ai cartelli teleindicatori, come d'altra parte è possibile che, nel trambusto generale, siano stati insufficienti gli annunci diffusi attraverso gli altoparlanti. Tanto più che alle ore 21 cessa, per fine turno, l'attività dell'annunciatore e la diffusione sonora delle informazioni è affidata, in aggiunta a tutti gli altri importanti incarichi, al dirigente del movimento. Dai responsabili della stazione di Venezia S. Lucia abbiamo comunque ottenuto l'assicurazione che per il futuro in analoghe circostanze prolungheranno il turno del personale addetto agli annunci, in modo da evitare situazioni di disinformazione.

Una precisazione ci sembra infine doverosa. Qualche volta ci è capitato di dover deprecare dei comportamenti poco educati assunti dal nostro personale o episodi in cui vi sia stato "palleggiamento" di responsabilità e approssimazione. Non abbiamo invece mai avuto notizia di atteggiamenti intimidatori esercitati nei confronti della clientela. Né ci pare che ciò si sia verificato in questa occasione. Dalla fedele cronaca inviataci dal signor Lupi sembra anzi di capire che le uniche intemperanze ("quasi corporali"), comprensibili finché si vuole, siano piuttosto da registrare nel comportamento di qualche viaggiatore. Quando si verificano disservizi siamo sempre pronti a riconoscere, anche di fronte ai viaggiatori stranieri, le nostre responsabilità, i nostri limiti e tutti gli altri innumerevoli nostri difetti, tra i quali, però, non riteniamo che si possa annoverare il ricorso ad atteggiamenti minacciosi ed incivili.



Ma quanto mi costi!!!

Gentile Redazione di "Amico Treno", tra tante cose che, da vecchio appassionato di treni, vorrei finalmente capire ne ho selezionate due, spero non troppo complesse:

1) si potrebbe pubblicare uno schemino chiaro sui vari passaggi burocratici e tecnici necessari per costruire una linea ferroviaria? Cioè, dal momento nel quale arrivano gli stanziamenti e si decide di realizzare una linea dalla città A alla città B al momento in cui il primo viaggiatore pagante la percorre quante firme, pareri, permessi, autorizzazioni, commissioni, aste, appalti, espropri... (spero non bustarelle) sono necessari? Dovremo aspettare il secolo di "Star Trek" per vedere le Ferrovie italiane sicure di iniziare e completare un'opera in certi tempi? La peggior pubblicità che vi fate è quella di cantieri perennemente aperti in giro per l'Italia, spesso abbandonati, oppure quella di opere lasciate a metà. "Ecco i soliti ladri", si commenta generalizzando (ingiustamente);

2) qualche anno addietro, parlando con un membro di uno sfortunato Consiglio di Amministrazione Fs chiesi se – per caso – aveva un'idea di quanto costasse, in lire, far viaggiare un treno. Lo ignorava, ma erano altri tempi. Mi spingo in un ardito esempio: mettiamo che un M80 Alitalia da 190 posti costi per un'ora di volo – tutto compreso (carburante, costo equipaggio, Atc, usura aeromobile, tasse di decollo/atterraggio e varie) – intorno ai 25 milioni. Con trenta passeggeri e il biglietto a 200 mila lire, la compagnia incassa 6 milioni e ne perde 19; con l'aereo pieno ne incassa 38 e ne guadagna 13. È possibile questo semplice calcoletto nelle Ferrovie?

Insomma, come contribuente e appassionato di treni, vorrei sapere:

1. è possibile calcolare il costo di un treno?

2. esiste un'unità di misura fissa (minuti, chilometri...) o i valori variano a seconda del tipo di linea e treno?

Il new deal delle Ferrovie dovrebbe significare anche questo.

Cordialissimi saluti

Vittorio Cota - Roma

Gli adempimenti necessari per realizzare un nuovo tratto di linea sono effettivamente tanti e complessi. Su questo stesso giornale – se avrà avuto la costanza e la pazienza di leggerci – si è parlato più volte degli "ostacoli" che via via si sono frapposti alla realizzazione del quadruplicamento veloce della famosa "T" (Torino-Venezia-Napoli).

E proprio le modalità "contrattuali" inaugurate con il progetto "Alta Velocità" garantiranno d'ora in avanti tempi certi e, soprattutto, costi certi. Prima di aprire un cantiere, infatti, dovranno essere acquisite tutte le autorizzazioni amministrative, i benestare urbanistici, i pareri d'impatto ambientale e dovranno essere pure disponibili tutte le risorse economiche destinate a finanziare l'intera opera.

Stia tranquillo il signor Cota pure sulla conoscenza da parte della Spa Fs dei costi relativi alla circolazione di un treno: è un dato che ricaviamo, praticamente treno per treno, anche per poter sottoscrivere con lo Stato il "Contratto di Servizio". Quest'ultimo è il documento che stabilisce la "quantità" di servizio (sociale) che le Ferrovie debbono garantire e il "ripiano" pubblico relativo ai treni dedicati al trasporto locale (quelli, cioè, che sottostanno a tariffe "sociali") e al mantenimento in efficienza della rete (binari, stazioni ecc.), considerata – tanto per fare un esempio – alla stregua del sistema autostradale (come da direttive Cee).

Per finire, l'unità di misura comunemente utilizzata dai sistemi ferroviari è: treno/km (costo sostenuto per far viaggiare un treno per un chilometro).

Da Polla a Petina

Caro Direttore, è appena giunto, per posta, l'ultimo numero di "Amico Treno" e raccolgo subito l'invito a pensare ad un "sentiero didattico ferroviario" in Italia.
L'idea di "camminare a passo lento" accanto ad una strada ferrata sarà pur singolare, ma che dire – allora – dell'idea di camminare lungo una strada ferrata?
È così che è nato il "Trekking ferroviario" da Polla a Petina (per la cronaca "collaudato" due settimane prima del "sentiero del Lötschberg") illustrato nell'allegato opuscolo nonché da un documentario in Vhs di 35 minuti che può essere richiesto alla Sezione di Salerno del Club Alpino Italiano (via Porta di Mare, 26 - tel. 089/252788 - fax 089/226587).
Per l'occasione ai soli partecipanti fu regalata una "C.a.i.rtolina Postale" della quale allego un esemplare nella speranza di rivederla sulle pagine della nostra rivista quale simbolo di... una buona idea da esportare!!
Viste le condizioni pietose in cui attualmente versa la "Sicignano-Lagonegro" sarebbe molto bello poter lavorare tutti insieme su questa comune idea che la porterebbe ad un nobile riscatto in breve tempo e con poca spesa: diamoci una mano!
Lascio, ovviamente, alla Redazione la libertà di scelta del miglior uso sulla rivista del materiale allegato mettendomi a disposizione – se necessario – per il rapido invio di qualche foto e/o diapositive che dovessero eventualmente occorrerVi.
Cordialmente.

Antonello Sica
Reggio Calabria

Veramente un'ottima idea quella degli amici calabresi! Interessante anche il materiale che il signor Sica ci ha fatto arrivare in Redazione.
Noi l'abbiamo letto con interesse e – naturalmente – sottoposto alla professionale attenzione di Albano Marcarini che, probabilmente, penserà a mettersi direttamente in contatto con gli appassionati della "Sicignano-Lagonegro".

Telecomunicazioni

Egregio Direttore, sono un neo laureato in ingegneria delle telecomunicazioni e con vivo interesse seguo la Sua rivista "Amico Treno" in quanto fruitore, da sempre, del treno.
Da bambino salivo sul treno in compagnia dei miei genitori per scoprire le città del Veneto; ai tempi dell'Università facevo il pendolare Venezia-Padova e, inoltre, avendo la "morosa" a Parma, sono ormai diventato un esperto in coincidenze e stazioni intermedie.
In tutti questi anni di viaggi continui, oltre ad osservare gli sforzi per migliorare il servizio (e di questo non posso che complimentarmi con le Fs), ho sentito la mancanza di un telefono disponibile per le urgenze o soltanto per la classica comunicazione "sto arrivando".
Vista la mia specializzazione nel campo e la passione che mi lega al treno, vorrei sapere come fare per fornire la mia esperienza (la mia tesi di laurea verteva sulla simulazione di trasmissione di un segnale radiomobile, con tutti i problemi connessi alla velocità del mobile stesso e gli ostacoli che il segnale trovava).
Colgo l'occasione per farLe, senza retorica, i miei complimenti riguardo la Sua rivista e augurarLe un buon lavoro: anche se non è sempre possibile accontentare tutti, ci state provando e... siete sulla buona strada.

Francesco Bragadin
Cannaregio (Venezia)

La Redazione di "Amico Treno" (La ringraziamo per i complimenti e gli auguri) sarà lieta di accogliere e inoltrare – come si dice di solito – ai "competenti uffici" i Suoi suggerimenti per migliorare i collegamenti telefonici treno-terra.
Non smetta mai di amare il treno e... "Amico Treno".

Priorità

Ho letto sul vostro giornale (n° 4/95 - pag. 6) che avete programmato un servizio Pendolino sul collegamento Palermo-Messina-Catania.
Grazie della concessione, signori! Tuttavia noi siciliani ripetiamo spesso il seguente aforisma di saggezza: "prima si compra u sceccu (asino) e poi u carrettu".
Quindi, egregi signori, prima del Pendolino dateci il doppio binario sulle tratte indicate, dopo di che utilizzeremo i treni veloci.
Programmate l'alta velocità, ma ci trascurate. Ci dite "Addio!" ancora una volta.
Povera nostra economia, povero turismo, unica voce attiva nel nostro business con l'estero!
Non dateci, per favore, asini imbolsiti. Abbiamo bisogno di cavalli di razza.
Eliminate pure la strettoia tra Scilla e Messina, con un servizio di navi traghetto moderne, dove i treni per imbarcarsi non debbano più fare "il cuci e scuci", in modo da risparmiare ore preziose. Infine, programmate treni solo per la Sicilia, eliminando quelle fermate in Calabria che sono, in maggior parte, superflue; o la sosta a Napoli Centrale, Roma Termini e Firenze Santa Maria Novella.
Solo allora, miei cortesi signori, potremo cantare: "Alleluja, le ferrovie rinascono pure in Sicilia!".
L'altro giorno, mentre ascoltavo la radio, un tale si lamentava perché, partito da Siracusa alle 14.00, era arrivato a Cosenza dopo le 22.00. Essendo un pendolare, è chiaro che, purtroppo, viene costretto in questo modo a fare uso della macchina.
Ahimè, siamo alle soglie del Duemila e alla fine del XX secolo!

Giuseppe Valenti - Altavilla Vicentina (Vicenza)

Il prossimo maggio, con l'entrata in vigore dell'orario estivo '96, è prevista la circolazione, sulle linee ferroviarie siciliane, del treno Pendolino ad assetto variabile.
L'utilizzazione del Pendolino in Sicilia, anche se su vecchi tracciati e a semplice binario, consentirà, innanzi tutto, una buona riduzione degli attuali tempi di percorrenza; riduzione che, sulla tratta Messina-Palermo, sarà di circa 50 minuti e di circa 30 sulla Messina-Siracusa.
In secondo luogo, l'impiego di materiale nuovo e concepito con criteri di tecnologia avanzata permetterà di offrire alla clientela un servizio di qualità e più confortevole.
In particolare, si potrà garantire una maggiore efficienza nella climatizzazione, aspetto, quest'ultimo, non di poco conto per chi viaggia nell'isola.
Subordinare l'utilizzazione del Pendolino sulle linee siciliane alla completa realizzazione del raddoppio delle tratte interessate (per il quale occorrono tempi lunghi) significa rinunciare ai benefici su indicati, conseguibili, invece in tempi brevi.
Tutto questo, ovviamente, non impedisce né esclude che, nel frattempo, siano effettuati i lavori di raddoppio, già previsti nel Contratto di Programma 1994-2000 e che riguarderanno le seguenti tratte:

1^ Fase
- Fiumefreddo-Carruba;
- Targia-Siracusa;
- Patti-Terme di Vigliatore;
- Villafranca-Messina;

2^ Fase
- Catania Ognina-Catania Centrale;
- Patti-Messina (completamento);

3^ Fase
- Messina-Catania;
- Catania Centrale-Acquicella;
- Cefalù-Fiumetorto.

I traghetti più moderni delle Fs, in servizio sullo Stretto di Messina, possono contenere fino a quindici carrozze, ma con una capienza massima per binario di quattro vetture. Fare dei treni a lunga percorrenza con pochissime carrozze, per evitare di scomporre e ricomporre il treno, comporterebbe l'onere di costi molto alti (onere che, inevitabilmente, si ripercuoterebbe in misura notevole sul prezzo del biglietto ferroviario).
Per questo, allo stato attuale, è difficile eliminare il "cuci e scuci" di cui parla il lettore.
Concordiamo invece con quanto proposto circa la necessità di rivedere le fermate: è allo studio la programmazione di treni diretti, o provenienti dalla Sicilia con la riduzione del numero delle fermate nelle stazioni della Calabria o l'eliminazione della fermata a Napoli Centrale, Roma Termini e Firenze S.M.N. (e con questo rispondiamo anche a **Dario Giammellaro** di **Torrenova-Messina**, che ci ha scritto sull'argomento).

Caro AmicoTreno mi manchi molto...

TIKI milano



Non credeteci. Sotto il sole dei mari del Sud è difficile rimpiangere il treno.
Ma se ogni giorno combattete con il traffico, gli ingorghi ed il caos della città avete più di un motivo per apprezzare il vecchio treno e **AMICOTRENO**, il mensile di notizie, informazioni e proposte fatto dai lettori ed arricchito da interviste, fumetti e tante idee per i vostri itinerari turistici.

AMICOTRENO

Il mensile di proposte in movimento



Lo puoi trovare in distribuzione gratuita alle biglietterie delle principali stazioni ferroviarie oppure lo puoi ricevere direttamente a casa, **GRATUITAMENTE**, ogni mese abbonandoti

AMICOTRENO

Periodico d'informazione per il viaggiatore MARZO 1996 ANNO 5 - N. 3

Sped. abb. post. /50% - Milano



COSA CAPITERÀ

DOVE VANNO LE FERROVIE EUROPEE

INTERVISTA A RENATO POZZETTO

Caro AmicoTreno mi manchi molto...

(Ci credete?)



Non credeteci. Sotto il sole dei mari del Sud è difficile rimpiangere il treno.
Ma se ogni giorno combattete con il traffico, gli ingorghi ed il caos della città avete più di un motivo per apprezzare il vecchio treno e **AMICO TRENO**, il mensile di notizie, informazioni e proposte fatto dai lettori ed arricchito da interviste, fumetti e tante idee per i vostri itinerari turistici.



AMICOTRENO

Il mensile di proposte in movimento

Lo puoi trovare in distribuzione gratuita alle biglietterie delle principali stazioni ferroviarie oppure lo puoi ricevere direttamente a casa, **GRATUITAMENTE**, ogni mese abbonandoti

TiKi milano

PERIODICO MENSILE DELLE FERROVIE S.p.A. - DIVISIONE TRASPORTO LOCALE - ANNO 5 - n. 3



Direttore responsabile
Carlo Pino

Comitato di redazione:
Stefano Bernardi (Responsabile Divisione TL), Mario Miniaci (Condirettore Area Trasporto), Carlo Pino (Responsabile rapporti con i Clienti Divisione TL), Giuseppe Sciarrone (Direttore Area Trasporto), Cesare Vaciago (Direttore Generale Holding Fs Spa)

Redazione: Cristina Forghieri (servizi speciali), Marisa Radogna (caporedattore), Salvatore Sodano
Segretaria di redazione: Giusy Stella

Collaboratori:
Danilo Antolini, Giorgio Asunis, Mario Benedetti, Fulvio Bergaglio, Silvano Bonaiuti, Renato Calabrese, Giandomenico Calvi, Giovanni Cassola, Margherita Castelli, Annalisa Celino, Nico Colonna, Leonardo Cordone, Ezio Corradi, Luciano Covi, Angelo Dadda, Massimo Di Mauro, Davide Dragoni, Mario Elia, Alessandro Fantini, Massimo Ferrari, Bianca Maria Fiorillo, Ewald Fischnaller, Paolo Galletta, Nada Gaudino, Edoardo Gorzegno, Gino & Michele, Silvio Grandi, Corrado Leonarduzzi, Enzo Lunari, Fiorenzo Martini, Lorenzo Maruotti, Francesco Midili, Vittorio Motta, Rita Nespoli, Teodoro Oliva, Ernesto Orsini, Luigi Pasetti, Athos Passalacqua, Giovanni Pinchi, Angelo Piras, Giacomo Pittau, Dario Recubini, Giambattista Rodolfi, Silvano Roggero, Agostino Romita, Antonietta Sannino, Mauro Scarpi, Franco Vittorio Scimè, Salvatore Sentina, Sandrino Spagnoli, Rodolfo Valentini, Luisa Velardi, Patrizio Vellucci, Francesco Vinci.

Redazione: Corso Magenta, 24 - 20123 Milano
Tel. 02/72439269-460-295 - Fax 02/72439355-464-280

Progetto grafico e impaginazione: Studio Cancelli - Milano

Referenze fotografiche: pagg. 6, 8 M. Bruzzo; pag. 9 foto Foltran; pag. 10 Guido Lucci; pag. 11 P. Siccardi/Ag. Marka; pag. 13 D. Donadoni/Ag. Marka; pag. 18 Archivio Fs.; pag. 28-29 L. Locatelli;
Illustrazioni: Marco Vaglieri

Stampa: Baioni Stampa - Roma
Impianti per la stampa: Color Sistem - Milano
Editore: Leonardo Periodici Srl - Viale dei Mille, 35 - Milano
Iscrizione al Tribunale di Milano n° 543 del 16/10/1992
Tiratura 400.000 copie

Il disegno di copertina è di Enzo Lunari

SOMMARIO

4 Cosa capiterà

6 Dove vanno le ferrovie europee

9 Quando a decidere saranno le Regioni

11 Tariffe integrate per l'area di Torino

15 La romita valle dei Grilli

18 La biblioteca in stazione

19 Raccontare l'ambiente

20 Da leggere in treno

21 Due avvenimenti da non perdere

22 Eritreo Cazzulati

23 Speciale Mister No & Nick Raider

27 "Terza classe"

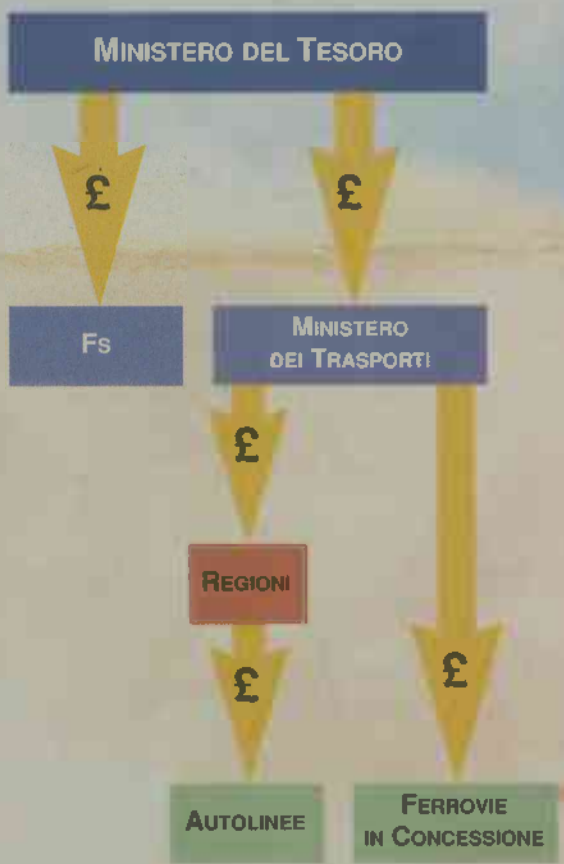
28 Intervista a Renato Pozzetto

30 Agenda

43 Lettere & lettere

Cosa capiterà

Cari amici,
rileggendo lo scorso numero mi sono chiesto se anche i "non addetti ai lavori" avrebbero compreso quel che sarebbe successo, nel prossimo biennio, con l'entrata in vigore della riforma del Trasporto Locale. Mi sono risposto: «forse», e quindi provo ad andare più piatto.
Fino ad oggi le cose stavano così:





Dall'1.1.1997 (1998 per Fs) le cose andranno così:



In parole povere, da una sola tasca - quella delle Regioni - uscirà tutto il finanziamento: quello per il trasporto locale delle Ferrovie dello Stato, quello per le Ferrovie Concesse e quello per le autolinee. Inoltre le Regioni riempiranno quella tasca con una tassazione indiretta - benzina - notoriamente poco adatta a generare popolarità e consenso (anche se, notate bene, non c'è nulla di più giusto che finanziare il Trasporto pubblico con un'imposizione sul trasporto privato).
Cosa succederà in pratica?
In ciascuna Regione si scatenerà una prima "concorrenza", tra il Trasporto pubblico e le altre funzioni sociali altrettanto essenziali (quali la Sanità o l'Istruzione Professionale). Il Trasporto - temo - ci lascerà qualche penna (essenzialmente a favore della Sanità).
Con una "torta" più ridotta di oggi la Regione dovrà programmare il trasporto ridisegnando le reti (i parallelismi oggi esistenti fra autobus e treni non potranno più esistere).
Se le Regioni svolgeranno bene questo ruolo le reti su ferro e su gomma saranno costrette a integrarsi (sul piano vettoriale, tariffario e, forse, societario); se non lo svolgeranno si scatenerà una seconda "concorrenza", tra ferro e gomma e tra gomma e gomma, per conquistare i ridotti finanziamenti pubblici. Il servizio ne uscirà - comunque - ridotto nei volumi e razionalizzato: per effetto della "mano visibile" del programmatore o per effetto della "mano invisibile" del mercato. Io preferisco la prima (altrimenti dai piccoli centri si andrà tutti al lavoro in auto), ma ad ognuno i suoi gusti.



"AMICO TRENO" COMPIE QUATTRO ANNI

Se qualcuno il 20 marzo del 1991, giorno della presentazione alla stampa di "Amico Treno", mi avesse predetto il numero degli abbonati che avremmo raggiunto dopo quattro anni di pubblicazione non l'avrei creduto. È vero che il nostro periodico è inviato gratuitamente al domicilio dei richiedenti, ma è anche vero - come hanno scritto gli amici Gino & Michele - che «non basta dire che è gratis per giustificare l'affezione dei suoi lettori: anche le Pagine Gialle sono gratis eppure nessuno se le è mai lette tutte».
Debbo confessare che è proprio l'affetto che ci dimostrate attraverso le lettere e le numerose telefonate, quell'affetto che riesce spesso a sopravvivere alle lamentele per i disagi provocati da un viaggio in treno andato "storto", a far dire a noi della redazione: «siamo proprio contenti del lavoro che facciamo» (e speriamo che i nostri "capi" non leggano queste righe... se no addio aumenti!).
Nel prossimo numero presenteremo un bis dell'articolo pubblicato su "Amico Treno" di settembre-ottobre 1994 "Chi sono i nostri amici-lettori", in cui daremo le cifre precise di questo - lasciatecelo chiamare così, almeno per una volta - "successo editoriale". Fin da ora, però, potete mandarci commenti, critiche, consigli per fare ancora più bello il Vostro giornale. Un tentativo di migliorare l'immagine lo trovate già su queste pagine.
Un abbraccio vero - non di quelli formali che vengono sempre "venduti" alla fine di molte lettere - e un augurio anche a Voi: in fondo è il compleanno anche di chi ha avuto la pazienza di seguirci.

Carlo Pino
(ma anche Marisa Radogna, Salvatore Sodano, Giusy Stella, Cristina Forghieri)

ALCUNE CIFRE DEL GIORNALE

Anni	4
Numeri	36
Pagine	1.728
Lettere pubblicate	741
Risposte private (per lettera)	7.683
Abbonati	243.126

Altri dati (commentati) sul prossimo numero. A prestissimo!

Finalmente, a fronte di una rete razionalizzata (ma anche di un finanziamento ridotto), bisognerà far quadrare i costi con i ricavi.
La legge impone - comunque - a partire dal 1° gennaio 1999 il raggiungimento di un rapporto ricavi/costi pari al 35 per cento (essendo il 65 per cento coperto dalla Regione con un Contratto di Servizio Pubblico). Questa percentuale, oggi, esiste solo in alcune Direzioni Regionali Fs, nelle autolinee private, in alcune municipalizzate (piccoli centri e Milano, Torino, Bologna, Venezia). La media nazionale è drammaticamente al di sotto di questa soglia, attestandosi a circa il 25 per cento. Nel settore 10 punti percentuali di copertura da conseguire sono, all'incirca, 2 mila miliardi/anno di margine da recuperare. A spese di chi? Non più del contribuente (paga già il 65 per cento!); almeno in parte del cliente, e lo diciamo da tempo (ma anche il raddoppio di tutte le tariffe automobilistiche e ferroviarie non potrebbe che coprire il 20-25 per cento del buco: al massimo - ad essere ottimisti - 500 miliardi... e il raddoppio non sarebbe misura oggi equa, né accettabile dal punto di vista dell'inflazione). È chiaro, però, che il peso più grosso ricadrà sul lavoro. 1.500/2.000 miliardi di costo del lavoro da recuperare equivalgono - parlando brutalmente - a un 20 per cento netto di produttività in più da cogliere con:
- meno addetti (il doppio macchinista Fs e gli orari di comodo dei bus e dei tram urbani sono agli sgoccioli);
- meno salario (è giusto che i lavoratori dei trasporti guadagnino il doppio degli insegnanti?);
- il 20 per cento di lavoro in più a parità di addetti (quando la domanda del pubblico lo consente).

I lavoratori del Trasporto locale, nella nostra esperienza, hanno sempre risposto con intelligenza e disponibilità a questi recuperi (ogni volta che le imprese hanno saputo chiederli). Si preannuncia - comunque - un biennio duro, in cui non credo si possano escludere forme innovative di relazioni industriali (essenzialmente fondate sulla conversione in azioni - cioè in proprietà delle imprese - di quote anche consistenti degli incrementi salariali dei ferrovieri e degli autoferrotranvieri). Se ce la faremo la riforma avrà generato - e può farlo - decentramento della spesa, razionalizzazione delle reti e produttività del servizio. Non è poco.
Parliamone.

Cesare Vaciago
Direttore Generale Holding Fs

Dove vanno le ferrovie europee

Una rapida panoramica sulle diverse ricette adottate per adeguarsi alla direttiva comunitaria 440/91

Le reti ferroviarie europee stanno vivendo una stagione di profonde trasformazioni. In quasi tutte le nazioni, con sfumature diverse, avanzano le riforme istituzionali delle antiche aziende nazionali, cui dovrebbero seguire i cambiamenti sostanziali nella quantità e qualità dei servizi offerti, benché sia ancora presto per capire quale sarà il ruolo effettivo che il treno giocherà nell'Europa del prossimo secolo. La direttiva comunitaria 440/91, che ha introdotto il concetto della separazione contabile tra la gestione delle infrastrutture e l'esercizio commerciale, comincia a produrre effetti in tutte le nazioni rappresentate a Bruxelles, anche se ciascuna ha dato una propria lettura della normativa.

La ricetta tedesca: un'impresa privata in mano pubblica

La Germania, che si candida a locomotiva del continente (e, nel settore dei trasporti, il senso metaforico e letterale tendono significativamente a coincidere), si prepara ad una separazione istituzionale delle attività ferroviarie. La Deutsche Bahn Ag è una società privata, il cui capitale appartiene interamente allo stato tedesco. La regionalizzazione dei servizi, decisa nel 1994, è divenuta operativa dal 1° gennaio scorso. Il traffico locale è ora di competenza dei 16 stati (Länder) che compongono la Repubblica Federale. I Länder, che ricevono sovvenzioni per i compiti di natura sociale dal governo federale (Bund), avranno piena autonomia nell'organizzazione del trasporto pubblico su ferro e su gomma. La Db Ag dovrà proporre servizi efficienti ed economici e dovrà competere con società ferroviarie private (che da sempre operano in Germania, seppur limitatamente ad alcune regioni) e con imprese di autobus. Il trasporto locale costituisce quasi la metà del fatturato della Db Ag, che pertanto non intende perdere quote di mercato in questo settore vitale. Di qui la decisione di investire qualcosa come 9 mila miliardi di lire per rinnovare il materiale rotabile destinato ai treni regionali nei prossimi quattro anni. La rete della Deutsche Bahn supera di poco i 40 mila km (il 42 per cento dei quali elettrificati) e non ha subito importanti amputazioni nell'ultimo quinquennio. Anche il patrimonio molto fitto di linee ereditato nell'ex Germania Est è stato quasi integralmente conservato e viene ora sottoposto ad una cura intensiva di rinnovamento. Invece, l'organico, attualmente di circa 300 mila addetti (già ridotto di oltre un terzo a partire dall'89) dovrebbe scendere ulteriormente a 211 mila unità entro la fine del 1997. Ciò non impedisce alla Db Ag di perseguire la ripresa del traffico merci, già iniziata da un paio d'anni (attualmente circa 70 mila miliardi di tonnellate/km), e nel traffico passeggeri (61 mila miliardi di viaggiatori/km). Benché questi valori siano nettamente superiori ai risultati realizzati da ogni altra rete ferroviaria europea, i margini almeno potenziali di espansione sono ancora cospicui. Infatti, è stato calcolato che i tre quarti dei cittadini tedeschi utilizzano il treno non più di una volta all'anno, mentre gli utenti abituali rappresentano appena un quarto della popolazione. Simile a quella germanica è la situazione austriaca. Anche a Vienna le Ferrovie federali (Obb) hanno acquisito la piena autonomia giuridica fin dal 1993. Pur se lo Stato continuerà a finanziare le infrastrutture, non si esclude l'apporto di capitali privati per il grande progetto di ammodernamento delle principali direttrici, denominato Neubahn. La forte volontà politica a sostegno della rotaia, soprattutto per quel che riguarda il traffico di transito alpino, sta producendo benefici effetti sul traffico, specie per quel che riguarda le merci. La rete, sviluppata per 5.600 km (60 per cento dei quali elettrificati) non ha subito alcun taglio negli ultimi anni. Altre nazioni europee hanno in qualche misura imitato il modello di riforma tedesco, con la costituzione di una holding di imprese private, la cui proprietà resta però saldamente in mano pubblica. Così, ad esempio, in Olanda, dove le Ferrovie nazionali (Ns), che gestiscono una rete di 2.750 km, in larga parte (72 per cento) elettrificati, sono destinate a divenire, entro l'anno 2000, un'impre-



Treno locale a Victoria Station a Londra.

sa commerciale completamente autonoma, dopo che lo Stato avrà preso in carico le infrastrutture, affidandone la gestione a tre società filiali. In questo settore, per altro, è previsto il grosso degli investimenti, con la realizzazione della linea ad alta velocità verso Bruxelles ed il piano Rail 21, che contempla il quadruplicamento di un terzo della rete. Per quanto attiene alle linee secondarie, i responsabili commerciali della Ns si libererebbero volentieri del 10 per cento circa degli attuali servizi, che ritengono improduttivi. Ma il Parlamento olandese non intende lasciare libertà d'azione su questo punto alla Ns, che si è impegnata a mantenere l'integrità della rete almeno fino al 1998.

Il tentativo inglese: la privatizzazione sotto scacco

Poche altre nazioni si sono spinte oltre sulla strada delle riforme: tra queste la Svezia, che ha precorso, fin dal 1988, ben prima di entrare nella Comunità Europea, la scelta della separazione tra infrastrutture e gestione commerciale. Le prime sono di competenza della Banverket (Bv), sostanzialmente una branca dell'amministrazione statale, che sovrintende ad una rete di 9.600 km (per tre quarti elettrificati). La gestione del servizio compete essenzialmente alla Statens Jarnvagar (Sj), società di diritto privato, le cui azioni sono possedute al 100 per cento dallo Stato, e da qualche operatore regionale, che, esattamente come la Sj, paga un pedaggio per l'utilizzo dei binari. Lo Stato finanzia gli investimenti, ma le regioni concorrono con stanziamenti nell'ordine medio di un terzo del budget da loro destinato al settore trasporti. Anche la vicina Finlandia ha recentemente applicato una riforma simile a quella svedese. L'unico Paese che ha davvero puntato sulla privatizzazione integrale del proprio sistema ferroviario, come è noto, è la Gran Bretagna. E lo ha fatto più per ragioni ideologiche, dettate dal dogma liberista della signora Thatcher e dei suoi successori, che sotto la spinta dell'interesse concreto dei potenziali operatori, tuttora molto tiepidi nell'impegnarsi finanziariamente. Da quasi due anni (1° aprile 1994), l'antica azienda British Railways, sorta nel 1947 dopo la decisione di nazionalizzare il servizio, è stata suddivisa in ben 25 società regionali destinate a gestire i servizi passeggeri, oltre ad un'altra (Railtrack) cui sono state conferite le infrastrutture, a tre società incaricate del traffico merci, e ad un centinaio di altre che si occupano di settori particolari, come la manutenzione del materiale rotabile, del binario, del sistema di segnalamento, della ristorazione, dell'assistenza medica al personale ecc. Le sovvenzioni statali, un tempo destinate alla Br, vengono ora suddivise tra le varie aziende di gestione, che, a loro volta, pagano un pedaggio a Railtrack per l'uso dei binari. Quest'ultima è responsabile in materia di orari e di regolazione del traffico. Infatti, per far circolare i propri treni, le società regionali devono acquistare le tracce orario disponibili. L'obiettivo del governo conservatore era quello di creare in questo modo una reale concorrenza tra diversi operatori di trasporto su ferro, così come avviene nei cieli e sulla strada. Ma i risultati sono molto deludenti. Dopo la separazione, le nuove società sono state organizzate in forma di filiali dell'antica British Railwais, in attesa di trovare acquirenti privati. Per ora ben pochi si sono fatti avanti, e limitatamente ad alcuni servizi particolarmente appetibili, come il collegamento tra Londra e l'aeroporto di Gatwick. Un duro colpo alla strategia governativa è recentemente arrivato proprio dagli ambienti finanziari della City, certamente non sospettabili di nostalgie statalistе. I loro esperti hanno infatti calcolato che la gestione di una rete così frammentata finirà per costare il 50 per cento in più, dal momento che ciascuna nuova società dovrà dotarsi di propri servizi direzionali ed amministrativi. Un autentico boomerang per chi aveva promesso ai contribuenti l'alleggerimento delle costose bardature burocratiche. Già nel primo anno (1994) di esercizio separato, l'insieme delle ferrovie britanniche ha cumulato un disavanzo di circa 800 miliardi di lire. E nonostante sia proseguita la forte contrazione degli organici, ridotti ormai a circa 100 mila unità (20 per cento in meno negli ultimi cinque anni). I sindacati, certamente indeboliti dalla segmentazione della grande struttura, continuano ad opporsi alla privatizzazione e l'opposizione laburista – in vantaggio nei sondaggi di opinione – promette di rivedere il tutto, se vincerà le elezioni nel 1997. Le forti associazioni di consumatori britanniche lamentano il degrado dei servizi a fronte di tariffe molto alte. Ma, per la verità, queste caratteristiche affliggevano anche la precedente impresa nazionale, fin dagli anni Settanta quanto meno. Non si è invece materializzato finora il rischio di amputazioni della rete, che permane stabile sui 16.500; ma solo il 32 per cento risulta elettrificato, segno della penuria di investimenti che ha caratterizzato le ferrovie britanniche nel dopoguerra. Tra l'altro i contratti di vendita delle società regionali ad operatori privati contengono una clausola che prevede il mantenimento dell'attuale numero di linee e treni in servizio. Le procedure per autorizzare eventuali soppressioni sono particolarmente complesse e possono essere cassate dai Tribunali di controllo, come già è avvenuto per il servizio notturno tra Londra e Fort William, nelle Highlands scozzesi, ripristinato d'ufficio su istanza di una associazione di utenti.



Il caso francese: in crisi il bastione del servizio pubblico

Sul fronte opposto è stata la Francia finora a capeggiare il drappello delle nazioni più prudenti in fatto di riforma delle ferrovie. Lo statuto della Sncf, l'azienda che gestisce gran parte della rete su ferro (32.200 km, 42 per cento dei quali elettrificati) è ancora quello di un Ente di diritto pubblico. Ed è bastato il semplice annuncio del piano quadriennale che avrebbe dovuto rimettere in gioco, tra l'altro, alcune garanzie occupazionali e previdenziali dei lavoratori a scatenare le tre settimane consecutive di scioperi che hanno paralizzato l'intera nazione tra il novembre ed il dicembre scorso. Non torneremo ora sulle ragioni di questo conflitto, di cui ci siamo diffusamente occupati sullo scorso numero di "Amico Treno", se non per ricordare come le prospettive francesi sono per il momento quanto mai incerte. Un nuovo contratto pluriennale, preceduto da un dibattito nelle sedi istituzionali e tra le parti sociali, sarà pronto nella primavera inoltrata. Solo allora sarà possibile sapere se le opzioni strategiche che sono costate la poltrona al Presidente della Sncf, Jean Bergougnoux, saranno riconfermate dal successore, Loik Le Flock-Prigent, ovvero avranno conosciuto un qualche ripensamento. Certamente la nomina di un "patron" proveniente dall'industria privata – Le Flock-Prigent ha diretto in passato grandi società come la Rhône-Poulenc e la Elf Aquitaine – sembra attestare la volontà del governo francese di proseguire sulla difficile strada del risanamento. Anche perché lo Stato non pare disponibile a farsi carico del crescente indebitamento che soffoca la Sncf. Potrebbe pertanto essere riproposto il programma di revisione a tappeto di tutte le linee di interesse locale, che ha fatto gridare allo scandalo i sindacati, le associazioni di

utenti e le comunità locali. Costoro accusano il governo centrale e la Sncf di volersi disfare nei prossimi anni di ben 6 mila km di linee, accentuando la desertificazione del territorio nazionale al di fuori dei grandi assi di traffico. Attenzione, però: la Francia è una delle poche nazioni europee in cui esistono vaste province davvero rurali, dove i flussi di traffico assicurati dal trasporto pubblico sono proprio modesti. Difficile quindi un confronto con Paesi densamente popolati, come l'Inghilterra, la Germania o l'Italia, dove sono ormai abbastanza rare le zone non congestionate dal traffico automobilistico, anche lontano dalle maggiori aree metropolitane. Comunque sia, finora la continuità dei servizi locali su ferro è stata garantita in Francia da apposite "convenzioni" (qualcosa di simile ai contratti di programma previsti in Italia) stipulate tra la Sncf e le Regioni che decidono quali relazioni assicurare con il treno e quali invece integrare con autobus. Un braccio di ferro analogo a quello vissuto in Francia ha interessato negli ultimi mesi le Ferrovie belghe (Sncb), alle prese con l'imperativo di ridurre l'indebitamento, ammodernando però al tempo stesso la densa rete (3.400 km di binari, al 70 per cento elettrificati), che a breve sarà direttamente interessata dall'alta velocità, con l'avanzamento dei cantieri lungo l'itinerario che collega Parigi e Londra a Colonia ed Amsterdam, passando per Bruxelles. Le economie di esercizio imposte nel corso degli ultimi cinque anni in Belgio hanno comportato l'eliminazione di quasi un decimo dei posti di lavoro. Numerosi treni sono stati cancellati nelle ore meno frequentate e parecchie piccole stazioni sono state disabilitate, ma una sola linea è stata integralmente soppressa.

E, per i prossimi anni, le autorità assicurano che la rete non subirà altre riduzioni. Anche le Ferrovie spagnole (Renfe) si sono affidate ad un contratto di programma per regolare i rapporti in chiave privatistica tra l'azienda e lo Stato che ne è l'unico azionista. In questo caso i risultati commerciali sono abbastanza lusinghieri, con la crescita del 3 per cento nel traffico passeggeri e del 16 per cento nelle merci. La rete, sviluppata per 12.600 km, oltre la metà dei quali elettrificati, concentra gli sforzi di ammodernamento nell'alta velocità (nell'ottobre 1995 sono partiti i cantieri della nuova linea Madrid-Barcellona) e nel traffico pendolare, da cui ci si attende una crescita di introiti del 12 per cento nel corso di quest'anno. Ultimi bastioni dello statalismo, almeno sotto il profilo istituzionale, sono rimaste alcune reti marginali nel contesto europeo, come quella portoghese e quella greca, quest'ultima separata forzatamente dal resto del continente, a causa della guerra nella ex Jugoslavia, che ha determinato il crollo dei traffici internazionali. L'unica nazione di importanza strategica – in virtù della sua collocazione a cerniera tra la Scandinavia e la Germania – che mantiene le proprie ferrovie nella configurazione giuridica del servizio pubblico resta dunque la Danimarca, attualmente impegnata nei grandi lavori per realizzare il collegamento fisso tra Copenaghen e la penisola dello Jutland. Ma anche le Ferrovie danesi (Dsb) gestiscono la propria rete (2.300 km, quasi tutti a trazione termica, salvo le linee suburbane) secondo la logica dei centri di profitto: merci, infrastrutture, traghetti, viaggiatori intercity e traffico regionale.



Un treno Eurostar in partenza da Parigi Nord per Londra Waterloo.

Una strada in salita per le ferrovie europee

Questa rapida panoramica sull'evoluzione delle ferrovie nei Paesi della Comunità Europea evidenzia alcune tendenze comuni alle varie nazioni. Innanzi tutto si assiste alla trasformazione giuridica da aziende di pura gestione ad imprese commerciali dotate di ampia autonomia. In questo contesto le nuove società ferroviarie sono chiamate a stipulare contratti di programma pluriennali con l'amministrazione centrale e/o con quelle periferiche (regioni autonome, Länder ecc.) per stabilire quali e quanti servizi programmare. Ciò sta gradualmente determinando una maggiore responsabilizzazione nel contenimento dei costi da un lato e nell'individuazione dell'Ente acquirente dall'altro. Il processo di "privatizzazione" è però soltanto virtuale, perché alla fine è sempre il decisore politico (centrale o locale) a stabilire quali servizi debbano essere assicurati alla collettività. Gli unici ad aver creduto davvero possibile affidare integralmente al libero mercato il settore ferroviario sono stati gli inglesi, ma già la loro esperienza sembra destinata al fallimento. La maggiore produttività che quasi tutte le imprese sono riuscite a conseguire nel corso degli ultimi anni è quasi sempre legata alla vigorosa riduzione del numero degli addetti, che un po' dovunque, seppur in misura diversa, erano divenuti esuberanti rispetto alle tecnologie applicate. La conquista di nuove correnti di traffico, strappato alla concorrenza della strada o dei cieli, è dappertutto difficoltosa. I risultati migliori sono stati ottenuti più che altro grazie all'attivazione di nuove infrastrutture (linee veloci, nuove ferrovie suburbane) e soprattutto in nazioni come l'Italia o la Spagna che in precedenza avevano puntato tutto su altri modi di trasporto e dovevano perciò recuperare il molto ritardo cumulato.

Le dimensioni delle reti tendono da oltre venti anni ad essere stabili, perché le popolazioni – ed i loro rappresentanti politici – non accettano più a cuor leggero, come nel dopoguerra, la cancellazione di linee ferroviarie locali, ben sapendo che i servizi su gomma costituiscono inevitabilmente un peggioramento qualitativo. L'unica nazione che negli ultimi cinque anni ha chiuso una porzione consistente della propria rete su ferro è il Portogallo.

Ma si trattava in buona parte di linee a scartamento ridotto, ormai del tutto obsolete, che sono state, comunque, in parte preservate a fini turistici.

Dovunque i servizi ferroviari sono apprezzati e la nocività del traffico motorizzato, in termini di inquinamento e di congestione, viene stigmatizzata. Salvo poi non saperne trarre comportamenti coerenti. Un po' dappertutto la strada del risanamento è già stata imboccata, ma l'obiettivo finale sembra ora più difficile da conseguire.

Commuter

Quando a decidere saranno le Regioni

Nuove opportunità, ma anche molti rischi dal decentramento del trasporto ferroviario

La regionalizzazione del trasporto ferroviario locale, nel corso dei prossimi due anni, dovrebbe (il condizionale è d'obbligo, quando parliamo delle riforme italiane) divenire una realtà. Lo stabilisce un articolo della legge di accompagnamento alla Finanziaria in vigore, che pone anche ben precise scadenze. Dal 1° gennaio 1997 alle Regioni saranno demandate le competenze in materia di ferrovie in concessione (come le Nord Milano o la Circumvesuviana). Un anno più tardi sarà la volta delle linee Fs, per le quali alle Regioni sarà consentito di stipulare autonomi contratti di servizio. E, dal 1° gennaio 1999, il rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi (al netto di quelli relativi alle infrastrutture) dovrà raggiungere la fatidica quota 0,35, tuttora alquanto chimerica nella maggior parte delle realtà del trasporto pubblico su gomma e su ferro.

L'idea in sé può anche apparire suggestiva. Le linee ferroviarie di interesse locale dipenderanno direttamente dalle Regioni, che potranno decidere quanti treni acquistare dalle Ferrovie spa, o da altre imprese fornitrici del servizio. Essendo il decisore più vicino ai cittadini – e, quindi, almeno teoricamente più sensibile alle loro istanze – dovrebbe realizzarsi più facilmente quel processo di adeguamento dell'offerta alle esigenze locali che finora aveva lasciato tutti più o meno scontenti. Non sono forse state proprio le Regioni a sostenere, in numerose occasioni, le ragioni dei pendolari e degli Enti locali, quando questi si ritenevano sacrificati dalle strategie "centraliste" delle Fs? D'ora in poi tali conflitti dovrebbero appianarsi.

A rischio di sembrare inguaribili pessimisti, tuttavia, temiamo che le cose non andranno tanto lisce. La regionalizzazione delle linee ferroviarie locali sta dando risultati complessivamente positivi in altre nazioni europee, come Francia e Germania. Ma in nessuno di quei Paesi la crisi della finanza pubblica è tanto accentuata come in Italia, né i meccanismi di spesa sono altrettanto ingessati. Da noi è da temere che il passaggio di competenze tra il livello centrale e quello periferico avvenga senza adeguato trasferimento di risorse finanziarie, imponendo quindi alle Regioni scelte difficili su quali e quanti servizi mantenere. E trasferendo quindi, anziché uno strumento prezioso di gestione del territorio, la patata bollente di decisioni comunque impopolari.



Arrivo di pendolari alla stazione di Mogliano Veneto.

Negli ultimi dieci anni, infatti, è stato possibile evitare massicce amputazioni della rete ferroviaria nazionale, grazie a due fattori concomitanti. Da un lato, l'intervento di profondo contenimento dei costi di gestione operato dalle Fs, con la riduzione del personale nelle piccole stazioni, la semplificazione dell'esercizio ferroviario ecc. Ciò ha comportato alcuni sacrifici per gli utenti (le fermate sono spesso impresenziate, a tarda sera non ci sono più treni), ma tutto sommato sopportabili, specie se rapportati al rischio di vedere soppressa l'intera linea. D'altro canto, il governo centrale, pur cercando di limitare progressivamente la propria esposizione finanziaria, ha confermato ogni anno l'acquisto di servizi locali nei contratti di programma stipulati con le Ferrovie spa. Potranno fare altrettanto le Regioni? E lo faranno tutte le Regioni?



La stazione di Milano Rogoredo.

Già si profila il rischio non indifferente di un'Italia a due o più velocità, con alcune aree forti, in cui i servizi ferroviari potranno essere mantenuti e potenziati, ed altre – quasi scontato il riferimento al Mezzogiorno – che rischieranno la progressiva desertificazione dei propri, già ora precari, collegamenti su ferro. Ma, anche nelle regioni prospere, come la Lombardia, il Piemonte o l'Emilia, non è da escludere un doloroso conflitto tra esigenze sociali egualmente meritevoli di tutela. Sarà più facile – e più accettabile per l'opinione pubblica – chiudere un piccolo ospedale o una linea ferroviaria, in presenza di fondi che non consentono di mantenere tutti e due? E vista la renitenza ad incrementare le entrate, magari agendo sulla leva delle imposte indirette, come l'aliquota aggiuntiva sui carburanti o altro?

Anche se le prospettive che si aprono sono tutt'altro che rosee, pensiamo che sussistano non trascurabili spazi di razionalizzazione all'interno dello stesso settore dei trasporti. Innanzitutto il processo di contenimento dei costi di esercizio va completato sulla rete Fs (a proposito, a che punto siamo con l'agente unico sui treni regionali, che pure è prassi consolidata sulla maggior parte delle reti europee?). Ma, se per l'azienda nazionale si tratta di proseguire con coerenza lungo un cammino già ben delineato, che dire della maggior parte di ferrovie in gestione commissariale, dove, finora, la funzione occupazionale ha di gran lunga prevalso su quella di servizio? Per non parlare poi del trasporto su gomma. Già oggi le Regioni italiane spendono – e parecchio – per sovvenzionare le autolinee in concessione, che, molto spesso, continuano a svolgere un ruolo inutilmente concorrenziale nei confronti delle ferrovie. Sfrondare questa giungla finora inesplorata darebbe già qualche risultato non disprezzabile. Perché, a parte gli autobus che corrono sfacciatamente paralleli al treno, magari nelle stesse fasce orarie, dovrebbe valere anche per i vettori su gomma la "regola delle teste" che Cesare Vaciago ha cercato di applicare alla rotaia. Se un treno con meno di 50 passeggeri a bordo difficilmente si giustifica, altrettanto vale per un autobus, quando di persone ne trasporta meno di dieci. Ma, mentre sui binari si sono eliminate, nel corso degli anni, molte tra le corse meno frequentate, non ci risulta che una misura analoga Regioni e Province abbiano imposto al trasporto su gomma. Anche se bisogna mettere in conto la formidabile vischiosità degli interessi particolari, che spingono i concessionari – sovvenzionati in funzione ai chilometri percorsi e non alla clientela effettivamente servita – ad opporsi sistematicamente ad ogni ipotesi di modifica dell'esistente. Non si tratta qui di auspicare una guerra tra gomma e rotaia per spartirsi le poche risorse disponibili. Ma è nostra convinzione che il patrimonio di infrastrutture su ferro – non certo sovrabbondante nel nostro Paese – vada comunque nel limite del possibile preservato, per costituire l'ossatura base su cui riorganizzare l'intero sistema di mobilità pubblica. Anche linee a domanda debole – pensiamo, solo per fare un esempio, alla ferrovia della Val Sesia, tra Novara e Varallo – potrebbero egregiamente svolgere questa funzione, se su di esse venisse impostato l'orario delle corse su gomma in chiave di adduzione e coincidenza. E nulla vieta di pensare anche su altre relazioni ad un servizio cadenzato, in cui solo le corse con un numero consistente di passeggeri siano affidate al treno, mentre le fasce orarie a domanda debole siano coperte con autobus (laddove, ben inteso, la viabilità parallela consenta prestazioni accettabili) i quali, però, debbono partire ed arrivare nelle stesse stazioni ed essere accessibili con i normali documenti di viaggio ferroviari.

Quel che più importa è che le Regioni sappiano valutare con attenzione il patrimonio di infrastrutture su cui, nel giro di un paio d'anni, avranno piena potestà decisionale. Il treno certamente costa – anche dopo aver eliminato gli sprechi – ma è in grado di rendere il servizio migliore agli utenti. Il trasporto pubblico su gomma può giocare un importante ruolo complementare, ma quasi mai riesce a sostituire efficacemente la rotaia. Dopodiché qualcuno potrà anche decidere di sceglierlo, se la rotaia sarà considerata un lusso inaccessibile per le finanze regionali. Ma dovrà trovare il coraggio di spiegarlo ai propri concittadini. Dopo tanti anni di promesse demagogiche, si profila la stagione delle scelte finalmente responsabili.

Massimo Ferrari
Presidente Utp-Assoutenti

Tariffe integrate per l'area di Torino

I vantaggi del nuovo sistema

Prenderà il via il prossimo 1° aprile nell'area metropolitana torinese l'integrazione tariffaria, progettata da Regione, Provincia e Comune di Torino e già deliberata dai tre enti territoriali. Per il Piemonte si tratta della prima importante esperienza su questo fronte, sia perché coinvolge un bacino di traffico significativo (160 comuni) sia perché si pone, nell'intenzione degli amministratori, come prima tappa di un percorso finalizzato alla razionalizzazione complessiva del sistema del trasporto pubblico e al miglioramento del servizio per i cittadini.
Nella prima fase ad essere coinvolte sono le tre maggiori società di trasporto operanti sul territorio: Atm, Fs e Satti. In seguito potranno aderire all'abbonamento "Formula", il nuovo abbonamento integrato settimanale e mensile, anche le altre aziende di trasporto presenti in Piemonte. Sempre in seguito, è previsto che l'integrazione delle tariffe, oggi applicata solo agli abbonamenti, sia estesa a tutti i tipi di biglietti.
I vantaggi sono quelli tipici dei progetti di questo tipo: possibilità di effettuare un numero illimitato di viaggi su tutti i mezzi delle tre società con un unico documento. Inoltre, sulla base della suddivisione dell'area integrata (un cerchio di circa 40 km di raggio, suddiviso in 19 zone) ci sarà la possibilità di costruirsi un abbonamento "personalizzato", anche economicamente, a seconda dei percorsi scelti: il costo, ovviamente, varierà se l'abbonamento "Formula" riguarderà la sola area urbana, l'area urbana e una o più zone o tutta le rete.
Al sistema integrato sono state inoltre aggiunte una serie di "espansioni", rappresentate dalle più importanti direttrici di traffico Fs e Satti convergenti su Torino dalle altre province.
Il progetto, che ha visto soprattutto impegnata la Provincia, sia per competenza territoriale sia in quanto coordinatrice della commissione trasporti mista Regione, Provincia, Comune, ha suscitato però non poche polemiche e opposizioni soprattutto da parte delle associazioni pendolari delle Fs, che si sono trasferite anche in sede di dibattimento consiliare in Comune e soprattutto in Provincia.
«Le critiche e l'opposizione che ne è conseguita - spiega **Franco Campia**, assessore Trasporti e Viabilità della Provincia di Torino - derivano dalla obbligatorietà dell'abbonamento integrato: una richiesta che ci è venuta dalle tre aziende di trasporto e che abbiamo ritenuto legittima in quanto, senza l'obbligatorietà, non sarebbe più potuto essere garantito l'equilibrio finanziario dell'operazione. E questo è un vincolo che non potevamo permetterci di trascurare in quanto nessuno di noi voleva contribuire a perpetuare gli sprechi e l'irresponsabilità finanziaria del passato. Questa volontà dell'amministrazione ha trovato poi riscontro nella legge 549 di accompagnamento alla finanziaria, che ha modificato i meccanismi di finanziamento del fondo nazionale trasporti. A partire già da quest'anno, se le Regioni spenderanno di più rispetto ai trasferimenti stabiliti per ciascuna di esse, dovranno coprire la differenza con risorse proprie: il che si tradurrà automaticamente in nuove tasse locali. Inoltre per le aziende di trasporto è stato stabilito che il 35 per cento dei costi deve essere coperto dai ricavi da traffico a partire dal 1° gennaio 1999. Per questi motivi, sostanzialmente di corretta gestione finanziaria e amministrativa, e di comune accordo, Regione, Provincia e Comune hanno deliberato l'obbligatorietà dell'abbonamento integrato».
Va comunque detto - come riconosce lo stesso assessore Campia - che alcune proteste degli utenti (i clienti pendolari delle Fs interessati al-



Una veduta della città di Torino, sullo sfondo la cornice delle Alpi.



Franco Campia, assessore provinciale ai Trasporti.

l'area integrata sono circa 60 mila) non mancavano di fondamento. Sulla linea di Pinerolo, ad esempio, c'è un pendolarismo studentesco tra i comuni minori e Pinerolo e quindi per costoro non c'è utilizzo dei mezzi Atm e Satti. Meno fondate invece altre dichiarazioni dei pendolari della linea di Pinerolo: «È stato detto e pubblicizzato - afferma Campia - che l'abbonamento integrato avrebbe comportato un aumento del 50 per cento. Non è stato detto però che in Piemonte, proprio perché era in corso lo studio del progetto di integrazione, le Fs avevano sospeso l'aumento delle tariffe già introdotto nelle altre regioni. Quindi l'aumento reale non è del 50 per cento ma del 20: un aumento che poi si traduce in risparmio in quanto dà la possibilità di usare i mezzi di trasporto dell'Atm e della Satti, per i quali prima si pagava a parte e il cui costo sommato è superiore al prezzo dell'abbonamento integrato». La Provincia e i partner istituzionali hanno comunque introdotto dei correttivi per quelle situazioni in cui si potevano creare condizioni di non equità. La Provincia ha stanziato un fondo di 600 milioni per promuovere un abbonamento trimestrale integrato, il cui costo mensile risulterà di poco superiore all'attuale. A loro volta le Fs stanno verificando insieme al sistema bancario l'introduzione di un abbonamento annuale scontato, pagabile però trimestralmente, con addebito sul conto corrente bancario, come già avviene per le bollette di telefono, luce e gas.

«Diciamo - commenta Campia - che queste misure ammortizzatrici hanno sopito le polemiche e placato un po' gli animi. Penso che l'integrazione potrà partire nelle date stabilite, così come credo che una volta a regime potrà essere apprezzata e incentivare l'uso del mezzo pubblico. Allo stesso modo va detto che, comunque, gli amministratori non considerano l'integrazione tariffaria come una sorta di panacea risolutiva di tutti i problemi del trasporto pubblico. È una leva tra tan-

L'AREA DI INTEGRAZIONE TARIFFARIA



Abbonamenti "Formula" zone + tratte

ABBONAMENTO SETTIMANALE INTEGRATO

ZONE DI VALIDITA'	1 TRATTA	2 TRATTE	3 TRATTE	4 TRATTE	5 TRATTE	6 TRATTE
2 ZONE	14.500	16.500	18.500	20.500	22.500	24.500
3 ZONE	18.000	20.000	22.000	24.000	26.000	28.000
4 ZONE	21.500	23.500	25.500	27.500	29.500	31.500
5 ZONE	25.000	27.000	29.000	31.000	33.000	35.000
6 ZONE	28.500	30.500	32.500	34.500	36.500	38.500
7 ZONE	32.000	34.000	36.000	38.000	40.000	42.000
INTERA RETE	35.500	37.500	39.500	41.500	43.500	45.500

ABBONAMENTO MENSILE INTEGRATO

ZONE DI VALIDITA'	1 TRATTA	2 TRATTE	3 TRATTE	4 TRATTE	5 TRATTE	6 TRATTE
2 ZONE	55.000	62.000	69.000	76.000	83.000	90.000
3 ZONE	67.000	74.000	81.000	88.000	95.000	102.000
4 ZONE	79.000	86.000	93.000	100.000	107.000	114.000
5 ZONE	91.000	98.000	105.000	112.000	119.000	126.000
6 ZONE	103.000	110.000	117.000	124.000	131.000	138.000
7 ZONE	113.000	120.000	127.000	134.000	141.000	148.000
INTERA RETE	122.000	129.000	136.000	143.000	150.000	157.000



La facciata della stazione di Torino Porta Nuova.

Abbonamenti "Formula"

ABBONAMENTO SETTIMANALE INTEGRATO

ZONE DI VALIDITA'	PREZZI
URBANO	12.500
1 ZONA	11.500
2 ZONE	12.500
3 ZONE	16.000
4 ZONE	19.500
5 ZONE	23.000
6 ZONE	26.500
7 ZONE	30.000
INTERA AREA METROPOLITANA	33.500

ABBONAMENTO MENSILE INTEGRATO

ZONE DI VALIDITA'	PREZZI
URBANO	48.000
1 ZONA	44.000
2 ZONE	48.000
3 ZONE	60.000
4 ZONE	72.000
5 ZONE	84.000
6 ZONE	96.000
7 ZONE	106.000
INTERA AREA METROPOLITANA	115.000

te altre, importante ma non certo unica. Bisognerà migliorare, attrezzandoli, i punti di interscambio, potenziare il servizio con più corse nelle ore di punta, integrare e diversificare orari per aumentare comunque l'offerta anche nelle ore di morbida e ridisegnare percorsi in modo da eliminare le duplicazioni e i relativi sprechi di risorse su certe relazioni. L'obiettivo finale è quello di trasferire il più possibile mobilità dall'auto privata al trasporto pubblico: e questo lo si può fare solo offrendo un trasporto pubblico efficiente e di qualità. Una scelta che non dipende affatto da ragioni "ideologiche", come magari è avvenuto nel passato, ma da ragioni purtroppo molto concrete legate alla qualità della vita di tutti. Non è un caso che nel centro di Torino a partire da fine '94 tutti i parcheggi siano a pagamento. E, visto che gli amministratori locali di solito non vanno a cercarsi polemiche o conflitti gratuiti con i cittadini, la decisione del Comune di Torino è la prova della drammaticità e della inevitabilità dei fenomeni di congestione e, se alla fine non si interviene, della paralisi del traffico. Certo non si possono costringere le persone a lasciare l'automobile a casa, ma si possono prendere provvedimenti in grado di far capire che scegliere il mezzo pubblico è conveniente: in termini di costi, di tempo, di comodità, di aria più pulita per tutti. L'integrazione tariffaria, insieme alle altre iniziative che seguiranno, è finalizzata anche a questo».

Un ruolo importante, nel futuro sistema dei trasporti, è attribuito alla ferrovia in modo da

Tariffe Promozionali

ABBONAMENTO TRIMESTRALE INTEGRATO

1 ZONA	112.000
2 ZONE	122.000
3 ZONE	153.000
4 ZONE	184.000
5 ZONE	214.000
6 ZONE	245.000
7 ZONE	270.000
INTERA AREA	293.000

ABBONAMENTO ANNUALE INTEGRATO

1 ZONA	396.000
2 ZONE	432.000
3 ZONE	540.000
4 ZONE	648.000
5 ZONE	756.000
6 ZONE	864.000
7 ZONE	954.000
INTERA AREA	1.035.000

togliere il più possibile gomma dalle strade: sicuramente a livello regionale, con i quadruplicamenti previsti dal progetto Alta Velocità, ma anche a livello di area metropolitana torinese. Nel nuovo piano regolatore di Torino, approvato lo scorso anno, il passante ferroviario è considerato un asse fondamentale, lungo il quale non a caso sono state individuate le aree di insediamento dei futuri centri direzionali: «Il sistema degli attestamenti incrociati - commenta Campia - permetterà frequenze dei treni (5 minuti) di tipo quasi metropolitano e rappresenterà un servizio aggiuntivo di trasporto pubblico importante per i cittadini. Come Provincia abbiamo intenzione di proporre alle Fs la creazione di altre nuove fermate, oltre a quelle del passante (asse nord-sud), sulla linea di Modane, verso la Francia. In particolare pensiamo alla fermata di Grugliasco e a quella di San Paolo, oggi scalo merci, destinato però a spostarsi più all'esterno.
L'obiettivo è quello di trasformare il servizio ferroviario in un mezzo di trasporto anche urbano e suburbano, integrato con i mezzi dell'Atm».

Cristina Forghieri

IL PARERE DELLA REGIONE

Sul fatto che l'integrazione tariffaria sia solo il primo passo per incentivare il trasporto pubblico e procedere successivamente alla razionalizzazione e all'efficienza del sistema concorda pienamente anche **Antonino Masaracchio**, assessore Trasporti e Industria della Regione Piemonte. «Ci sono state delle reazioni negative da parte degli utenti, come il più delle volte capita quando si introducono delle novità. Reazioni che comunque sono rientrate dopo i correttivi (gli abbonamenti scontati) introdotti dalla commissione che ha redatto il progetto di integrazione. Quello che però forse non è stato ancora capito in modo pieno è che il progetto di integrazione tariffaria si caratterizza come un vero e proprio progetto "viaggio", che ognuno potrà personalizzare sulla base delle proprie esigenze di mobilità e che potrà quindi funzionare come incentivo all'uso del mezzo pubblico. È un progetto che richiede il concorso dei cittadini, anche economico, perché la politica tariffaria non può ricadere sempre negativamente sui bilanci delle aziende, utilizzati spesso come alibi ai disservizi e comunque ripianati fino a ieri con i soldi degli stessi cittadini. Oggi il meccanismo del ripianamento non è più possibile. Gli Enti locali sono chiamati a gestire in prima persona le risorse finanziarie destinate ad ogni Regione. Nel settore trasporti gli spazi per recuperare sprechi e inefficienza credo che siano abbastanza ampi, anche perché - va detto - che chi fino ad ieri ha gestito i servizi pubblici l'ha fatto in modo inefficiente e spesso non corretto. La strada tracciata dalle attuali amministrazioni è quella di voltare pagina rispetto a logiche e prassi del passato e di creare un nuovo rapporto tra cittadini e amministratori. E in quest'ottica occorre anche più informazione. Difatti, per quanto riguarda l'integrazione tariffaria, è previsto l'investimento di un miliardo per un'articolata e puntuale comunicazione ai cittadini sul suo funzionamento, su quali sono i vantaggi immediati e quali le azioni future che le diverse amministrazioni locali, che hanno strettamente e concordemente collaborato a questo primo progetto, intendono perseguire per migliorare il sistema della mobilità regionale».
Altra importante novità è che le Regioni con l'inizio '96 sono chiamate a nuovi compiti di governo e a una maggiore responsabilizzazione finanziaria stabiliti dalla legge 549 di accompagnamento alla finanziaria sul decentramento fiscale. Tale legge interviene anche in modo specifico per quanto riguarda il settore dei trasporti: modificando i meccanismi del fondo nazionale trasporti (articolo della legge già operativo) e introducendo, attraverso una legge delega (che in quanto tale deve essere invece ancora attuata), una serie di principi su cui sarà costruita la futura riforma del trasporto pubblico. Riforma che le amministrazioni locali attendono ormai da anni.
Su questa materia l'assessore Masaracchio non ha nascosto una serie di perplessità: «Mi sembra - afferma - che debba ancora essere chiarito come dovrà configurarsi il rapporto Stato-Regioni. Se posso essere d'accordo con il trasferimento di un maggior governo alle Regioni, non lo sono se questo si risolve in una sorta di isolamento. Quello che deve essere capito è quali sono i compiti dello Stato centrale: il cittadino paga le tasse (e i prelievi Irpef rappresentano la voce principale delle entrate dell'erario) e a fronte di ciò si aspetta che lo Stato gli eroghi - si spera in modo soddisfacente - una serie di servizi essenziali. Allora bisogna definire quali sono: la sanità, l'istruzione, la giustizia, il sistema pensionistico, i trasporti... Alcune di queste voci possono anche essere trasferite alle Regioni, come i trasporti, ma i trasporti funzionano se ci sono le infrastrutture necessarie e qui gli investimenti, data la loro entità, non possono certo essere di competenza regionale. Quindi lo Stato deve chiarire i propri impegni in questo settore, perché, se le Regioni sono chiamate a pianificare i trasporti, lo possono fare bene solo se c'è prima una piano definito della viabilità e quindi delle infrastrutture. Allo stesso modo credo che debba esserci da parte del centro una valutazione, a fronte del trasferimento di risorse, della validità dei piani regionali. Né la Regione in questi nuovi compiti di governo deve fare tutto in prima persona, ma deve trasferire competenze agli altri enti locali. Per ora ci sono alcuni principi fissati dalla legge, ma la riforma dovrà tenere conto anche di tutti questi aspetti, compreso quello del rapporto privato-pubblico: un'area che è ancora tutta da scoprire».
«Uno dei principi indicati dalla legge 549 su cui invece concordo pienamente - prosegue Masaracchio - è quello di legare l'istituto della concessione al contratto di servizio, che gli enti locali stipuleranno con le aziende di trasporto per l'acquisto dei servizi. Lo ritengo il mezzo più adatto per promuovere finalmente gestioni aziendali più efficienti e razionalizzare il sistema. Di certo il problema del risanamento delle aziende di trasporto non è un problema piccolo: quelle piemontesi impegnano risorse enormi. Per le aziende di piccole dimensioni l'unica soluzione possibile, se vorranno ancora rimanere sul mercato, è quella di consorziarsi tra loro; per le altre occorrerà procedere salvaguardando il più possibile l'occupazione, ma perseguendo la ristrutturazione: fase in cui il pubblico dovrà continuare ad essere presente come azionista, per poi ritirarsi a risanamento avvenuto». Qualche perplessità è avanzata dall'assessore regionale anche per quanto riguarda la proposta di legge redatta dal Ministero dei Trasporti sull'istituzione di un'Autorithy nazionale: «Non vedo perché - afferma - se la materia viene completamente delegata alle Regioni, sia come pianificazione che come finanziamento, debba poi esserci un intervento del centro. Per me l'Autorithy deve essere un organismo regionale». Sul fronte infine dell'Alta Velocità, il progetto della Tav è stato recentemente approvato in consiglio regionale con l'adesione di tutti i partiti, ad eccezione di Rifondazione Comunista e dei Verdi.
«Tutti gli interventi - spiega Masaracchio - saranno presto pubblicati in modo che i cittadini siano informati sul reale pensiero delle parti politiche. È stato inoltre deciso di istituire un comitato istituzionale, a cui parteciperanno i comitati tecnici dei Comuni, per i rapporti con la Tav, mentre per i problemi dell'area di Novara è stato attivato un tavolo di concertazione tra amministratori ed Fs. La Regione si è poi impegnata perché entro fine maggio si concludano le conferenze dei servizi. Dopo questa data potranno aprirsi i cantieri».

C.F.



Antonino Masaracchio, assessore Trasporti e Industria della Regione Piemonte

La romita valle dei Grilli

Una piacevole escursione nell'entroterra marchigiano, attraverso luoghi che conservano il fascino dell'ignoto

«Il bel paese con li dolci colli» diceva nel Trecento Cecco d'Amico delle Marche. Una regione che invita l'Appennino al mare, con le sue tante parallele vallate defluenti verso l'Adriatico e divise da quinte di morbide e sinuose alture, popolate di paesi, castelli, bellezze d'arte e di natura.
Una tortuosa ferrovia secondaria si infila baldanzosa nell'entroterra marchigiano, percorre per un buon tratto una valle, quella del Chienti, e poi balza su quella attigua, quella del Potenza, collegando così Civitanova Marche con Macerata e Fabriano. Fu costruita in vari tronchi fra il 1884 e il 1888. È a binario unico e viene oggi esercitata con trazione diesel. Bisogna seguirla fino a San Severino Marche col suo importante centro storico, ricco di bellezze artistiche, per effettuare poi una piacevole escursione a piedi nella solitaria valle dei Grilli e all'eremo di Sant'Eustachio. La meta è spesso compresa nei programmi di Trenotrekking che, di anno in anno, la Direzione trasporto locale delle Marche propone agli amanti del treno e della natura.

La valle dei Grilli

Itinerario circolare a piedi con partenza e arrivo alla stazione Fs di San Severino Marche (linea Civitanova Marche-Fabriano). Si sviluppa sulle alture a sud-ovest di San Severino risalendo la valle dei Grilli e discendendo il crinale del Monte San Pacifico.
***Tempo di percorrenza**: 5 ore. **Dislivello**: 590 m*
***Condizioni del percorso**: sentieri e strade sterrate senza particolari difficoltà. Nessun punto di ristoro lungo il percorso (rifornirsi a San Severino).*
***Indirizzi utili**: Fs Direzione trasporto locale Marche, tel. 071/5924282; Ufficio turistico di San Severino, tel. 0733/638414.*
***Periodo consigliato**: primavera-inizio estate.*
***Altre informazioni utili**: in caso di pernottamento a San Severino si può consigliare l'albergo Due Torri, via San Francesco 21, tel. 0733/645419, con ottimo ristorante di cucina tipica marchigiana.*
Itinerario collaudato il 9 dicembre 1995.



Eremo di S. Eustachio.

1. San Severino Marche. L'insediamento altomedievale deriva da un'antica colonia d'origine romana, chiamata Septempeda le cui rovine sono situate a circa due chilometri di distanza. Una parte dell'aggregato urbano, la più antica, citata nel 944, è posta sulla collina, l'altra, detta il Borgo, si distende ai suoi piedi lungo la vallata. La ragione di questa doppia configurazione si deve al fatto che i suoi abitanti, dediti già nel XII secolo all'industria della lana, trovarono conveniente spostarsi in prossimità del fiume, per utilizzare la forza delle acque nelle lavorazioni. Inoltre nel Borgo si svilupparono ben presto i commerci e si stabilì l'area del mercato. Fra il Trecento e il Quattrocento, San Severino è ritenuta una delle più importanti città delle Marche ed è di questo periodo l'ampliamento massimo delle sue mura. Al loro interno sorgono nobili edifici che oggi fanno da indicatori di un ricco itinerario turistico.
Il nostro obiettivo è fuori dalla città, sulle colline circostanti, ma attardarsi un momento, una volta scesi dal treno, aiuta a ritrovare le suggestioni del suo bellissimo nucleo storico. La piazza del Popolo, ad esempio, allungata ed ellittica, per gran parte porticata, ricorda il luogo del mercato e i suoi edifici di contorno compongono quasi la cronistoria ragionata della città, per l'ampio arco temporale che coprono: il Palazzo Comunale (1764), il Palazzo Gentili (1524), il Palazzo dei Governatori (sec. XVI) con la Torre dell'Orologio (sec. XIX), il Palazzo Servanzi-Collio (1539) e il Palazzo Caccialupi (secoli XV-XVI).
Fra tutte le meraviglie della città, l'appassionato d'arte non deve però assolutamente tralasciare una visita alla locale Pinacoteca e, in particolare, al suo più famoso dipinto, la *Madonna della Pace*, ritenuto il capolavoro del Pinturicchio.
Recato omaggio a San Severino, si può intraprendere il cammino verso la valle dei Grilli. Occorre uscire (via Salimbeni) dalla Porta Romana, passare accanto alla chiesetta neoclassica di San Paolo al Ponte, opera dell'architetto sanseverinate Ireneo Aleandri a cui si deve anche la già citata Torre dell'Orologio nella piazza del Popolo, e finalmente avvicinarsi al ponte sul Potenza. Non lo si attraversa: prima si volge a sinistra e, poco dopo, si segue a destra uno stradello sterrato che prende a seguire il fondovalle, lungo la sponda idrografica destra del fiume (sinistra per voi che camminate). Dopo buon tratto di strada (si trascurano tutte le tracce di sentie-



ro che tendono a monte), la valle si allarga fra deturpanti fronti di cava e si giunge a un crocicchio (alt. 252, 1 ora) da cui, a sinistra, inizia il percorso che introduce nella valle dei Grilli. Si oltrepassa una sbarra vicino a un'area attrezzata.

2. La valle dei Grilli. Nessuno ha saputo spiegarmi il significato del suo nome, ma gli storici la chiamano anche valle di Domora, dal latino "domus", vale a dire casa, per la presenza di antichi insediamenti oggi scomparsi. Altri studiosi hanno avanzato singolari ipotesi sull'origine di questa stretta valle, anzi una vera e propria gola. Mentre, in genere, queste forre nelle altre parti dell'Appennino sono originate da lenti fenomeni erosivi, in questo caso sembra che l'agente principale sia stata l'azione di corrosione e quella solvente delle acque, grazie anche alla favorevole litologia della zona (calcari bianchi stratificati o compatti).

La valle si restringe a poco a poco e pare davvero di lasciarsi alle spalle ogni segno della civiltà, per addentrarsi in luoghi che conservano il fascino dell'ignoto. Le pareti di roccia si avvicinano al cammino e si iniziano a scorgere delle cavità, degli anfratti che saranno serviti da riparo agli antichi eremiti. Dall'alto dei loro ricoveri avranno osservato il cammino dei viandanti che lungo questa traccia si dirigevano in passato verso Camerino. Gli appassionati di botanica avranno modo di osservare sia un piccolo lembo di lecceta, posta all'imbocco della valle, sia la proliferante vegetazione di felci (*Adiantum capillus veneris, Scolopendrium vulgare*) e muschi (*Eucladium verticillatum*) che alligna sulle pareti di calcare. All'altezza di uno spiazzo (alt. 330, 1 ora e 30 minuti) si giunge alla romita chiesa di Sant'Eustachio.

3. La chiesa di Sant'Eustachio. La patina del tempo, ma ancor più la crudeltà degli uomini, ha compromesso questo edificio di pietre calcaree, sporgente dalla roccia e in parte incavato in essa. La sua antica dedicazione a San Michele, santo venerato dai Longobardi, depone per una costruzione molto antica, ma l'edificio attuale risale invece al XIII secolo. Accanto si scorgono i ruderi dell'eremo benedettino, abbandonato nel 1393, e si apre una cupa cavità già utilizzata come fonte di materiale lapideo. Si continua nello stretto incavo della gola; dallo sterrato si passa a un impervio sentiero che lambisce il letto del fosso di Sant'Eustachio. Si inizia a salire. A un tratto si lascia a destra un percorso più ripido e si continua lungo la pendice, dirimpetto a profonde e oscure grotte. Il sentiero si sposta dapprima sul fianco di una vallecola e poi rimonta più deciso il versante. Stupisce la notevole ampiezza del selciato che rivela tutta l'importanza che poteva avere nel passato questo percorso. Quando la pendenza accenna a diminuire si è ormai nei pressi del rifugio forestale Manfrica (alt. 642, ore 2 e 30 minuti, fontana).

4. La foresta demaniale regionale di San Severino. Si estende per oltre 1844 ettari sui due versanti della valle del Potenza e fu costituita a partire dal 1958. Il bosco di Manfrica, attorno al rifugio, è fra i più rilevanti sotto il profilo vegetazionale, essendo formato da varie specie caducifoglie avviate all'alto fusto, fra cui il carpino nero e l'orniello. Abbastanza comuni, fra i mammiferi della zona, la donnola, il tasso, la puzzola, la faina, il riccio, mentre più rari, ma presenti, il gatto selvatico e l'istrice. Numerosi gli uccelli silvani come il rampichino, la ghiandaia, il torcicollo, la cincia mora e altri.

Tenendo alle spalle il rifugio, si segue ora la strada sterrata di sinistra, che contorna dall'alto il versante della valle da cui si era pervenuti. È un tranquillo cammino in piano, fra un rigoglioso bosco ceduo dove compare qualche isolato faggio. Occorre però prestare attenzione al percorso: superata infatti la fonte dell'Acqua Lupina, si deve lasciare la strada sterrata (che poco oltre inizia a scendere) per tenere sulla destra, su sentiero e poi su tenui tracce erbose. Si contorna così, ormai fuori dal bosco e su prosperosi pascoli, la tondeggiante vetta del monte d'Aria. In alto è facile veder volteggiare la poiana o il gheppio. Si deve infine superare una staccionata per rinvenire su un nuovo sentiero che segue ora il versante della valle di Fosso Cerreto. Si volge nella direzione di una sella, punto di biforcazione di vari percorsi, dove sorge la chiesuola della Madonna del Monte (alt.788, 3 ore e 30 minuti).

Inizia qui, si può dire, il cammino del ritorno, seguendo lo sterrato che attraversa pianeggiando i prati fioriti della Costa del Gallo con larghe vedute panoramiche. A un tratto, esplorando il terreno verso destra, si può osservare una profonda dolina, detta Buca del Terremoto. Mantenendo in seguito la più ideale linea di discesa fra vari percorsi alternativi e di nuovo entrati nel bosco, ci si avvicina, ormai ben visibile, al colle di San Severino. Si consiglia, all'altezza della torre dell'acquedotto, di volgere a destra, per un percorso all'apparenza secondario, ma che evita di transitare per la degradata zona del crossodromo e consente invece di avvicinare il convento e la chiesa di San Pacifico (alt. 409, 4 ore e 30'). Dal convento si scende infine a San Severino. Avendo ancora tempo a disposizione si può effettuare, una volta raggiunta la Porta delle sette Cannelle (dietro ad essa si nota la bella costruzione della fontana, di forme gotiche), una visita della città più antica, sulla cima del colle, con l'alta torre comunale (inizio del XIV sec.) e l'attiguo Duomo Vecchio, dalla bella facciata trecentesca in laterizio.

testi e disegni di Albano Marcarini

Si ringraziano per la collaborazione Danilo Antolini, Fabio Frontini, Giorgio Pergolini, Dino Marinelli.

I Treni Utili.

Dall'Orario Ufficiale Fs valido fino al 1° giugno 1996. Gli escursionisti devono effettuare corrispondenza a Civitanova Marche.

LINEA (ANCONA) CIVITANOVA MARCHE-FABRIANO

	Diretto 3181	Espresso 911
Ancona	7.40	10.21
Civitanova Marche	8.14	10.49

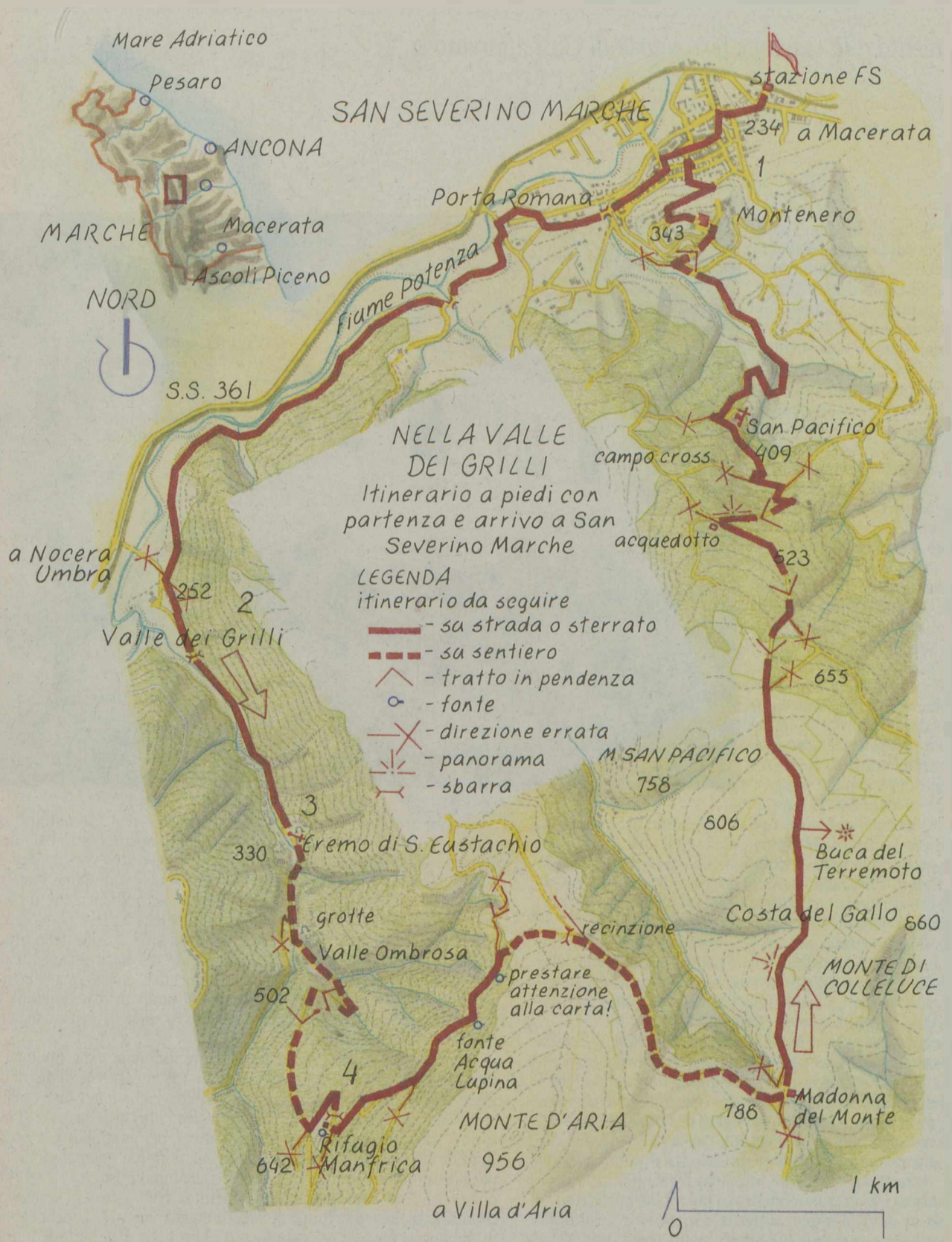
	Diretto 3235	Regionale 7021
Civitanova Marche	8.23	10.54
Macerata	8.50	11.19
S. Severino Marche	9.21	11.50

(1) - Da Macerata: si effettua nei lavorativi dall'8/1 al 4/4, dall'11/4.

	Regionale 7030	Regionale 7034
S. Severino Marche	16.40	18.26
Macerata	17.33	18.55
Civitanova Marche	18.03	19.19

	Diretto 3188	Diretto 3190(1)
Civitanova Marche	18.16	19.50
Ancona	18.48	20.26

(1) - Si effettua nei lavorativi eccetto il sabato; in alternativa è possibile utilizzare il Reg. 12044, con partenza da Civitanova alle 20.31 e arrivo ad Ancona alle 21.16.


Mare Adriatico
Pesaro
ANCONA
MARCHE
Macerata
Ascoli Piceno
NORD
S.S. 361
Fiume Potenza
SAN SEVERINO MARCHE
stazione FS
234
a Macerata
1
Porta Romana
Montenero
343
NELLA VALLE DEI GRILLI
Itinerario a piedi con partenza e arrivo a San Severino Marche
San Pacifico
409
campo cross
acquedotto
523
a Nocera Umbra
252
2
Valle dei Grilli
LEGENDA
itinerario da seguire
- su strada o sterrato
- su sentiero
- tratto in pendenza
- fonte
- direzione errata
- panorama
- sbarra
655
M. SAN PACIFICO
758
806
3
330
Eremo di S. Eustachio
Buca del Terremoto
grotte
Valle Ombrosa
recinzione
Costa del Gallo
860
MONTE DI COLLELUCE
502
prestare attenzione alla carta!
fonte Acqua Lupina
4
Madonna del Monte
788
MONTE D'ARIA
956
Rifugio Manfrica
642
a Villa d'Aria
1 km
0

La biblioteca in stazione

Libri in prestito alla stazione ferroviaria di Castelfiorentino



La Stazione di Castelfiorentino

L'Italia, si sa, è un Paese in cui la gente legge poco. A Castelfiorentino, nel cuore della Toscana centrale, dalla collaborazione tra il Comune e le Ferrovie dello Stato, è nata un'idea insolita per promuovere il libro. Si tratta di un'iniziativa originale e particolarmente interessante, sperimentata per la prima volta in Italia.

L'intesa fra il Comune e le Fs ha portato all'attivazione, nella sala d'attesa della stazione ferroviaria di Castelfiorentino, di un punto di lettura e di prestito di libri della biblioteca comunale, rivolto a tutti coloro che usano il treno per raggiungere il luogo di lavoro o di studio. Il punto prestito è aperto due volte alla settimana, il mercoledì e il venerdì dalle 17.20 alle 19.30, nelle ore di maggiore movimento dei passeggeri. Il viaggiatore in arrivo o in partenza da Castelfiorentino può prendere in prestito, gratuitamente e senza particolari formalità, uno dei libri proposti dalla biblioteca. Basta rivolgersi all'incaricata presente nel punto prestito, scegliere uno dei libri esposti ed apporre una firma sul modulo di richiesta. Il lettore può trattenere il libro per trenta giorni e poi restituirlo nel punto prestito della stazione o nella sede centrale della biblioteca comunale. Qualora il viaggiatore non riesca a trovare, nella selezione proposta in stazione, un testo di suo gradimento, ha la possibilità di indicare all'incaricata il libro desiderato, che verrà ricercato presso la sede centrale e consegnato al richiedente la settimana successiva.

L'originale esperimento è stato accolto positivamente dagli abitanti di Castelfiorentino. Anche il personale della stazione, pur non coinvolto direttamente nella gestione del punto prestito, ha partecipato attivamente e con entusiasmo, distribuendo i materiali pubblicitari ed informando i viaggiatori sulla nuova iniziativa.

L'insolita esperienza di Castelfiorentino ha suscitato curiosità, interesse e particolare attenzione. Essa rappresenta, in primo luogo, un'occasione, proposta a chi si sposta in treno, per impiegare meglio i tempi di viaggio e d'attesa in stazione. Ma è anche una conferma, che altri enti locali potranno valutare, della possibilità di destinare gli spazi degli impianti ferroviari ad usi e funzioni utili per la collettività. A Castelfiorentino si è pensato infatti di far funzionare il punto prestito della stazione anche come centro informazioni turistiche, nella bella stagione, per illustrare le attrazioni offerte dai borghi della Valdelsa.

Considerandola in un più ampio contesto, l'operazione costituisce senza dubbio un'opportunità per far riflettere gli operatori culturali su altri modi per avvicinare la gente alla lettura e stimolarne la pratica.

In effetti, quello della stazione ferroviaria non è il primo punto prestito esterno proposto dalla Biblioteca Comunale "Vallesiana" nella città toscana.

La sede centrale della biblioteca ha creato una rete "decentrata" di punti lettura e prestito libri. Punti esterni sono presenti al Centro commerciale Coop, all'Ospedale, nei circoli ricreativi, nei negozi di parrucchiera ed estetista per signora, nelle scuole e, durante l'estate, nei giardini pubblici. Un'operazione intelligente: pubblicizzare il prodotto nei luoghi comunemente frequentati perché leggere possa divenire una nuova, "sana" e diffusa abitudine. La sede classica della lettura per il pubblico, la biblioteca, non attende più passivamente la richiesta in loco da parte degli abituali fruitori del servizio, ma si mette attivamente alla ricerca, attraverso nuovi modi di distribuzione e prendendo a prestito i tradizionali principi di strategia promozionale, di altri potenziali consumatori.

«Si tratta - dice **Maria Stella Rasetti**, responsabile della Biblioteca Comunale "Vallesiana" di Castelfiorentino - di "un sistema di distribuzione stellare del libro", con il quale la biblioteca ha inteso fare quello che la montagna fece con Maometto: portare i libri dove la gente si incontra, trascorre tempi di servizio e di attesa, per moltiplicare le occasioni di incontro anche casuale con i libri. E non è un'operazione da poco, in un Paese come il nostro che è all'ultimo posto fra i Paesi industrializzati in fatto di abitudini di lettura. Non a caso la biblioteca comunale di Castelfiorentino si è recentemente meritata la definizione di "biblioteca fuori di sé": esportando i libri fuori dalle proprie mura, compie anche un'operazione "folle", pensando che leggere debba diventare un diritto di tutti e non - come ci dicono le statistiche - un privilegio per pochi».

Marisa Radogna

Raccontare l'ambiente

Quarta edizione del Concorso Nazionale

"Pianeta Terra: *conoscerlo, amarlo, proteggerlo*" è il titolo della quarta edizione del Concorso Nazionale "Un Racconto e un'Immagine per l'Ambiente", bandito dall'Associazione Nazionale "Verdi Ambiente e Società", sotto l'Alto Patronato del Presidente della Repubblica e con il Patrocinio della Presidenza del Consiglio dei Ministri e dei Ministeri della Pubblica Istruzione, dell'Ambiente, dei Beni Culturali e Ambientali, delle Risorse Agricole, Alimentari e Forestali, della Famiglia e della Solidarietà Sociale. Il Concorso è riservato a ragazzi ed insegnanti dei cicli scolastici elementari, medie, superiori delle scuole pubbliche e private che possono partecipare alle cinque sezioni previste: scrittura, immagine fissa (disegno, fotografia, tecniche miste), video, fumetto, ricerca. L'iniziativa, per gli scopi prefissi, ha avuto un grande seguito ed una partecipazione straordinaria ed è ormai diventata per molte scuole un appuntamento importante. L'interesse per l'ambiente e per la sua salvaguardia cresce sempre più e l'ecologia è materia di studio e di insegnamento. Il Concorso rappresenta un mezzo e un'opportunità per gli studenti e per i docenti per ampliare il percorso didattico.



È un progetto originale, che si inserisce come strumento per approfondire la ricerca sull'ambiente e sui fattori che regolano o turbano l'equilibrio di ciò che ci circonda. «L'esigenza di conoscere in modo diretto come il mondo della scuola si rapporta con i problemi ambientali - ha detto **Giuliana Colaprete**, Responsabile Scuola dell'Associazione "Verdi Ambiente e Società" - ed avere, quindi, il maggior numero di informazioni possibile al riguardo, ci ha spinto ad individuare nel Concorso lo strumento per condurre quella che, più volte, abbiamo chiamato un'indagine di campo. Ogni anno sono stati proposti argomenti diversi da sviluppare, affinché i dati da analizzare fossero molteplici e consentissero di tracciare un quadro di riferimento sufficientemente completo per tutti coloro che, per ruolo istituzionale e non, operano nella scuola». Alle tre edizioni precedenti hanno partecipato circa 150 mila studenti. Uno degli elementi caratterizzanti dell'iniziativa è rappresentato dal fatto che i premi in palio vengono destinati a progetti di difesa, recupero e valorizzazione ambientale del territorio, nonché a progetti specifici di cooperazione internazionale. I progetti che i giovani vincitori hanno contribuito a far nascere con le loro donazioni sono già 80. Nel giugno del 1995, il Presidente della Repubblica ha voluto ricevere in udienza al Quirinale una delegazione dei vincitori della terza edizione del concorso.

Con piacere vogliamo ricordare che, tra gli interventi che hanno contribuito alla realizzazione ed al successo dell'iniziativa è stato sottolineato anche l'apporto delle Ferrovie dello Stato, mentre "Amico Treno" compare tra i periodici citati nell'elenco degli "aiuti forniti dal mondo dell'informazione".

Ma torniamo al tema proposto per il concorso del 1995/96, cercando di mettere in luce il percorso unitario che si configura confrontando e rapportando gli argomenti delle quattro edizioni.

Nella prima, partendo dai cinque articoli della Petizione Cousteau per i Diritti delle Generazioni Future, era stata chiesta una riflessione sul diritto ad una *Terra indenne e incontaminata*, un tema complesso e impegnativo, proposto per richiamare l'attenzione sulle questioni ambientali e per verificare, nello stesso tempo, le sensibilità verso queste problematiche universali. Nella seconda edizione l'argomento da affrontare era più delimitato: descrivere un luogo particolarmente significativo per la propria esistenza e formulare proposte per la salvaguardia e il recupero del territorio di cui si sente l'appartenenza, per poterne proteggere l'integrità. Nella terza edizione l'obiettivo su cui focalizzare l'attenzione era ancora più ristretto: l'acqua, il fluido essenziale della vita. Anche in questo caso i tantissimi elaborati pervenuti hanno dimostrato una profonda conoscenza del tema da sviluppare, che è stato affrontato in modi diversi, anche se in quasi tutta la produzione inviata è emersa la consapevolezza dei danni provocati dal pesante impatto dell'uomo sulla natura e sulle sue risorse. Nell'edizione 1995/96, l'argomento proposto torna ad essere di vasto respiro ed offre infiniti spunti di analisi e approfondimenti.

"Pianeta Terra: conoscerlo, amarlo, proteggerlo". Il titolo offre maggiore spazio alla narrazione. I temi della conoscenza, del rispetto e della salvaguardia del mondo in cui viviamo portano ad analisi più ampie. Conoscere ed amare il pianeta Terra può e deve significare prendere coscienza delle contraddizioni del suo sviluppo, del profondo divario esistente tra le condizioni al limite di sopravvivenza di una grande parte della popolazione e quelle di benessere e spreco della ristretta parte rimanente. Conoscere e proteggere comporta dunque una ridefinizione dei rapporti tra gli uomini e dei valori etici. In questa visione globale entrano in gioco la conoscenza delle "Diversità" e la coscienza della "Tolleranza". «La biodiversità - sostiene Cousteau - è una condizione preliminare ed essenziale per un ambiente durevole. Più è grande il numero delle specie che compongono un ecosistema - voglio dire una comunità - più l'ecosistema è robusto. Le virtù delle diversità non riguardano solo gli ecosistemi, ma anche i concetti (letterali, musicali, artistici ecc.). La molteplicità delle culture, le differenze fra loro sono fattori essenziali di robustezza per la nostra civiltà. Ciò è ancora più importante visto che le culture che noi chiamiamo "primitive" sono state le prime a soffrire le conseguenze dell'arroganza e della volontà di egemonia che sono state le forze motrici della Storia fin dall'Antichità. Oggi la scienza ha dimostrato che la molteplicità e la varietà delle culture, siano esse primitive o raffinate, costituiscono un tesoro irrimpiazzabile dell'umanità. (...) Nel corso della mia avventurosa vita, sono stato testimone di tanti naufragi culturali. La gran parte di queste tragedie risultava dal confronto di due popoli, di due modi di vita differenti, uno dei quali proclamava la propria superiorità in modo unilaterale. (...) C'è un insegnamento da prendere da questi esempi di distruzione culturale. Non abbiamo che un modo per preservare la prosperità della nostra orgogliosa civiltà: dobbiamo proteggere la sua diversità».

Per tutte le informazioni sulle modalità relative al concorso, si può telefonare al numero verde 1678 66158.

M.R.

Da leggere in treno

a cura di Carlo Pino

I nostri lettori hanno più volte avuto modo di verificare su queste stesse pagine quanto sia profondo e radicato l'affetto per le vecchie locomotive: le tante iniziative organizzate dalla Divisione Trasporto Locale delle Fs con i - purtroppo - pochi mezzi d'epoca ancora pienamente efficienti sono sempre frequentatissime. L'interesse per il "vapore" non di rado si trasforma in uno specifico e altrettanto gradito genere letterario: l'ultimo libro sull'argomento "La macchina sbuffante" di Giancarlo Gianti ci pare davvero un ottimo contributo alla materia. Il volume *parla* soprattutto per immagini, presentando una nutritissima serie di fotografie a tutta pagina in bianco/nero e a colori che vengono corredate da brevi, ma precisi e completi, commenti. Numerose schede poste nelle ultime pagine alla fine del volume completano l'opera, rendendo possibile la conoscenza e l'identificazione dei particolari tecnici.

● *Giancarlo Gianti*
"La macchina sbuffante"
140 pagine,
Gribaudo Editore
Cavallermaggiore (Cuneo), 48 mila lire



Dieci diversi racconti che, come tessere di un mosaico, compongono un'unica immagine: quella di una Sicilia fuori dal tempo, immersa in un'atmosfera surreale. Tre mi hanno particolarmente colpito. Innanzi tutto quello che dà il titolo al libro: "L'uomo-orologio", il cui protagonista è un personaggio patetico e straniato che possiede qualità extrasensoriali. Il secondo ("Di notte, una barba rossa") è la storia della seduzione intellettuale subita dagli uomini di cultura che abitarono nella casa rossa di Taormina, dove fu ospitato anche David Herbert Lawrence, il futuro autore del romanzo "L'amante di Lady Chatterley". Il terzo è "L'abate illuminato" in cui si descrive la figura di Salvatore Cannella, prete di vivace ingegno, ribelle e temerario che osò sfidare la Chiesa.
Questo libro è un viaggio attraverso una terra che sembra emergere da carte dimenticate, circostanze incrostate dallo scorrere del tempo, resoconti di eruditi puntigliosi e "sofisti". Bellissime le illustrazioni di Ugo Attardi, Bruno Caruso, Fabrizio Clerici, Salvatore Fiume, Emilio Greco, Piero Guccione, Renato Guttuso, Aligi Sassu.
Il libro è dedicato a «Leonardo Sciascia, amico e maestro, che scavò in modo esemplare nel profondo pozzo della storia siciliana».



● *Giuseppe Quatriglio*
"L'uomo-orologio e altre storie"
98 pagine,
Sellerio Editore
Palermo, 18 mila lire

Un lavoro enorme quello di Hertsgaard: probabilmente ha dovuto frequentare per mesi i "mitici" Abbey Road Studios di Londra e gli archivi dei Beatles e ascoltare ore e ore di registrazioni per ricostruire questa valida testimonianza sulla musica e sull'arte di John Lennon, Paul McCartney, George Harrison e Ringo Starr, gli "scarafaggi" più famosi di tutti i tempi. Una biografia organizzata in 24 capitoli e corredata da altrettante fotografie che di sicuro appassionerà il lettore, anche grazie alla brillante narrazione di Hertsgaard.
Consigliato per i viaggiatori di lunga percorrenza o per un mese di pendolarismo.

● *Mark Hertsgaard*
"A day in the life"
466 pagine,
Baldini & Castoldi
Milano, 35 mila lire

I destini degli emarginati descritti nel libro di Marinelli si intrecciano tutti in un'anonima stazione del nord Italia, ritmati dall'arrivo e dalla partenza dei treni. Charli, uno studente in legge, vive una particolare storia d'amore con la cameriera del bar di stazione e trascorre perciò buona parte del suo tempo vicino ai binari, partecipando ai drammi e ai dolori di prostitute, magnaccia, omosessuali malati di Aids, zingari, extracomunitari e militari di leva che la popolano.
L'autore - un ventitreenne al suo esordio letterario - sorprende per il linguaggio crudo, che colpisce e lascia senza fiato come un pugno allo stomaco. Per fortuna - diciamo noi - le stazioni non sono luoghi di frontiera come quelli disegnati da Marinelli.



● *Giancarlo Marinelli*
"Amori in stazione"
130 pagine,
Guanda Editore
Parma, 18 mila lire

In questo libro, ricco di fotografie in bianco e nero e a colori, l'autrice sottolinea l'importanza esercitata dal collegamento ferroviario da Verona al Brennero rispetto alle trasformazioni politiche ed economiche del territorio che attraversa. Concepita per collegare Tirolo e Lombardo-Veneto, all'interno del grande Impero d'Austria, la linea del Brennero fin dall'inizio svolse pure una funzione di collegamento internazionale e, durante la Grande Guerra, visse in prima linea le drammatiche vicende belliche.
Consigliamo la lettura a studiosi e appassionati del genere.

● *Laura Facchinelli*
"La ferrovia Verona-Brennero"
216 pagine,
Casa Editrice Athesia
Bolzano, 48 mila lire

Due avvenimenti da non perdere

Lucca 1996

(Lucca Comics - Lucca Junior - Lucca Games)

Lucca, la capitale italiana dei Comics, apre le celebrazioni del Centenario del Fumetto con due eventi importanti: una grande mostra in onore di Ugo Pratt, il padre di Corto Maltese, e una rassegna dedicata a Bonvi (Franco Bonvicini), autore delle Sturmtruppen e delle storie di Nick Carter. Accanto a questi importanti avvenimenti viene offerto al pubblico, degli appassionati e non, un nutrito programma di proiezioni, incontri, conferenze, grandi ospiti e anticipazioni editoriali. Di singolare suggestione è la retrospettiva dedicata all'indimenticabile Hugo Pratt, uno dei più famosi autori del fumetto d'avventura: una selezione significativa delle opere e dei personaggi creati dal versatile disegnatore nell'arco di un lungo periodo di attività. Passano in rassegna cinquant'anni di storia: dalla rivista "Asso di Picche", fondata da Pratt insieme ad altri giovani autori e uscita nell'immediato dopoguerra - il primo "comics magazine" interamente realizzato da autori italiani - alla presentazione di altri eroi dell'avventura inventati dal geniale disegnatore; da Corto Maltese, il personaggio di maggior successo nato dalla fervida fantasia del fumettista, alla proiezione dei film di cui Pratt fu interprete o soggettista e sceneggiatore.
L'altra grande esposizione di "Lucca 1996" è quella dedicata a Bonvi, Franco Bonvicini, anch'egli scomparso di recente.
Agli amanti del fumetto "Lucca 1996" offre la possibilità di avere una completa informazione sulle novità della produzione italiana e straniera.
Di particolare interesse è l'illustrazione del progetto editoriale "Europa", della Marvel Italia, con il lancio della serie "Gemini", che farà conoscere nuovi personaggi creati da autori italiani. Tra le iniziative degne di nota è la raccolta di fondi a favore di Telefono Azzurro legata alla presentazione di "La storia di un topo cattivo", versione italiana di un'avventura di Brian Talbot, uno dei principali esponenti della new wave inglese del fumetto.
Accanto a Lucca Comics, presentata dall'Ente Autonomo Max Massimo Garnier, si rinnovano i due appuntamenti Lucca Games e Lucca Junior, il primo per offrire un'ampia panoramica dei giochi di ruolo, di simulazione, da tavolo e di guerra, il secondo dedicato alla produzione di film, fumetti e giochi per il pubblico da zero a dodici anni.
Lucca-Puntofiera - 22-24 marzo 1996
Le Fs, nel promuovere la manifestazione, offrono a chi raggiunge Lucca con il treno alcune opportunità:
• sconto del 15 per cento sui biglietti ferroviari di andata e ritorno, con destinazione Lucca, per distanze superiori ai 100 km;
• sconto del 20 per cento sul biglietto d'ingresso alla manifestazione, dietro presentazione del biglietto ferroviario, con destinazione Lucca, in corso di validità;
• meeting point nella stazione di Lucca, con biglietteria dedicata per la manifestazione ed assistenza ai viaggiatori.

Marisa Radogna

Da Monet a Picasso

Capolavori Impressionisti e Postimpressionisti dal Museo Puskin di Mosca

Un singolare evento artistico al Palazzo Reale di Milano: una grande mostra dei capolavori dei pittori Impressionisti e Postimpressionisti del Museo Puskin di Mosca. In esposizione oltre ottanta opere - dipinti, disegni e acquerelli - provenienti dall'imponente collezione d'arte dell'Ottocento e del Novecento del Museo Puskin, creata grazie alla passione dei moscoviti Sergej Sukin e Ivan Morozov. I due collezionisti, dalla fine del secolo scorso, acquistarono, intuendone lo spessore, quelle opere allora incomprese e di cui solo pochi avevano capito la portata innovativa. La *Nuova Pittura*, per il rifiuto del formalismo accademico, incontrò una generale ostilità e suscitò in certi casi aperto scandalo. Qualcuno la definì "attentato al buon costume artistico". Il pubblico si mostrò, nei confronti del nuovo gruppo di artisti, diffidente, indeciso e comunque diviso. Il consenso fu solo da parte di un esiguo numero di amatori intelligenti che coraggiosamente contribuirono ad una maggiore attenzione verso la nuova arte francese.
La mostra, posta sotto l'Alto Patronato del Ministero per la Cultura della Federazione Russa e del Ministero per i Beni Culturali e Ambientali della Repubblica Italiana, è curata dalla direttrice del Museo Puskin, Irina Antonova; promossa dal Comune di Milano, da Giorgio Armani e dalla Mondadori è stata realizzata grazie al contributo delle Ferrovie dello Stato e delle Assicurazioni Generali. L'esposizione è un avvenimento unico e un'occasione straordinaria. Per la prima volta in Italia è possibile provare l'emozione di contemplare da vicino capolavori che finora abbiamo ammirato solo nelle riproduzioni: *Il fumatore di pipa* di Cézanne, *La ronda dei carcerati* di Vincent Van Gogh, *La cattedrale di Rouen* di Claude Monet, *La Danza* di Henri Matisse, *I Saltimbanchi* di Pablo Picasso e altri dipinti di pittori celebri e amati, come Edgar Degas e Paul Gauguin. Per una circostanza di tale rilievo, la sede della mostra ha predisposto un allestimento adeguato, che consente, lungo il percorso espositivo, la piena concentrazione su ogni opera d'arte. A Palazzo Reale è stata allestita anche una libreria d'arte dove è possibile prendere visione di circa tremila volumi. Il Settore Scuola Ambiente Educazione del Comune di Milano ha attivato un laboratorio didattico, riservato alle scolaresche in visita all'esposizione. Ulteriori servizi sono stati predisposti per agevolare e rendere confortevole la visita alla mostra. Va innanzi tutto sottolineato l'orario di accesso: tutti i giorni dalle 9.30 alle 23.00 (il lunedì fino alle 18.00). In quest'orario rimane aperto al pubblico il "Caffè Palazzo Reale" (con servizio bar/ristorante).
Grazie ad un accordo con la Direzione regionale Fs della Lombardia, a coloro che raggiungono Milano in treno e presentano il biglietto ferroviario all'entrata di Palazzo Reale è riservato uno sconto sull'ingresso all'esposizione. La mostra, grazie alla collaborazione del Nucleo territoriale di Milano della Divisione servizi di stazione, è reclamizzata in tutte le principali stazioni ferroviarie italiane.
Milano Palazzo Reale - 21 febbraio - 30 giugno 1996
orario: tutti i giorni dalle 9.30 alle 23.00 (il lunedì fino alle 18.00)
catalogo edito da Electa
per informazioni: Comune di Milano - Palazzo Reale Pubbliche Relazioni tel. 02/875401 - 62085222 (fax 02/875728)
Ufficio Stampa Electa tel. 02/21563250 (fax 02/21563314-448)
per prenotare visite guidate si può telefonare - dal lunedì al venerdì (ore 9.30 - 18.30) - ai seguenti numeri: 02/6596937-6597728

M. R.

SMEMORANDA EXPRESS

● NON GETTATE ALCUN OGGETTO DAL FINESTRINO ● KEINE GE

FRITTO GAZUATI

di Ennio Lorenzini

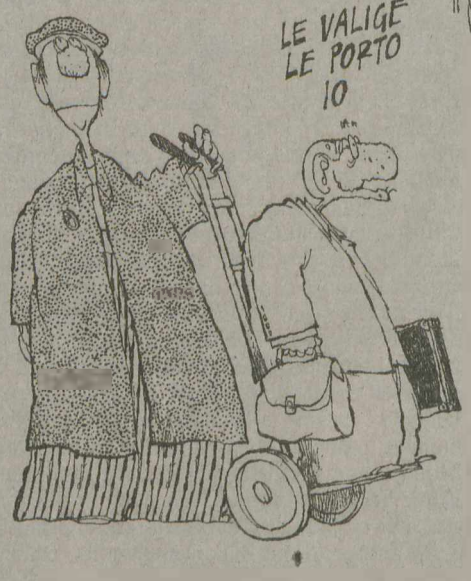








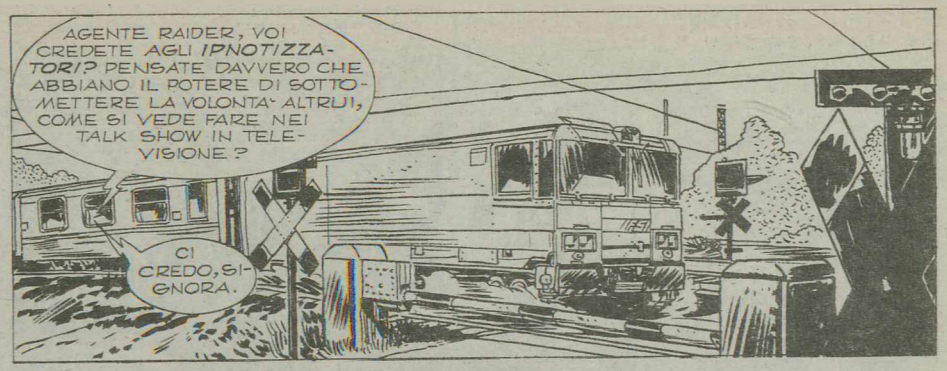




● NE JETEZ AUCUN OBJET PAR LA FENETRE ● NON GETTATE ALCUN OGGETTO DAL FINESTRINO ● KEINE GEGENSTAENDE WINDOW ● DO NOT THROW ANYTHING OUT OF THE ● KEINE GEGENSTAENDE AUS DEM FENSTER WERFEN ● O DAL FINESTRINO







di **Claudio Nizzi**
Disegni di
Corrado Mastantuono
Lettering di **Maria Pejrano**
© Sergio Bonelli Editore

NICK RAIDER

Le avventure di **Nick Raider** compaiono mensilmente negli albi pubblicati da **Sergio Bonelli Editore**





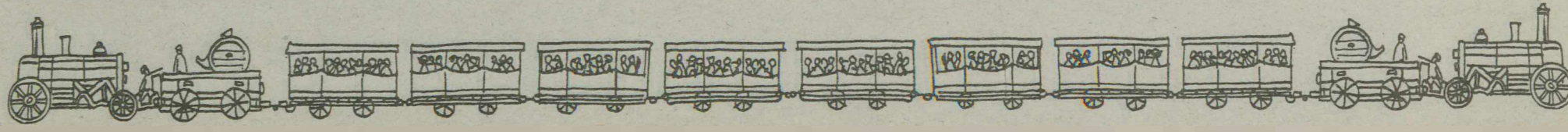






fine del secondo episodio







* VEDERE "AMICO TRENO" DEL MESE SCORSO.















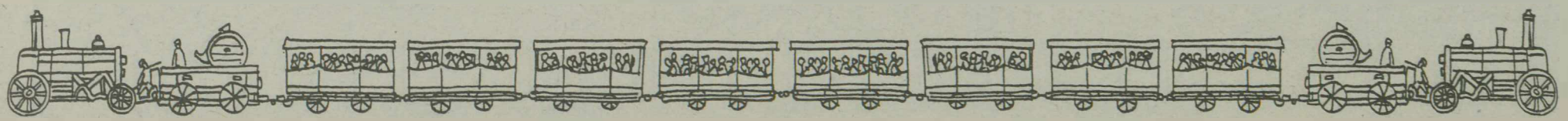













SE GUARDATE UNA PERSONA NEL PUNTO CHE SI TROVA ALLA RADICE DEL NASO, LUI AVRA' L'IMPRESSIONE CHE LO STIATE FISSANDO NEGLI OCCHI, MENTRE IN REALTA' NON E' COSI'...
KODE KADEN
KODE KADEN


GUARDAMI!
GUARDAMI!


SEI IN MIO POTERE... GUARDAMI!


GUARDAMI... GUARDAMI... GUARDAMI!


SEI MIO!
CI UBBIDIRAI ?
SI'... SI'... VI UBBIDIRO'...


ECCO FATTO, MISTER RAGUSA... E' TUTTO VOSTRO!
SIAMO SICURI CHE SIA DAVVERO IPNOTIZZATO?


NON CI CREDETE ? EBBENE, VE NE DARO' UNA PROVA!


UN VICINO, CHE AVEVA SEGUITO LA SCENA DA UNA FINESTRA, CI AVVERTI' CHE UN UOMO ERA STATO RAPITO. NATURALMENTE NON AVEVAMO MOTIVO DI SOSPETTARE CHE SI TRATTASSE DI MARVIN...

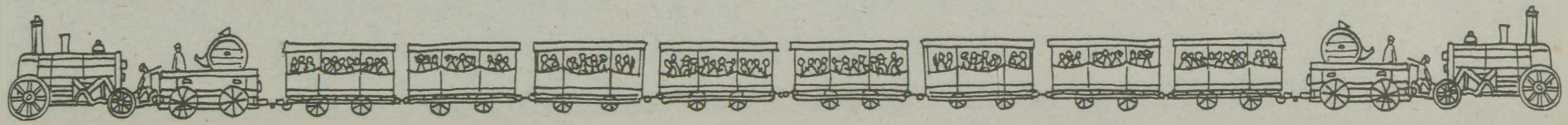

"...TANTO PIU' CHE, CIRCA MEZZA ORA DOPO, RICEVETTI UNA SUA TELEFONATA..."
ASCOLTA, NICK, HO FATTO UNA GROSSA SCOPERTA SU JOE RAGUSA! TI ASPETTO SU UN TAXI DAVANTI AL FLAMENCO BAR... VIENI SUBITO!
INTESI, ARRIVO.


PER LA VERITA', NELLA SUA VOCE AVEVO NOTATO QUALCOSA CHE NON MI CONVINCEVA... E TUTTAVIA DECISI DI ANDARE ALL'APPUNTAMENTO...


"GIUNTO DAVANTI AL FLAMENCO, MI DIRESSI SUBITO VERSO IL TAXI CHE ASPETTAVA..."
FLAMENCO BAR
TAXI


"C'ERA MARVIN, DENTRO, CON UNA STRANA FACCIA..."
MARVIN, CHE TI E' SUCCESSO?


POCHE STORIE! DENTRO ANCHE TU!
?!
OFF 7A 7




VAI!


MONDO LADRO! UN TRANELLO!


ECCO CHE COSA NON ANDAVA NELLA VOCE DI MARVIN... DEVONO AVERLO DROGATO!


PARTITA L'AUTO, MI BENDARONO. E DOPO UN VIAGGIO CHE DURÒ CIRCA MEZZ'ORA, CI FERMAMMO IN UN GARAGE, PRENDEMMO UN ASCENSORE, ENTRAMMO IN UNA STANZA...


"... E QUANDO MI TOLSERO LA BENDA MI TROVAI DI FRONTE ALLA FACCIA CRUDELE E IRONICA DI JOE RAGUSA..."
ALLE CORTE, AGENTE RAIDER! DAL VOSTRO AMICO NON ABBIAMO CAVATO NIENTE, MA CON VOI SARA' DIVERSO. VOGLIO IL NOME DEL DANNATO SPIONE CHE STA PER TRADIRMI!
E SPERATE CHE IO VE LO DICA?


E' TUTTO VOSTRO, AMICO! VOGLIO QUEL NOME!
!
LO AVRETE.


PER MIA FORTUNA CONOSCEVO "L'AMICO" A CUI RAGUSA SI ERA RIVOLTO: SI TRATTAVA DEL MAGO FOX-DRAKE, UN IPNOTIZZATORE CHE AVEVO VISTO ESIBIRSI IN TELEVISIONE...

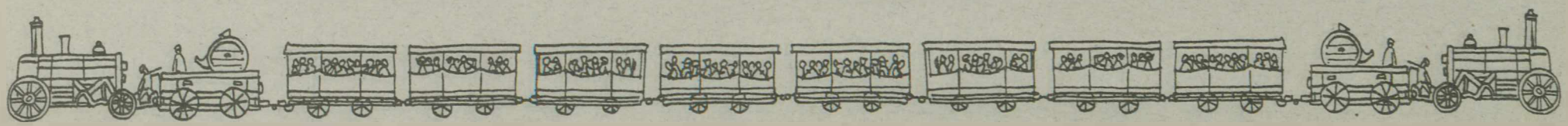

GUARDATEMI, AGENTE RAIDER!


ORA CAPISCO... MARVIN E' STATO IPNOTIZZATO E ADESSO VOGLIONO PROVARCI CON ME.


GUARDAMI NEGLI OCCHI, RAIDER... GUARDAMI... GUARDAMI!


DEVO RESISTERE, MA FINGENDO DI ASSECONDARLI...


SCUSATE L'INTERRUZIONE, AGENTE RAIDER... MA COME POTEVATE SPERARE DI RESISTERE AI POTERI IPNOTICI DEL MAGO, SE IL VOSTRO AMICO NON C'ERA RIUSCITO?
EVITANDO DI FISSARLO NEGLI OCCHI SENZA CHE LUI SE NE ACCORGESSE.



ENSTAENDE 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 OGGE

Terza classe

Appunti sull'automobile

di Gino & Michele

Forse verrà un giorno in cui metteranno il *trenovelox*, nascosto magari dietro alla fontanella di una stazioncina secondaria, di quelle dove un treno importante non si ferma quasi mai. Anzi, ogni volta sembra accelerare. Il capostazione frustrato la vive male, questa cosa. Guarda di sbieco i vagoni sfrecciare e pensa che se al concorso avesse preso un punteggio più alto, adesso col cavolo che i treni gli sfilerebbero via. Se ne starebbe in una stazione di quelle che contano e i treni li vedrebbe fermarsi tutti. Diligenti, attendere il duplice fischio per ripartire. Invece no. Sfilano via i vagoni, sempre più veloci. Il *trenovelox*, ci vorrebbe, un po' di giustizia.

Rabbia comprensibile, povero capostazione. Rabbia comprensibile ma non condivisibile: il giorno in cui ci arriverà a casa la fotografia di un direttissimo con la sua bella targa, i passeggeri sopra e con stampato a fianco il limite di velocità superato, beh, allora torneremo all'auto.

Perché le cose belle del treno, rispetto alla macchina, sono proprio queste: il treno non abbaglia, non sorpassa attaccato al culo di quello davanti, non sbanda quasi mai e non si deve fermare a far benzina. E poi è capiente molto più di una station wagon. È anche più divertente, il treno, la macchina no. Nell'auto il motore può forse cantare, ma non ride mai. D'altra parte s'è mai visto un casellante d'autostrada sganasciarsi?

Eppure la nostra società è costruita a misura d'auto. Nonostante la penisola italiana sia a forma di stivale la gente cammina poco, anche se il tragitto è solo quello da casa alla stazione. Preferisce prendere l'auto posteggiata - male - sotto casa, piazzarci sopra il sedere e non staccarlo più fino a quando non è arrivata a destinazione.

Così, mentre stiamo viaggiando su un treno importante che non si ferma alle stazioni e va dritto verso la meta, ci vengono in mente per contrappasso degli appunti sull'automobile, sull'uso che se ne fa, sulla filosofia che le sta dietro. Proviamo a buttarli giù.

A. La macchina è la più antiestetica invenzione dopo l'autostrada e gli spacchi delle gonne della Carrà.

B. Le corsie d'emergenza sono come le tasche dei jeans: non le usi mai ma se una volta ne hai bisogno ti accorgi che sono sempre troppo strette.

C. Noi non abbiamo i fiumi, abbiamo le autostrade. Se non ci credi prova a tuffarti da un camion.

D. Perché ci avvisate sempre che le colonnine di soccorso sono fuori uso? Se non ne abbiamo bisogno non ce ne frega niente, negli altri casi, purtroppo, ce ne siamo già accorti.

E. C'è una sostanziale differenza tra mettere una macchina in moto e mettere una moto in macchina.

F. C'è una sostanziale differenza tra mettere una macchina sul treno e mettere un treno su una macchina. La cosa è ancor più grave se si tratta di una spider. Ma se sulla spider c'è Alberto Castagna si può fare.

G. C'è un limite a tutto. Per esempio i centotrenta in autostrada.

H. Se il tuo motore fuma, digli di smettere.

I. Non abbandonare i cani sull'autostrada, soprattutto se sono senza l'antifurto: lì rubano.

L. Guidare a fari spenti nella notte è la più grande delle imbecillità. Basta chiudere gli occhi.

M. Contraddizione: se la Polstrada vigila sul traffico, cosa fanno i vigili, polstradano?

N. È bello, dopo mille chilometri di guida, arrivare al casello di notte e vedere una faccia amica. Ma è ancora più bello se lui non ti vede.

O. Non essere timido. Quando schiacci l'acceleratore non chiedergli sempre scusa.

P. Ricordati che le siepi servono a proteggerti dagli abbaglianti. Ma ricordati anche che gli abbaglianti servono a proteggerti dalle siepi: prova a infilare una curva senza luci...

Q. Ogni volta che cambi una gomma non sputarla fuori dal finestrino.

R. Quando guidi tieni la radio bassa. Ma non esagerare: se l'appoggi sul pavimento non si sente niente.

S. Non strafare con le antenne. Un tizio ne aveva messa una così lunga che riusciva a prendere tutte le stazioni. Una volta è riuscito a prendere una biglietteria e un bar annesso.

T. Se non puoi permetterti un motore a iniezione evita di truccarlo a supposta.

U. Ricordati di accendere le luci in galleria. In platea fai un po' il cavolo che ti pare.

V. Se metti un tigre nel motore fai almeno in modo che non soffra.

Z. Ai passaggi a livello incustoditi rallenta, suona, accendi le luci a intermittenza, guarda a sinistra, poi guarda a destra. Ecco, adesso lo vedi quel locomotore che ti sta investendo? Con tutto il casino che hai fatto per farti notare pretendevi anche che ti mancasse?

Se volete incontrarlo prendete il vagone letto

Renato Pozzetto ci racconta la trama del suo ultimo film e le sue abitudini di viaggio

Mercoledì 24 gennaio. Davanti a me sulla scala mobile in discesa della stazione di Milano Centrale c'è Renato Pozzetto. Lo saluto e non perdo l'occasione per chiedergli un appuntamento per un'intervista. Come al solito è molto cordiale e disponibile: accetta con piacere la proposta, ma ritiene necessario lo scambio dei numeri dei telefonini per risentirci nei giorni successivi. È ancora impegnato con le riprese del suo ultimo film e dovrà anche recarsi a Roma per l'inizio del montaggio. Forse sarà proprio in quella città che potremo incontrarci con più calma. Dopo qualche telefonata riusciamo a fissare, invece, un incontro nella sua abitazione milanese. Ci accomodiamo in un bel salotto e una domestica ci prepara un buon caffè. Sul tavolino basso una sorpresa: riconosco fra i libri e le riviste il disegno di copertina di "Visti dal finestrino", la raccolta delle interviste pubblicate su "Amico Treno". Mi dice di aver iniziato a leggerlo e di averlo trovato *carino* («Mi sono piaciute, in particolare, le interviste a Umberto Eco e a Giorgio Gaber»), ma di non aver avuto il tempo per "arrivare in fondo". Renato Pozzetto è un personaggio così noto da non aver bisogno di alcuna presentazione.

Ci racconti la trama del film che hai appena terminato di girare?
«Il film si intitola "Papà dice messa" ed è la storia di un prete, don Arturo, che cura le anime di una modesta parrocchia, caduta in *ribasso* a causa dell'apertura di una nuova chiesa affidata a un collega molto intraprendente. Il protagonista una sera riceve la visita non annunciata del figlio - non lo vedeva da almeno sedici anni - che chiede di essere ospitato per la notte insieme alla sua fidanzata (una ragazzina di circa quindici anni). La richiesta lo mette in difficoltà, perché ha già in casa il Vescovo: alla fine l'unica soluzione valida è quella di nasconderli nella chiesa. Quando si sveglia al mattino il figlio è andato già via ed è rimasta soltanto la ragazzina, che nel frattempo si è rifugiata nella canonica. Scopre che la fanciulla è incinta, anzi... sta proprio per partorire. Decidono a quel punto di andare insieme alla ricerca del ragazzo in compagnia di Zobeide, un travestito (interpretato da Teo Teocoli) amico della coppia. Durante la ricerca lo strano trio scopre che il ragazzo è in pericolo: in passato aveva ricevuto minacce, gli era stata bruciata la casa e forse c'erano stati pure contatti con spacciatori di droga. Lo ritroveranno al termine della pellicola in un seminario dove si era rifugiato con l'intenzione di prendere i voti. C'è il lieto fine: il ragazzo torna sulla sua decisione, nasce il bambino e, in una chiesa per la prima volta piena di parrocchiani (che dimostrano a don Arturo la loro gratitudine per aver sgominato una banda di spacciatori), sarà proprio il Vescovo in persona a celebrare il battesimo».

Sei soddisfatto delle riprese?
«Il risultato credo si possa considerare soddisfacente. La pellicola dovrebbe arrivare nelle sale verso la fine di marzo. Abbiamo però previsto una proiezione in anteprima al teatro Carcano di Milano per raccogliere fondi per i ragazzi di don Mazzi.
L'impressione che ho avuto insieme ai colleghi durante le riprese è che gli spettatori si divertiranno molto seguendo le imprese di quel *curioso* trio formato da un don, un travestito e una ragazza quasi partoriente. La telefonata che ho appena ricevuto sul cellulare proveniva dalla sala di montaggio di Roma: chi sta lavorando all'edizione della pellicola voleva dirmi di aver trovato esilarante il *prodotto*. Visto che si tratta di esperti...».

Hai voglia di ripercorrere per i nostri lettori le tappe della tua carriera?
«Con piacere. I miei inizi di carriera, come saprai, sono in coppia con Cochi Ponzoni. Ci conoscemmo e diventammo amici fin da bambini, credo intorno all'età di due anni io e un anno lui. I nostri genitori erano sfollati nello stesso paese sul lago per sfuggire ai bombardamenti su Milano. Cochi aveva delle sorelle maggiori che erano amiche dei miei fratelli e così le nostre due famiglie non si persero di vista neppure dopo la guerra: in estate sul lago e durante l'anno in città. Cominciammo a frequentare un'osteria, "L'oca d'oro", che era il ritrovo di alcuni artisti, scultori, ceramisti. A noi due capitava spesso in quell'ambiente di prendere la chitarra in mano e di suonare e cantare canzoni popolari. Sto parlando degli anni '50. Poi un giornalista, certo Tinin Mantegazza, aprì una galleria d'arte notturna accanto all'osteria. Cominciammo così a frequentare, quasi senza soluzione di continuità, entrambi i locali. Dopo qualche tempo ancora io e Cochi, assieme allo stesso Mantegazza, decidemmo di aprire un piccolo locale in uno scantinato di via Francesco Sforza. Ci potevano entrare poco più di trenta persone, ma fu lì che il duo Cochi e Renato cominciò a mettere assieme i primi veri spettacoli di cabaret. Quell'esperienza durò complessivamente due anni, dal 1964 al '65, poi iniziammo la vera avventura al "Derby". Spesso in quel periodo ci incontravamo con Giorgio Gaber ed Enzo Jannacci e finimmo per diventare loro amici. Ci arrivarono le prime offerte per partecipare a spettacoli in televisione: all'ini-



Renato Pozzetto, Teo Teocoli (Zobeide) e Marta Forghieri in una scena del film

zio qualche apparizione forzata da Jannacci, poi la trasmissione "Quelli della domenica", con Paolo Villaggio; in seguito una "Canzonissima", dove - fra l'altro - cantavamo una sigla dal titolo "La vita l'è bella", che ebbe un grandissimo successo. Arrivò pure il tempo del cinema: prima in coppia, poi uno alla volta. Nel 1974 fui il protagonista di "Per amare Ofelia", un film che riscosse un ottimo successo; nello stesso periodo Cochi girò una pellicola con il regista Alberto Lattuada e da quel momento decidemmo, di comune accordo, di seguire ognuno la propria strada. Da allora praticamente solo cinema e qualche apparizione in televisione».

È di questi giorni [l'intervista è stata realizzata - lo ricordo - alla fine di gennaio, *N.d.R.*] **una piccola polemica giornalistica per la mancata partecipazione tua e di Cochi, insieme, al programma "Il laureato" di Piero Chiambretti ed Enzo Jannacci. Si è parlato di concorrenza sleale fra Tv di Stato e reti Fininvest (Cochi Ponzoni è apparso sugli schermi di "Italia 1" a "Mai dire gol. Del lunedì"). Qual è la verità?**
«Invenzioni di qualche giornalista. La verità è molto semplice: come vedi sono ancora impegnato ad ultimare il mio film. Il tempo è stato inclemente ed è aumentato il numero delle giornate previste per le riprese. Non abbiamo avuto materialmente il tempo per provare con Cochi un intervento di livello sufficiente, accettabile. Non volevamo fare un'apparizione solo per onore di firma, volevamo divertire il pubblico come è nostro solito. Dopo circa venticinque anni di lontananza pensiamo sia credibile la richiesta di un po' di *rodaggio*. Ne abbiamo discusso assieme io, Cochi e Jannacci: magari ci vedrete assieme in una prossima puntata».

Se non avessi fatto l'attore comico, cosa avresti voluto fare?
«È quasi la stessa domanda che mi hanno fatto recentemente durante una trasmissione televisiva. La risposta è sempre la stessa: fin da bambino sognavo di fare l'attore e questo rispondevo a chi me lo chiedeva. Il destino ha voluto che riuscissi a realizzare questo sogno infantile».

Dopo una sessantina di film che ti hanno visto protagonista insieme ad altri famosi attori ci sono partner con i quali ti senti meno a tuo agio e, invece, altri con i quali ti diverti a girare?
«Lavorare alla realizzazione di un film è un'avventura che coinvolge totalmente attori e maestranze per circa due mesi. In quel lasso di tempo tutti, ognuno per la sua parte, cercano di dare il massimo di se stessi e lasciano da parte simpatie o problemi di convivenza con gli altri. Sul set si è tutti professionisti: fare l'attore è in fondo un mestiere come un altro. Se, ad esempio, fai l'autista di un autobus urbano non puoi scendere solo perché è salito un viaggiatore che ti è antipatico! Personalmente non ho mai avuto problemi di nessun tipo, tantomeno con colleghi famosi come Verdone, Celentano, Villaggio... Quando mi capita di lavorare con Paolo c'è - se vogliamo - quel qualcosa in più che deriva dalla antica amicizia».



Quali sono i tuoi hobbies?
«Il lavoro non mi lascia molto spazio da dedicare agli hobbies. Quando posso approfitto del tempo libero per stare in famiglia e per frequentare gli amici. Essere vagabondo per mestiere induce, infatti, ad avere una grande voglia di tornare a casa. Un mio hobby può essere considerato quello per gli elicotteri. Con un amico fraterno ho messo in piedi una piccola società che possiede quattro elicotteri: due sono solitamente dedicati al collegamento con le piattaforme marine e due all'elisoccorso. Questo gioco, iniziato seguendo la passione per i motori, ha finito per dar vita ad una piccola impresa che mi piacerebbe veder crescere ancora. Sempre legata ai motori è la passione per le auto d'epoca, che mi piace pilotare qualche volta anche durante manifestazioni ufficiali».

Visto che il nostro appuntamento è stato fissato in una stazione, parliamo di viaggi in treno.
«Mi capita spesso di viaggiare in treno, soprattutto in vagone letto. La mia *tratta* abituale (vedi come sono esperto: adopero pure i corretti termini ferroviari) è Milano-Roma. Gli impegni di lavoro richiedono spesso la mia presenza nella Capitale e la famiglia mi calamita - al contrario - su Milano. Alla fine per comodità ho finito per prendere due case e quella romana è in centro, non distante dalla stazione Termini. Naturalmente cerco di rimanere il più possibile con mia moglie e con i figli [Francesca (27 anni) e Giacomo (24), *N.d.R.*] anche quando ho in previsione un'intera giornata di lavoro a Roma. Per me è comodo poter cenare senza premura e poi partire sapendo di fare una confortevole dormita e di arrivare riposato in ufficio o sul set il mattino dopo di buon'ora. L'aereo richiederebbe una levataccia e una dormita meno tranquilla: una volta si alza la nebbia, un'altra si incappa in un'agitazione dei piloti o dei controllori di volo... Una cosa che volevo dirti, perché la trovo curiosa e ricorrente tutte le volte che prendo il wagon-lit, è che non ho mai capito perché il conduttore debba preoccupare i viaggiatori raccomandando loro di "chiudere bene la porta dello scompartimento durante la notte". Cosa vorrà poi dire: "chiudere bene la porta"?».

Ti ho intravisto un giorno in viaggio sul Pendolino da Firenze a Roma in compagnia di Paolo Villaggio.
«Credo si trattasse di uno spostamento effettuato per un evento non proprio felice. Se non ricordo male, io e Paolo eravamo reduci dai funerali del produttore Cecchi Gori e mestamente stavamo facendo ritorno a Roma. In quell'occasione notai con grande piacere che il treno giunse a Termini addirittura con uno o due minuti d'anticipo. Come vedi ricordo nei particolari i pochi viaggi fatti di giorno; infatti non mi capita spesso di prendere il treno nelle ore diurne perché non riesco a utilizzare, al contrario di tanti altri colleghi, il tempo di viaggio per lavorare. Chissà, forse mi distraggo a veder scorrere i paesaggi dal finestrino! Penso però che presto, con l'entrata in servizio degli annunciati moderni convogli e con l'avvento dell'Alta Velocità, il treno diventerà veramente competitivo rispetto all'aereo, soprattutto su una tratta come la Milano-Roma».

Hai da raccontarmi un incontro in treno che ti ha *lasciato il segno*?
«È accaduto in occasione di uno dei miei viaggi in vagone letto. Ho conosciuto in stazione, aspettando l'arrivo del treno, una signorina molto carina con la quale ho scambiato qualche chiacchiera. Ho capito subito che c'era simpatia da parte sua... e lei era molto bella, desiderabile. Poi il treno è arrivato; siamo saliti nella stessa vettura, eravamo quindi anche vicini di scompartimento. Il treno è partito. Poteva accadere di tutto, lo sentivo... ma poi non è accaduto nulla. Purtroppo? Per fortuna? Non saprei cosa rispondere, ma ormai - comunque - è passato tanto tempo».

Carlo Pino

Agenda

Abruzzo

La regione Abruzzo è attraversata da due linee fondamentali della rete ferroviaria Fs: l'Adriatica e la trasversale Pescara-Roma.
Da queste si dirama una serie di collegamenti locali, costituiti da linee di montagna, ad eccezione del primo. Essi sono:
- Giulianova-Teramo
- Sulmona-Terni
- Sulmona-Carpinone
- Avezzano-Roccasecca.

La linea adriatica Bologna-Bari-Lecce interessa il territorio regionale per circa 120 chilometri e comprende 18 stazioni. È una linea pianeggiante, elettrificata e a doppio binario, tranne i tratti Ortona-Casalbordino (di 27 km) e Porto di Vasto-Vasto (di 8,2 km), di cui è in fase di realizzazione il raddoppio (la conclusione dei lavori è prevista per il 1998). La massima velocità consentita è di 125-160 km/h a nord di Pescara e di 110-150 km/h a sud. Dall'entrata in vigore dell'orario estivo 1994 sulla linea è stato istituito un servizio ferroviario di tipo metropolitano, con penetrazione a Chieti (15 km sulla linea Pescara-Roma) e a Teramo (tratta di 26 km a semplice binario, non elettrificata - diramazione a Giulianova). Il servizio è effettuato con Automotrici Aln 668 (un convoglio circa ogni ora) e collega Pescara a Giulianova/Teramo in meno di un'ora e a Chieti in 15 minuti. Il servizio è utilizzato da oltre 2 mila viaggiatori/giorno, serve un bacino di circa 750 mila abitanti (2/3 dell'intera popolazione abruzzese) e collega tre sedi universitarie.
In termini commerciali, la linea Teramo-Giulianova-Pescara-Chieti rappresenta la linea locale più importante dell'Abruzzo.
Nel Protocollo d'Intesa per lo sviluppo e l'integrazione, sottoscritto recentemente, la Regione Abruzzo e la Divisione Trasporto Locale si sono impegnate a trovare soluzioni adeguate alla forte domanda di mobilità esistente nel bacino, puntando innanzitutto sull'integrazione dei servizi.
La linea Pescara-Roma è a binario semplice, è elettrificata e si sviluppa nel territorio regionale per circa 170 chilometri. Comprende 35 stazioni, le più importanti delle quali sono Pescara, Chieti, Sulmona ed Avezzano, mentre numerose altre, spesso lontane dai centri abitati, sono di importanza limitata ed a scarso traffico.
La linea che attraversa l'Appennino presenta tratti fortemente acclivi: le velocità massime consentite sono comprese fra 65 e 145 km/h. Sulla linea si registrano notevoli flussi di traffico rispetto ai poli di attrazione Avezzano-Roma e Sulmona-Pescara.
La bassa densità abitativa dell'entroterra abruzzese, infatti, limita la mobilità locale interna, soprattutto a discapito di quella su rotaia. Discorso a parte per i flussi di estremità Pescara-Roma e viceversa, oggi garantiti da due coppie di Intercity che, nonostante i tempi di percorrenza troppo elevati rispetto al trasporto su gomma, da un punto di vista quantitativo soddisfano una discreta domanda, destinata a crescere appena migliorerà la qualità dell'offerta.
Da Sulmona si diramano due linee: la Sulmona-L'Aquila/Rieti/Terni, lunga circa 164 chilometri, e la Sulmona-Carpinone, di circa 118 chilometri. La prima, che permette le relazioni fra tre capoluoghi di provincia, congiunge le due trasversali appenniniche Roma-Falconara e Roma-Pescara e collega l'Aquila con la Capitale. La linea è a semplice binario, non è elettrificata e, dopo una modesta ascesa da Sulmona all'Aquila, presenta tratti con forte acclività, raggiungendo il 35 per mille. Essa rientra nei confini della regione per circa 80 chilometri da Sulmona a Sella di Corno e su questa tratta conta 17 stazioni, le più importanti delle quali sono Sulmona e L'Aquila. La velocità massima consentita è di 70-90 km/h.
Il polo di attrazione è L'Aquila (capoluogo di regione e sede universitaria) e nelle ore di punta i posti offerti sono appena sufficienti a soddisfare la domanda. Problemi di bassa frequentazione si verificano negli orari di morbida, mancando una mobilità diffusa (a causa della scarsa densità abitativa delle località interessate).
La Sulmona-Carpinone collega direttamente l'Abruzzo con il Sud attraverso la dorsale appenninica ed è molto lenta, data anche la notevole ripidità. La linea è a semplice binario, non è elettrificata e presenta una pendenza del 25 per mille da Campo di Giove a Palena, con culmine a Rivisondoli (1.320 metri sul livello del mare). È quindi una delle più elevate linee Fs. Rientra nei limiti della regione per circa 77 chilometri e su questa tratta serve 14 stazioni. Le più importanti sono Sulmona, Campo di Giove, Roccaraso e Castel di Sangro. La massima velocità consentita è di 85 km/h.
Questa linea è una delle più pittoresche ed interessanti d'Italia, per la bellezza e la varietà del paesaggio, e si pone come porta d'accesso al Parco Nazionale d'Abruzzo.
Nonostante il suo interesse turistico, mancando un'adeguata attività promozionale da parte degli enti competenti, la linea è scarsamente valorizzata. Inoltre, la bassa densità abitativa dei territori attraversati e l'assenza di insediamenti produttivi non garantiscono il pieno utilizzo dei servizi attualmente offerti. Da Avezzano si dirama poi la linea Avezzano-Roccasecca, di circa 80 chilometri, che collega la Roma-Pescara ed il bacino di Avezzano alla Roma-Caserta. La linea è a semplice binario, non elettrificata e presenta una pendenza del 25 per mille. Si sviluppa nei confini della regione per circa 40 chilometri e lungo la tratta serve 12 stazioni. La più importante è quella di Avezzano.
La velocità massima, per la maggior parte del percorso, è di 75 km/h.
Il maggior flusso di viaggiatori (soprattutto studenti) è da registrare rispetto ai poli di attrazione, che sono Avezzano e Sora. La valle presenta un'orografia che facilita la mobilità su rotaia rispetto a quella su gomma, avendo il treno tempi di percorrenza minori (lo scorso anno sono state ricalcolate le percorrenze di tutti i treni, con un ulteriore abbattimento dei tempi). Nelle fasce orarie interessate dal pendolarismo scolastico, l'attuale offerta è appena sufficiente a soddisfare la domanda (500 studenti diretti ad Avezzano) mentre nelle rimanenti fasce orarie la richiesta di trasporto pubblico (ferro e gomma) risulta scarsa, considerato il basso numero di residenti nel bacino. I treni sono comunque indispensabili per garantire la mobilità nei mesi invernali, poiché si presenta difficile la viabilità su strada, nonostante la presenza nella valle di una strada a scorrimento veloce, posta lontano dai centri abitati.



Danilo Antolini

Alto Adige

Le linee che ricadono nella giurisdizione della Direzione regionale Alto Adige sono la linea commerciale Brennero-Verona, per il tratto di competenza Brennero-Salorno, e quelle di rilevanza locale Bolzano-Merano e Fortezza-S. Candido.
Per il bacino di traffico interessato, la tipologia della potenziale clientela ed il volume di traffico garantito, le linee forti sono ovviamente la Brennero-Verona e la Bolzano-Merano, ancorché di rilevanza soprattutto locale.
È il caso di rilevare che, in Alto Adige, su una popolazione di 450 mila abitanti, il comprensorio di Bolzano e di Oltradige-Bassa Atesina, interessato alla linea del Brennero, uniti a quello del Burgraviato (Merano e dintorni) assorbono il 70 per cento del totale. A grandi linee le tre Comunità Comprensoriali occupano la stessa percentuale di addetti alle unità locali delle imprese e delle istituzioni ed alle attività scolastiche. Altro comprensorio rilevante sotto l'aspetto della popolazione deve essere considerato quello della Pusteria.
La linea del Brennero è fondamentale per i collegamenti con il Nord Europa. Riguardo ad essa i compiti che il Trasporto Locale è chiamato ad assolvere sono essenzialmente di tre tipi. Il primo è quello relativo ad una offerta soddisfacente per il traffico pendolare, costituito essenzialmente da relazioni negli orari di inizio e fine giornata. Il secondo riguarda la necessità di assicurare coincidenze con gli altri mezzi pubblici di trasporto e richiede una stretta collaborazione fra le Fs e la Provincia Autonoma. Il terzo è quello di garantire un servizio di collegamento per le grandi relazioni nazionali ed internazionali.
Con l'orario in vigore la linea è servita da treni di qualità: due "Pendolini", Eurocity ed Intercity con cadenzamento biorario ed Interregionali con medesimo cadenzamento biorario, in fasce orarie alternate, attestati a Brennero e con coincidenza a Verona con gli Interregionali della linea Milano-Venezia.
L'offerta di Interregionali attestati a Brennero, con fermate nei centri più importanti e anche nelle stazioni minori negli orari interessati dal pendolarismo, ha dato un grosso contributo alla soluzione dei problemi del traffico. Nelle ore di maggior interesse per la clientela abituale, l'offerta è stata poi completata con treni adeguati alla specifica domanda di ciascun tratto (Verona-Trento, Trento-Bolzano, Bolzano-Brennero). I riflessi sulla mobilità sono stati più che soddisfacenti, avendo realizzato un incremento del 32 per cento rispetto all'anno precedente.
Molto importante, come abbiamo già rilevato, è l'importanza del bacino del Burgraviato. Sulla linea Bolzano-Merano è stato attuato il cadenzamento orario, dopo l'esaurimento dei treni circolanti nella fascia di maggiore domanda. Il cadenzamento è stato molto gradito dalla clientela ed ha permesso di realizzare a Bolzano un sistema di coincidenze con i treni della linea principale, con soste contenute per lo più in 15 minuti.
Tutta la linea nell'ottobre '95 ha evidenziato, rispetto all'anno precedente, un incremento di circa il 35 per cento.
Dello stesso incremento non ha beneficiato la Pusteria, malgrado il bacino di traffico sia relativamente importante (70 mila unità!) e l'offerta sia stata migliorata con l'inserimento di un ulteriore treno Fortezza-San Candido nel tardo pomeriggio e la realizzazione, per quasi tutti i treni, di coincidenze a Fortezza con la linea principale. Probabilmente la linea sconta un difetto di natura strutturale, vale a dire il decentramento delle stazioni rispetto ai centri abitati.
La Direzione regionale pone particolare attenzione a tutte quelle iniziative collegate ad avvenimenti locali di richiamo che possono incrementare l'uso del treno ed esercitare un effetto promozionale. Da diversi anni d'estate, per due domeniche consecutive, circola un treno a vapore composto con materiale d'epoca. Nel periodo invernale circolano i "Treni Neve", con partenze da Vicenza, fermate nei centri più significativi, sosta nelle stazioni di Bolzano, Bressanone, Colle Isarco e Vipiteno e successivo collegamento con gli impianti di risalita mediante bus programmati.
La Direzione regionale trasporto locale è intervenuta anche in occasione del Mercatino di Natale di Bolzano, Merano e Bressanone, partecipando all'attività promozionale e rinforzando i treni utili.

Ewald Fischnaller

Basilicata

La Basilicata, con i suoi 9.992 chilometri quadrati di superficie prevalentemente collinare e con la particolare condizione morfologica del territorio, presenta reali difficoltà nel sistema dei trasporti regionali. La regione ha una popolazione di circa 610 mila abitanti, di cui circa 401 mila residenti nella provincia di Potenza e 209 mila nella provincia di Matera. Il capoluogo di regione, Potenza, è servito da linee Fs che lo collegano alla Puglia, alla Campania e alla Calabria, tramite gli itinerari Potenza-Foggia, Potenza-Rocchetta-Gioa del Colle, Potenza-Metaponto-Sibari, Potenza-Metaponto-Taranto e Potenza-Salerno. La seconda provincia, Matera, attualmente non è servita da linee Fs, ma sono in via di completamento i lavori di costruzione della linea Matera-Ferrandina. La regione viene servita da circa 354 chilometri di linee ferroviarie, di cui circa 205 di rete commerciale, 118 di rete integrativa e circa 31 di rete locale. Circa 337 chilometri sono a binario semplice (145 elettrificati e 192 non elettrificati). Sono invece a doppio binario 16,9 chilometri di linea (attraversamento della regione da parte della linea tirrenica Paola-Battipaglia passante per Maratea, nota località turistica).
Analizzando le frequentazioni si rileva che il traffico regionale viene svolto prevalentemente sulle linee Potenza-Foggia e Metaponto-Potenza-Salerno, su cui si concentra la quasi totalità del pendolarismo (lavoratori e studenti). Con l'insediamento degli stabilimenti Fiat, il traffico merci si svolge quasi totalmente sulla linea Rocchetta-Gioa del Colle. Grande interesse ed attenzione ha riscontrato l'istituzione della relazione Taranto-Potenza-Torino, che soddisfa, anche se in parte, le esigenze dei Lucani che si spostano verso le regioni del Nord. Con il prossimo orario estivo sarà istituita una relazione Potenza-Foggia-Milano, che sarà messa in composizione nella stazione di Foggia con relazione proveniente da Bari per Milano. È intenzione della Direzione regionale trasporto locale della Basilicata potenziare il trasporto viaggiatori verso l'area industriale di San Nicola di Melfi, creando relazioni dirette Potenza-Rocchetta-Fermata Fiat S.A.T.A San Nicola di Melfi, allo scopo di alleviare il disagio del pendolarismo Fiat, attualmente costretto ad effettuare trasbordo su autobus a Melfi (con ulteriore aggravio dei costi per relativi abbonamenti).

Vittorio Moffa

Calabria

La Calabria, priva di grossi poli industriali (in attesa del decollo del porto e del relativo interporto di Gioia Tauro, nonché della reindustrializzazione di Crotone), con un'economia basata prevalentemente sul terziario, non presenta particolari fenomeni di mobilità. La ferrovia è sviluppata in particolar modo lungo le direttrici litoranee tirrenica e jonica, che attraversano zone ad alta densità abitativa.
Sulla base di queste caratteristiche economico-sociali emerge facilmente che le linee più forti dal punto di vista della movimentazione delle persone sono quelle che hanno come poli di attrazione i grandi centri regionali, con una clientela prettamente impiegatizia e scolastica.
Tra le linee di maggiore rilevanza, il primato spetta sicuramente al flusso che insiste su Reggio Calabria/Villa San Giovanni, seguito da quelli su Castiglione Cosentino/Cosenza e su Catanzaro. Quest'ultimo centro polarizza la mobilità sia dall'hinterland di Soverato-Lamezia Terme, sia da Crotone.
Fra le linee cosiddette deboli è invece da annoverare la Lamezia T. C.-Rosarno via Tropea, che non ha mai offerto, dal punto di vista della mobilità, un significativo trend di crescita, considerata la particolare orografia del territorio e degli insediamenti esistenti (basti vedere i centri abitati situati all'interno della linea ferrata e le strutture turistiche che si sviluppano lungo la fascia costiera).
Una nota a parte merita la tanto discussa linea jonica. Al riguardo, nonostante le limitazioni imposte da una linea a semplice binario, nelle fasce pendolari la mobilità è talmente elevata che sui treni in arrivo a Reggio Calabria al mattino si riesce a superare il 100 per cento dell'offerta. Ciò fa presumere che con infrastrutture diverse si potrebbe effettivamente intensificare l'offerta e riuscire a sottrarre al gommato consistenti quote di mercato.

Una linea forte che sicuramente in futuro dovrà essere sempre più curata è quella che va da Rosarno a Reggio Calabria e poi a Melito P. S.
Insieme agli Enti locali interessati si sta infatti cercando di realizzare, seppure con molta fatica, un progetto di "metropolitana di superficie" integrata con gli altri modi di trasporto.
Sarà certamente utile qualche dato sull'utilizzo delle linee forti. Considerando la media dei giorni feriali, nella fascia oraria 5-6 si arriva all'83 per cento dell'offerta, in quella 7-8 al 102 per cento e tra le 10 e le 11 al 93 per cento.
Esiste anche un'offerta parallela imperniata sulle autolinee in concessione regionale che collegano, spesso in sovrapposizione alla linea ferrata, i numerosi piccoli centri sparsi nelle zone pedemontane ed interne con i vari poli attrattori.
Da un rilevamento statistico effettuato durante la validità dell'orario invernale '94/95, è emerso che, a fronte di un'offerta di 236 treni e 40 mila posti, si è riscontrata un'occupazione media giornaliera di circa 30 mila posti, pari al 75 per cento circa.
Un'analisi dei dati sulle frequenze e frequentazioni giornaliere delle principali linee regionali conferma un notevole flusso pendolare verso i poli di Villa S. Giovanni (viaggiatori provenienti dalle linee del basso Tirreno e del basso Jonio, prevalentemente studenti diretti all'Università di Messina), di Reggio Calabria (per l'Università ed i numerosi uffici pubblici), di Cosenza (banche regionali, poli informatici, uffici pubblici), nonché di Castiglione Cosentino (sede dell'Università della Calabria) e di Catanzaro (sede degli uffici della Regione).

Salvatore Sentina

CAMPANIA

La regione campana è attraversata, principalmente, da *una direttrice tirrenica* (che si articola su due distinti tracciati: verso Roma - via Formia e via Caserta/Cassino - e verso il Sud - Salerno/Sapri) e da *due dorsali appenniniche* (Napoli-Foggia e Salerno-Taranto), raccordate con tratti regionali, dello sviluppo di circa 500 treni.
Dal punto di vista dei volumi di traffico, esso è essenzialmente concentrato nel triangolo Napoli-Caserta-Salerno e nel nodo di Napoli, in particolare.
In quest'ultimo, le Ferrovie dello Stato offrono un servizio di tipo metropolitano, tra Napoli S. Giovanni Barra, Napoli Gianturco, Pozzuoli e Villa Literno, ad elevata frequenza e frequentazione (mediamente un treno ogni otto minuti) per 309 treni al giorno, che movimentano circa 90 mila viaggiatori/giorno.
Sempre nel nodo di Napoli, un altro segmento di traffico considerevole è quello rappresentato dal senso circolare Napoli-Caserta-Napoli, che utilizza entrambi i tratti di linea principali tra Napoli e Caserta in direzione Roma (via Aversa e via Caserta), garantendo tra i due capilinea frequenze di 1 treno ogni 15 minuti in ora di punta ed di 1 ogni 30 minuti in ora di morbida, per complessivi 68 treni nell'arco della giornata integrati:
- nel tratto Aversa-Napoli, da 38 relazioni Napoli-Formia-Roma;
- nel tratto Caserta-Cancello-Napoli, da 14 relazioni Napoli-Vairano-Campobasso; da 22 relazioni delle Ferrovie in concessione Napoli-Cancello-Benevento e da 24 relazioni delle Ferrovie in concessione Napoli-Caserta-Piedimonte Matese.

Globalmente, la relazione Napoli-Aversa-Caserta-Cancello-Napoli è quindi servita da 166 treni in servizio regionale, che movimentano oltre 42 mila viaggiatori al giorno.
Tra i "prodotti leader" delle Fs campane va sicuramente annoverata anche la relazione Napoli-Torre Annunziata-Pompei-Nocera-Salerno, forte di 72 treni con frequenze medie di circa 30 minuti, che fanno registrare una movimentazione che si aggira sui 18 mila viaggiatori al giorno.
Ad eccezione della linea "metropolitana", in cui la promiscuità con le altre tipologie di traffico è stata di recente progressivamente limitata ad alcuni treni viaggiatori a lungo percorso di qualità, tutte le altre linee menzionate sono interessate da traffici merci e passeggeri di lunga distanza; pertanto, nell'area metropolitana, l'offerta nell'ora di punta è limitata dalla capacità globale delle linee rispetto alle infrastrutture tecniche esistenti.
Di conseguenza, nella stessa area, pur essendo i treni regionali caratterizzati da alte frequentazioni, l'attuale impossibilità di prevedere orari più frequenti e cadenzati lascia ancora insoddisfatta una parte rilevante della clientela potenziale, valutabile - per il bacino del Nodo di Napoli - in 250 mila viaggiatori/giorno contro i 150 mila attualmente trasportati.
Al di fuori dell'area metropolitana, un apprezzabile volume di traffico si riscontra nell'area suburbana salernitana, servita da una serie di relazioni radiali in direzione:
- Cava dei Tirreni-Nocera Inferiore (52 treni)
- Baronissi-Mercato S. Severino (42 treni)
- Battipaglia-Eboli (24 treni)
- Sarno-Nola-Caserta (26 treni)

e da una relazione trasversale:
- Nocera Inferiore-Codola-Mercato S. Severino (125 treni), con una movimentazione complessiva prossima ai 20 mila viaggiatori/giorno.

Gli altri segmenti di traffico, caratterizzati da apprezzabile movimentazione, limitatamente alle fasce di punta, sono quelli delle relazioni:
- Caserta-Cassino (26 treni)
- linee afferenti la località di Benevento:
  Benevento-Campobasso (4 treni)
  Benevento-Aversa (8 treni)
  Benevento-Foggia (4 treni)
  Benevento-Caserta (4 treni)

interessate soprattutto da traffico scolastico, con conseguente concentrazione della clientela su alcuni treni utilizzati dagli studenti.
Il resto della rete ferroviaria campana è caratterizzato da linee scarsamente competitive con il trasporto su gomma ed interessate da valori di movimentazione complessiva piuttosto esigui.
Su tali relazioni, i servizi ferroviari sono integrati, in fascia di morbida, da servizi su gomma ed in grado, quindi, di acquisire quote limitate di traffico locale residuo.
Le motivazioni che determinano le condizioni di scarsa competitività di tali relazioni sono diverse, a seconda del territorio che attraversano.
Il tratto Gragnano-Castellammare di Stabia-Torre Annunziata C.le, pur servendo un bacino ad alta densità demografica, non riesce

COL TRENO IN DISCOTECA

Con lo slogan "scegli il *versus* giusto... vieni in treno!", la megadiscoteca VERSUS di Catanzaro Lido da qualche mese ha deciso di aprire i battenti la domenica pomeriggio.
I giovani "under 18" hanno così riscoperto il gusto della discoteca nei giorni festivi, con un orario "soft" a loro adatto e spostamenti sicuri.
Il proprietario, Roberto Talàrico, un manager di grande fiuto e pervaso da uno sviscerato amore per il treno, ha infatti stipulato un particolare accordo commerciale con la Direzione regionale Calabria per sperimentare la possibilità di trasportare in tutta sicurezza i giovani dell'hinterland catanzarese (Piana del Lametino, Marchesato di Crotone e roccellese) alla discoteca che già nel nome ha un mitico sapore "made in Usa", ***The Glamour Club***.
Ogni domenica pomeriggio centinaia di giovani si riversano così nel nuovo tempio della musica, che si trova a due passi dalla stazione, per trascorrere fino alle prime luci della sera alcune ore in compagnia ed in allegria, lontano dai clamori degli stadi e dai pericoli del traffico stradale.
I DJ sono tra i migliori della regione, i prezzi sono particolarmente accessibili... e la discoteca è a forma di cuore: gli ingredienti per scacciare la noia ci sono tutti.
Tra le 16 e le 20 chi non ha ancora 18 anni e non fa parte del popolo dei nottambuli per potersi divertire ha quindi a disposizione un modo alternativo, originale e non pericoloso. La Direzione regionale ha messo a disposizione dei clienti della discoteca VERSUS la propria struttura ed i propri servizi da e per Lamezia Terme, Crotone e Roccella Jonica. I treni sono stati pubblicizzati con vetrofanie, locandine, manifesti e spazi promozionali su giornali a diffusione locale e regionale, mentre nelle stazioni interessate uno spot preregistrato su magnetofono viene trasmesso tramite diffusore sonoro nelle ore di maggiore afflusso di viaggiatori.
A giudicare dal gradimento dimostrato dalla marea di giovani che frequentano il "megadivertimentificio" di Catanzaro Lido c'è da giurare che l'iniziativa potrà durare ancora a lungo.

Mick Bagalà

ad acquisire quote di traffico accettabili (la frequentazione media, sui circa 50 treni giornalieri che servono la relazione, si attesta, infatti, tra i 30 o 40 viaggiatori), per la presenza sulla relazione parallela della Ferrovia Circumvesuviana. Questa riesce a prevedere un'offerta molto più frequente, in quanto dispone di una linea "dedicata" a tale tipologia di traffico, con discrete caratteristiche di velocità ed attrezzature tecnologiche che le consentono di proporre un servizio capillare su tutto il territorio, tipo metropolitana regionale "porta a porta".
Le stesse considerazioni valgono per la relazione Fs Cancello-Torre Annunziata C.le, scarsamente competitiva: attrezzature tecnologiche e velocità commerciale, nonché la difficoltà di prevedere frequenti servizi diretti con Napoli, la pongono, anche in questo caso, fuori mercato rispetto alla ferrovia Circumvesuviana.
Le linee delle zone interne Avellino-Mercato S. Severino, Avellino-Rocchetta S. Antonio e Benevento-Campobasso sono, analogamente, interessate da traffico residuale con frequentazioni nettamente al di sotto del limite minimo accettabile di 50 viaggiatori/treno. In questo caso, la scarsa competitività dipende essenzialmente dalle condizioni morfologiche del territorio attraversato, dalla distanza delle stazioni dai centri abitati e dai valori di movimentazione generalmente molto contenuti e limitati alle fasce pendolari.
Su tali relazioni i servizi ferroviari sono attualmente dedicati alle fasce di punta ed integrati in fascia di morbida dai servizi su gomma.

Antonietta Sannino

Emilia Romagna

La linea "forte" del pendolarismo in Emilia Romagna è senz'altro quella che segue l'asse Milano-Ancona, nella tratta Piacenza-Bologna-Rimini.
Il maggior flusso di viaggiatori insiste specialmente sulla relazione **Bologna-Rimini**, interessata anche dalla mobilità da e per Ravenna. Il movimento pendolare dei lavoratori è consistente e ha origine dalle località più importanti della linea; la destinazione è prevalentemente Bologna. La mobilità studentesca è invece più articolata, anche per il decentramento delle sedi universitarie, e genera un pendolarismo diretto, oltre che a Bologna, anche a Faenza, a Forlì, a Cesena e a Rimini.
Il trasporto viene garantito da una rete di treni interregionali con l'inserimento di alcuni diretti (specialmente sulla linea Bologna-Ravenna-Rimini) e l'integrazione di treni regionali mirati, atti ad assicurare il servizio per gli spostamenti nelle località secondarie. Nei giorni festivi, cadendo l'esigenza di carattere pendolaristico, il servizio viene ridimensionato; nel periodo estivo sono comunque garantiti i collegamenti di carattere turistico balneare.
La relazione **Piacenza-Bologna**, inserita nella dorsale Milano-Roma, interessa bacini di



notevole importanza economica ed evidenzia una forte mobilità fra i capoluoghi di provincia emiliani, poli attrattori e distributori di traffico. La linea utilizza, in maniera prevalente, la rete di iR con cadenzamento orario, mentre i treni regionali assolvono la funzione di rinforzo, nelle fasce caratteristiche del pendolarismo, per le località meno importanti.
La clientela in partenza dalle località della tratta Reggio Emilia-Bologna gravita principalmente sul capoluogo regionale, mentre quella originaria nella tratta da Parma a Piacenza (esclusa quest'ultima con forte pendolarismo su Milano) non ha un particolare centro attrattore di traffico. Di una certa importanza il pendolarismo studentesco affluente a Parma e quello da Carpi/Modena per Bologna, che può servirsi, dall'inizio di quest'anno, dell'integrazione totale fra bus e treno, con l'utilizzazione anche di biglietti a banda magnetica.
Altra linea interessata da forte mobilità pendolare è la **Bologna-Ferrara** (Padova), caratterizzata da consistenti flussi di traffico verso il capoluogo regionale, che utilizzano sia i treni regionali sia la rete di treni iR con cadenzamento orario.
La relazione Bologna-Galliera è interessata, fin dall'autunno scorso, dall'integrazione tariffaria Ferrobus, che consente la possibilità di utilizzare un unico biglietto per treno e bus; sulla linea l'offerta è stata potenziata con 8 coppie di treni nelle fasce orarie di maggiore frequentazione dei pendolari.
Di forte valenza per il traffico pendolare regionale, ma non nazionale, è la linea appenninica **Bologna-Porretta** (Pistoia), sulla quale, ormai da anni, viene offerto un servizio cadenzato orario per i forti flussi di lavoratori e studenti, i primi afferenti a Bologna, i secondi attestantisi anche nei centri maggiori della vallata.
L'offerta di trasporto diretta alla clientela pendolare che insiste sulla relazione **Bologna-Prato**, garantita unicamente da treni regionali, è mirata alle esigenze di afflusso e deflusso nei bacini emiliano e toscano; la mobilità è di un certo interesse verso Bologna mentre è di entità inferiore verso Prato-Firenze. Gli spostamenti dei pendolari, su questa che è una linea di primaria importanza per il traffico nazionale, sono pesantemente condizionati dalla circolazione dei treni a lunga percorrenza, con effetti negativi anche sulla regolarità di marcia dei treni regionali.
I flussi di traffico pendolare della linea **Bologna-Verona**, caratterizzata dai due centri attrattori capoluoghi, sono serviti prevalentemente da treni regionali nella fascia mattutina, mentre il deflusso pomeridiano viene garantito anche dai treni iR.
Nella direttrice **Bologna-Castelbolognese-Ravenna** il flusso di traffico prevalente, nelle fasce orarie tipiche dei pendolari, ha come destinazione Bologna. In tali orari la mobilità è garantita da treni diretti e regionali che integrano, nel tratto Bologna-Castelbolognese, la circolazione prevista per la relazione Bologna-Rimini. Negli altri periodi della giornata, in cui la richiesta di trasporto è inferiore, vengono mantenuti collegamenti tra Ravenna e il capoluogo di regione. La richiesta di trasporto sulla tratta Ferrara-Ravenna-Rimini è di media entità, ma si intensifica notevolmente, fra Ravenna e Rimini, nella stagione balneare.
Più scarsa è invece l'utilizzazione sulle tratte Faenza-Russi-Ravenna, Faenza-Lugo-Lavezzola e Faenza-Borgo S. Lorenzo (Firenze), interessate praticamente solo da flussi di studenti su Faenza e Russi.
Altre tratte di linea assolvono ad una mobilità in bacini circoscritti, come la Fidenza-Salsomaggiore, utilizzata anche per un pendolarismo di tipo termale; la Parma-Pontremoli, penalizzata da una bassissima densità abitativa tra Fornovo e Borgo Taro, e la Fidenza-Cremona.
Veramente scarso è, purtroppo, l'utilizzo dei treni sulla Piacenza-Castelvetro (Cremona) e sulla Fidenza-Fornovo, in quanto gli insediamenti abitativi sono decentrati rispetto al percorso ferroviario e sono deboli anche le relazioni di estremità.

Silvano Bonaiuti

Friuli-Venezia Giulia

Tracciare in questo numero di "Amico Treno" un bilancio del livello di produzione che abbiamo raggiunto in questi anni e della consistenza della domanda di trasporto da noi soddisfatta nella regione è un'analisi che consentirà ai nostri lettori (e clienti) di conoscere come si siano sviluppate le nostre strategie, quali siano le relazioni forti (sulle quali è maggiore il flusso di viaggiatori e il livello di offerta) e quelle deboli, se vi sia una tendenza della domanda alla crescita o meno. E questo - riteniamo - potrà essere interessante per chi ci legge.
Un elemento generale che emerge è la composizione della nostra clientela, il cui segmento preponderante è costituito dagli studenti, seguito dai lavoratori e, piuttosto distanziato, dal segmento dei viaggi per *shopping* e per "servizi" (intendendo con questo termine i viaggi di coloro che si recano in uffici pubblici per disbrigo pratiche, in ospe-

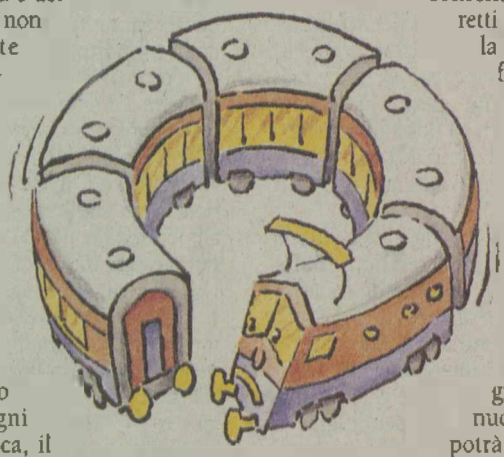
dali per visite etc.). Trascuriamo ciò che avviene nei giorni festivi nei quali, alla diminuzione sostanziale degli spostamenti, corrisponde una composizione del tutto diversa della clientela, che, nei festivi, viaggia per turismo, diporto, visita a parenti etc.
Analizzeremo ora quanto riscontrato sulle varie linee, suddividendole in relazioni forti (Udine-Venezia, Udine-Trieste, Trieste-Venezia), medie (Udine-Tarvisio e Udine-Cervignano) e, infine, relazioni deboli (Gemona-Sacile, Casarsa-Portogruaro).

Linee a domanda forte

Il triangolo costituito dal percorso Venezia-Udine-Trieste-Venezia è quello su cui maggiore è stato lo sforzo di potenziamento dell'offerta, poiché esso tocca una serie di bacini di grande consistenza (oltre ai capoluoghi di provincia si pensi a località come Casarsa, Codroipo, Cormons, Sagrado e poi Cervignano, S. Giorgio, Latisana) interessati da rilevanti movimenti interni al bacino, oltreché da scambi interprovinciali significativi dovuti all'ubicazione degli insediamenti industriali (soprattutto Pordenone, Monfalcone e Trieste, mentre il cosiddetto "triangolo della sedia" è attualmente servito dal vettore su gomma) e degli istituti scolastici superiori e universitari. Su queste linee, l'asse portante dell'offerta è costituito dai treni interregionali, la cui maglia è infittita da treni diretti e regionali, fino al raggiungimento di una frequenza pari a un treno ogni mezz'ora, per lo meno nella fascia 6.00-21.00. La tendenza negli ultimi tre anni è stata quella di una costante crescita dei treni e dei viaggiatori. In sintesi, si osserva come sull'asse Venezia-Udine-Trieste una viabilità stradale congestionata e ormai assai simile a quella urbana, il grande numero di spostamenti quotidiani e la densità abitativa giochino a favore del trasporto su rotaia, il quale ha risposto puntualmente in termini di aumento della frequenza e in futuro si giocherà le ulteriori possibilità di sviluppo sul piano della velocità e del comfort.

Linee a domanda media

Entrambe le linee, Udine-Cervignano e Udine-Tarvisio, sono interessate da una notevole domanda di mobilità. Tuttavia il trasporto su ferro soffre oggi di una serie di limiti che ne impediscono un ulteriore sviluppo. Il bacino che si sviluppa a ridosso della SS13 Pontebbana e della SS52 Carnica, pur non essendo nella parte nord (Pontebba, Tarvisio e Tolmezzo) numericamente molto consistente, nel suo complesso (con gli insediamenti a nord di Udine e fino a Gemona) giustificherebbe ampiamente il potenziamento dell'offerta. In tal senso, prescindendo per un attimo da ogni valutazione economica, il recupero della linea ferroviaria per Tolmezzo assicurerebbe una domanda sufficiente a coprire un ulteriore aumento dei collegamenti ferroviari. Tuttavia la scelta di mantenere sull'asse autostradale il servizio di trasporto pubblico con Tolmezzo, la concorrenza dell'autostrada A23 per Tarvisio, la scorrevolezza degli assi viari che servono insediamenti industriali importanti come quelli di Osoppo-Rivoli rendono concorrenziale il mezzo su gomma (sia pubblico che privato) salvo nelle zone più a ridosso di Udine. Da queste potrebbero generarsi flussi per ferrovia sicuramente maggiori se le stazioni di Tricesimo e Tarcento non fossero così decentrate rispetto agli insediamenti urbani.
Gli invocati collegamenti veloci fra Tarvisio e Udine (che possono già ora scendere a 75 minuti) per mantenere un'elevata velocità commerciale dovrebbero saltare le fermate intermedie in Val Canale e quelle della parte più bassa della Pontebbana, con il risultato, però, di raccogliere flussi troppo esigui e quindi non giustificati economicamente. Che questa analisi sia verosimile lo dimostra il fatto che, pur avendo in questi anni raddoppiato la frequenza dei servizi su Tarvisio, il numero assoluto dei viaggiatori è aumentato di poco e le percentuali di occupazione dei posti offerti hanno subito una contenuta flessione.
Vi sono strette analogie fra la linea Udine-Tarvisio e la Udine-Cervignano. Anche su quest'ultima, infatti, il mezzo ferroviario sconta la forte concorrenza dell'autobus, parallelo nel percorso e negli orari, ma più flessibile, dato che consente il trasporto porta-a-porta. Senza una decisione più generale di politica dei trasporti che razionalizzi la distribuzione dei collegamenti e consenta all'integrazione tariffaria di decollare, difficilmente la ferrovia, che pure è il vettore tecnicamente vincente sulla tratta, potrà aumentare le proprie quote di traffico. Basti considerare che, sul versante dei costi, con un unico abbonamento (autobus) chi proviene dal bacino di Cervignano può raggiungere il Centro Studi di Udine, mentre chi si serve del treno sopporta il costo aggiuntivo dell'abbonamento urbano.
Ulteriori fattori di criticità (come la mancanza di elettrificazione della bretella S. Giorgio-Palmanova) sono conseguenti a limiti strutturali delle Fs tali da non consentire collegamenti diretti Latisana-Udine, con la perdita di una significativa fetta di mercato. Su questo versante tuttavia le cose stanno evolvendo: il completamento dello scalo di Cervignano consentirà l'attivazione della nuova linea elettrificata Palmanova-Torviscosa-S. Giorgio. A quel punto una nuova politica tariffaria potrà creare equilibri del tutto nuovi fra i vettori.



Linee a domanda debole

Delle relazioni Gemona-Sacile e Casarsa-Portogruaro si è parlato ripetutamente su questo giornale, perciò in questa sede ricorderemo sinteticamente alcune analisi. Il polo di attrazione principale per entrambe è Pordenone. Ma la possibilità di collegamenti diretti con il capoluogo cozza con la conformazione delle stazioni di Sacile e Casarsa nelle quali i treni, per proseguire alla volta di Pordenone, dovrebbero invertire il senso di marcia con allungamento dei tempi di percorrenza. Mentre per la linea Casarsa-Portogruaro un intervento di modifica infrastrutturale porterebbe sicuramente all'acquisizione di viaggiatori, l'efficacia di un intervento analogo a Sacile sarebbe limitato ai flussi provenienti da Maniago.
Gli abitanti della zona ad est di questa località, invece, continuerebbero - come oggi - a trovare molto più convenienti le vie stradali dirette sugli assi nord-sud che tagliano ortogonalmente la linea ferroviaria. Su di essi si muove gran parte dei flussi provenienti dalle vallate del Cellina, del Colvera, del Meduna e dell'Arzino, tutte gravitanti sui centri di Spilimbergo, Casarsa, Maniago e Pordenone. A questo si aggiunga, infine, che la domanda di mobilità non raggiunge valori elevati proprio perché si tratta di zone demograficamente deboli. Sulla Gemona-Sacile gli interventi di potenziamento dell'offerta, che avevano portato i collegamenti della parte più occidentale ad una frequenza oraria, non hanno sortito effetti in termini di acquisizione di viaggiatori, per tacere del tratto Gemona-Pinzano sul quale viaggiano in media meno di cento viaggiatori al giorno.

Corrado Leonarduzzi

Lazio

La regione Lazio è decisamente "Roma-centrica" e tale è anche la conformazione della rete ferroviaria.
Le linee radiali sono tutte ad elevato traffico, per lo più con problemi di capacità dovuti alla coesistenza di traffici nazionali (merci e viaggiatori) e regionali. Il movimento viaggiatori sui treni regionali è di circa 160 mila spostamenti al giorno: l'80 per cento con origine/destinazione interne alla regione, il 15 per cento con terminale situato in regioni limitrofe, il 5 per cento interessato al raggiungimento dell'aeroporto internazionale di Fiumicino.
La quota di mercato Fs negli spostamenti da/verso Roma è oggi superata al 30 per cento, con punte di oltre il 40 per cento sulle direttrici radiali sud.
Il traffico sulle linee trasversali non è dovuto a correnti tangenziali, ma all'afflusso/deflusso verso i nodi di interscambio con le linee radiali, sempre per flussi da/verso la Capitale (circa 6 mila spostamenti/giorno).
La Terni-L'Aquila-Sulmona, infine, per il Lazio ha una funzione particolare di "linea interregionale", collegando la provincia di Rieti con l'Umbria.

Franco Marzioli

IL TRENO CON LE ALI

Per collegare più velocemente il centro di Roma con l'aeroporto di Ciampino il treno metterà le "ali". Sta infatti per essere varata l'operazione "Treno+bus+aereo", che permetterà di raggiungere in meno di mezz'ora il secondo scalo romano. Un tempo decisamente concorrenziale rispetto ai mezzi privati e ai taxi, che, appena varcato lo spartiacque del Grande raccordo anulare, finiscono per impantanarsi nel sempre più congestionato traffico romano della Via Appia e delle strade adiacenti. Al risparmio di tempo vanno poi aggiunti i vantaggi economici che si otterranno utilizzando la formula "Treno più bus": 4.100 lire il prezzo complessivo del biglietto ferroviario ed automobilistico, contro le circa 100 mila lire di una corsa in taxi.

Chi invece pensa di usare altri mezzi pubblici, in aggiunta a quelli del percorso aeroporto-Stazione Termini, potrà acquistare il "Birg", il biglietto integrato giornaliero che con sole 8.500 lire permetterà di usare per 24 ore i bus e i tram Atac, le metropolitane Cotral e i treni urbani Fs.

Vediamo come funzionerà il nuovo servizio. Per arrivare da Roma Termini a Ciampino aeroporto si potranno prendere tutti i treni diretti verso le linee dei Castelli (Albano, Frascati, Velletri) e quelli della Roma-Napoli via Cassino, che arrivano a destinazione in soli 13 minuti.

Una volta scesi dal treno il proseguimento verso l'aeroporto sarà assicurato dai bus del Cotral, che partiranno a intervalli di mezz'ora.

Il percorso, di 4-5 chilometri, è coperto in meno di dieci minuti, che sommati al tempo impiegato dal treno portano a circa mezz'ora la durata complessiva del viaggio. Opposte operazioni di trasbordo e tempi analoghi nel percorso inverso.

Il via libera all'operazione integrata è condizionato dal nullaosta che la Direzione provinciale della Motorizzazione Civile di Roma deve concedere al Cotral per effettuare su un nuovo percorso la navetta aeroporto-stazione ferroviaria di Ciampino. Il disco verde - è stato detto al termine del sopralluogo congiunto - è subordinato ad alcuni modesti lavori di viabilità che il Comune di Ciampino dovrà sollecitamente mettere in cantiere per garantire la circolazione e la sicurezza stradale dei bus Cotral. Se non sorgeranno nuovi ostacoli, prima della prossima Pasqua il trasporto integrato farà il suo debutto.

"In occasione delle festività pasquali - sottolinea il direttore dell'aeroporto di Ciampino, Raffaele Di Lella - il traffico dello scalo crescerà sensibilmente con l'arrivo di nuovi voli giornalieri da Palermo e Catania, in aggiunta a quelli varati di recente per Milano e ai servizi charter dall'estero.

E il problema del costo del transfer verso la Capitale è molto importante se si pensa che un viaggio aereo di andata e ritorno da Parigi o da Bruxelles costa meno di 300 mila lire, mentre il costo del taxi da Ciampino a Roma e viceversa è di ben duecentomila lire. Una sproporzione notevole che, invece, la formula "treno più bus" riuscirà ad abbattere sensibilmente".

Secondo l'Assessore regionale ai Trasporti, Michele Meta, «il varo di questo collegamento integrato, unito ai programmi di potenziamento della rete metropolitana delle Ferrovie dello Stato in questo quadrante, risulterà ancora più importante in vista del Giubileo del 2000, quando il traffico dell'aeroporto di Ciampino arriverà a punte di due milioni di passeggeri annui.

E accanto ai risparmi di tempo e di denaro il servizio "Treno più bus" darà un contributo notevole alla diminuzione del traffico e dell'inquinamento dell'aria alle porte di Roma».

Il Direttore regionale del Trasporto Locale del Lazio sottolinea che «con questo traffico aggiuntivo di passeggeri del trasporto aereo saranno riempiti, senza risorse aggiuntive di personale e di materiale, i treni nelle ore di morbida tra Roma e Ciampino e viceversa. Un vantaggio in più tra i tanti vantaggi dei treni "salta traffico" ed ecologici».

Nico Arriganello

LIGURIA

Per analizzare, seppure macroscopicamente, l'offerta viaggiatori sulle linee di giurisdizione della Liguria, sarà opportuno condurre l'indagine considerando i tratti di linea di giurisdizione sulla base della vocazione principale, prendendo a riferimento l'offerta e i dati medi dei viaggiatori saliti, riferiti al presente orario.

Le linee comprese tra Genova Nervi-Genova Pontedecimo-Genova Voltri e Genova Acquasanta hanno una funzionalità prettamente metropolitana. Nelle 19 stazioni Fs che, estendendosi complessivamente per poco più di 52 chilometri, gravitano all'interno della Grande Genova salgono mediamente sui treni di competenza del Trasporto Locale, in un giorno feriale, circa 57.700 viaggiatori e, di questi, circa 32 mila in partenza dalle sole stazioni di Genova Piazza Principe e Genova Brignole. Queste persone occupano, in linea teorica, mediamente il 40 per cento dei 145 mila posti offerti sugli oltre 260 treni che circolano nel Nodo, andandosi ad aggiungere ai viaggiatori già presenti in quanto saliti in località al di fuori del Nodo medesimo, determinando punte di occupazione, nelle fasce orarie pendolari 7.00 - 9.00 e 17.00 - 20.00, di oltre il 150 per cento; nelle altre fasce si registrano invece frequentazioni ben al di sotto del 50 per cento, con riduzioni drastiche, anche al di sotto del 10 per cento nelle fasce serali.

Il traffico ferroviario nel Nodo di Genova resta dunque, alla luce di questi dati, soddisfacente dal punto di vista economico, il che ci permette senz'altro di classificare la tratta considerata come una linea "forte".

Se supponiamo ora di estendere la nostra analisi a ovest, fino a Savona, a est fino a Sestri Levante e a nord fino a Busalla e a Ovada, immaginando così di "dilatare" l'area metropolitana aggiungendo 95 chilometri, non ritroveremo la stessa situazione: questi tratti di linea, ove sono poco presenti grossi insediamenti industriali e commerciali, conservano una vocazione di tipo "submetropolitano", considerati gli alti flussi di traffico pendolare in direzione del Nodo di Genova, pur esistendo, corrispondentemente, un certo traffico turistico sulle Riviere.

L'offerta complessiva tra Arenzano e Savona, tra Bogliasco e Sestri Levante, tra Mele e Ovada e tra Busalla e Pontedecimo è di circa 195 treni, con una quantità media di oltre 100 mila posti a sedere, a fronte di 26.183 viaggiatori saliti in quelle stazioni, con un indice di mobilità in partenza pari al solo 26 per cento. Queste cifre, analizzate per tratto di linea, corrispondono ai seguenti dati:

- da Mele a Ovada e viceversa: posti offerti 11 mila, saliti 2.254, pari al 20,5 per cento;
- da Pontedecimo a Busalla e viceversa: posti offerti 22.075, saliti 1.384, pari al 6,2 per cento;
- da Arenzano a Savona e viceversa: posti offerti 40.973, saliti 10.739, pari al 26,2 per cento;
- da Bogliasco a Sestri L. e viceversa: posti offerti 35.896, saliti 11.826, pari al 32,9 per cento.

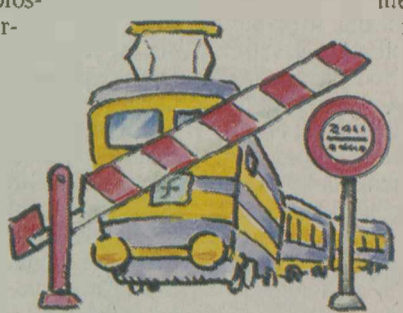
Pur venendo confermata l'alta percentuale di occupazione, nelle fasce pendolari, nell'ambito di tutti i tratti di linea considerati, raramente viene superata la soglia del 100 per cento al di fuori del nodo di Genova, ed il sovradimensionamento dell'offerta rispetto alla domanda risulta ancor più evidente se visto in termini globali.

La consistenza dell'offerta in relazione ai bacini di traffico risulta ancora adeguata, soprattutto in considerazione dei presenti complessivamente in treno, sui tratti di linea a Ponente e a Levante, mentre se consideriamo puramente i valori assoluti posti offerti/posti occupati senza riferirci ad alcun elemento estraneo (presenti in treno da stazioni esterne, viabilità alternativa al mezzo ferroviario, diritto alla mobilità, rapporto tra i tempi medi di percorrenza del treno rispetto ai mezzi pubblici su gomma) rileviamo senz'altro, al di fuori delle fasce pendolari, una ridondanza rispetto all'effettiva domanda.

Ma supponiamo di estenderci ulteriormente fino ai limiti della regione: da Savona a Ventimiglia e da Sestri Levante a Sarzana i dati globali di mobilità locale, considerati in assoluto, non sono assolutamente confortanti. Infatti a fronte di un'offerta media feriale di 40.731 posti, solo 1.077 vengono occupati da viaggiatori in salita nelle stazioni delle tratte considerate, cifra pari al 2,65 per cento. In particolare, sempre sui treni di competenza del Trasporto Locale, salgono mediamente 359 viaggiatori al giorno sulla tratta da Savona a Ventimiglia (dato pari al 2,36 per cento dei 15.199 posti offerti), mentre

nelle località da Sestri Levante a Sarzana i saliti/giorno sono 718 (2,8 per cento dei 25.532 posti offerti).
Non prendendo in considerazione le linee Savona/San Giuseppe (perché appendice, con dati di traffico più significativi, della Savona/Torino) e Ventimiglia/Breil (gestita in collaborazione con le SNCF), è doveroso fermarsi per una serie di riflessioni.
- I dati macroscopici considerati si riferiscono all'orario invernale e non tengono conto, per esempio, della ben diversa mobilità locale che si verifica nel periodo estivo sulle Riviere; ad ogni modo, poiché i dati sono stati rilevati nel mese di ottobre '95, essi non rappresentano la punta massima di domanda che, com'è noto, si registra nel mese di novembre.
È confortante, anzi, aver rilevato che il numero dei viaggiatori saliti in treno a ottobre '95 è pressoché identico a quello rilevato nel novembre '94. Il che, per il ragionamento fatto, fa ritenere che nel '95 si è avuto un incremento del 7/8 per cento rispetto all'anno precedente.
- Non sono state analizzate, in queste pagine, le frequentazioni globali dei treni sulle diverse linee e distintamente per le due direzioni di marcia, elementi che fornirebbero un ben diverso e confortante aspetto del trasporto su rotaia in Liguria; non dimentichiamo, infatti, che la nostra regione costituisce un fondamentale collegamento con la Francia e che i dati di mobilità locale e di frequentazione riferiti, per esempio, ai treni IR, sia sulla linea Ventimiglia/Milano che per la Torino/Livorno e la Milano/Livorno, anche per il presente orario invernale, rilevano che le località rivierasche sono ben vive dal punto di vista della mobilità in ambito regionale e interregionale, con frequentazioni spesso vicine o al di sopra dei posti offerti; e questo a conferma del fatto che le linee in oggetto sono senz'altro da considerarsi, viste nella loro interezza, "linee forti".
I dati sopra esposti, opportunamente esaminati ed ampliati nelle dovute sedi, costituiranno il punto di partenza verso l'ottimizzazione e integrazione delle varie modalità di trasporto esistenti sul territorio, anche al fine di favorire e incrementare ulteriormente la mobilità locale, mediante iniziative che avranno il grosso vantaggio di velocizzare e accrescere i collegamenti esistenti.
Per esempio, gli interventi strutturali che saranno individuati sulle linee attualmente sature o prossime alla saturazione permetteranno un ulteriore sviluppo del traffico in termini di posti offerti e, corrispondentemente, di domanda soddisfatta; quelli sulle linee dove attualmente la mobilità locale privilegia il mezzo privato saranno finalizzati, tramite interventi strutturali e integrazioni negli orari e nelle tariffe delle diverse modalità di trasporto, a promuovere nuove opportunità di spostamento e a creare un miglior equilibrio tra costi e ricavi.

Francesco Vinci



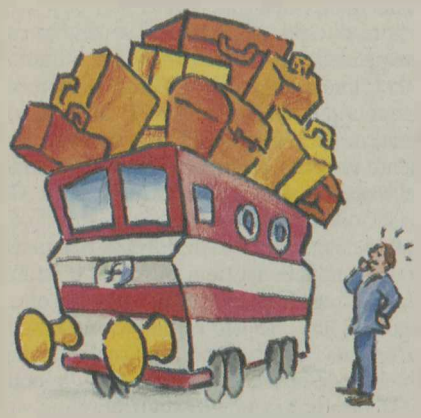
Lombardia

La rete ferroviaria delle Fs in Lombardia supera la lunghezza complessiva di 1.500 chilometri: di questi, quasi 600 sono linee a doppio binario - tutte linee commerciali interessate anche da forti traffici locali e regionali - mentre la quota rimanente è a semplice binario.
Alcune linee, come la Lecco-Molteno, la Monza-Molteno, la Pavia-Casalpusterlengo, la Molteno-Albate, la Cremona-Piacenza e la Parma-San Zeno (le ultime due escono dal territorio lombardo per interessare quello dell'Emilia Romagna) sono a trazione non elettrica con locomotori e automotrici diesel.
Questi dati possono meglio delineare lo scenario della rete Fs in Lombardia, che fa perno sul nodo ferroviario di Milano da cui si diramano le principali linee commerciali per Bologna, Genova, Venezia, Torino, Chiasso e la direttrice del Sempione, oltre ad altre linee a carattere regionale come la Milano-Mortara e la Milano-Lecco-Sondrio.
Esiste poi una rete di linee locali che si dipartono da altri capoluoghi provinciali della Lombardia, mentre altre linee ferroviarie a carattere regionale hanno tratti in comune con le linee commerciali.
È il caso, sempre per fare un esempio, della linea Milano-Bergamo via Treviglio, che utilizza i binari della Milano-Venezia fino a Treviglio e della direttrice Milano-Cremona-Mantova via Codogno, i cui treni viaggiano sui binari della linea Milano-Piacenza-Bologna fino a Codogno.
Situazioni che fanno sì che le caratteristiche del servizio regionale su queste linee siano condizionate dalle necessità del trasporto a lunga percorrenza e merci.
Affrontando il tema delle linee forti e delle linee deboli in Lombardia, va tenuta in particolare considerazione l'importanza, per lo specifico settore del trasporto locale, della nascita del Servizio ferroviario regionale.
Una novità assoluta nella storia della rotaia italiana e un modello nuovo per questo specifico tipo di trasporto.
È quindi piuttosto facile identificare, nelle grandi linee della rete commerciale Fs, anche le linee forti per il trasporto regionale della Lombardia, sia per offerta di treni, sia per quantità di viaggiatori trasportati.
Sulle rete ferroviaria lombarda propriamente locale viaggia una quota molto ridotta di traffico regionale rispetto a quella che viaggia sulla rete commerciale.
Alcuni dati sono necessari per comprendere meglio la situazione. Quelli presi a riferimento sono ricavati dalle rilevazioni relative al novembre 1994 e danno la quantità di treni del Trasporto locale in circolazione mediamente ogni giorno della settimana lavorativa, con le presenze rilevate.
La linea Milano-Novara, per esempio, è un segmento della linea commerciale Milano-Torino e, nella tratta da Rho a Milano, si affianca ad altre linee ferroviarie fino a creare un servizio di tipo metropolitano.
Da Novara a Rho, in ogni giorno lavorativo, circolano mediamente, nei due sensi, circa 72 treni del Trasporto locale con più di 22 mila viaggiatori.
Da Rho a Milano Certosa i treni diventano 171, con oltre 65 mila viaggiatori.
45 treni vanno a Milano Centrale, con 20 mila persone a bordo, mentre arrivano a Milano Porta Garibaldi 125 treni con più di 45 mila viaggiatori.
Passiamo ad un'altra linea forte, considerandone la sola tratta Milano-Verona: l'offerta di treni del Trasporto locale tra Brescia e Milano varia dai 68 della tratta Treviglio-Rovato ai 107 della tratta Treviglio-Milano (conteggiando in questi anche quelli della linea per Bergamo e della linea per Cremona). 35 mila al giorno sono i viaggiatori trasportati in quest'ultima tratta, mentre sono 18 mila quelli che viaggiano mediamente ogni giorno sui treni della tratta Brescia-Rovato-Milano.
Una linea internazionale è la Milano-Chiasso, con più di 30 treni al giorno e oltre 2 mila viaggiatori tra Chiasso e Monza e ben 167 treni tra Monza, dove arriva la linea della Valtellina e per Lecco, e Milano, con più di 44 mila viaggiatori presenti.
Linea Milano-Mortara, con 46 treni e 8 mila viaggiatori di media, e si tratta di una linea a carattere regionale.
Altri dati flash su alcune linee locali: la Sondrio-Tirano, con 29 treni e 1.500 viaggiatori, la Monza-Molteno-Lecco, con 32 treni e 2.500 viaggiatori, la Albate-Molteno, con 18 treni e 170-180 viaggiatori.
Ancora, la Brescia-Parma, con 21 treni e 1.000 viaggiatori come media giornaliera lavorativa e, per concludere questa carrellata, la Pavia-Casalpusterlengo, con 21 treni e circa 700 viaggiatori al giorno.

Patrizio Vellucci

Marche

Il processo di riorganizzazione del servizio, in atto da qualche anno, si propone di creare un'offerta più selettiva, mirata a significativi flussi di traffico e con più alti standard di frequenza e di velocità. Un obiettivo non secondario è il perfezionamento delle interconnessioni tra la rete principale e quella secondaria, caratterizzata da una specializzazione che la rende particolarmente adatta all'integrazione in un sistema regionale di trasporto pubblico. Per questo motivo sono sempre più frequenti i contatti con l'Assessorato regionale ai Trasporti.
La rete ferroviaria marchigiana è costituita da 246 chilometri di linee, tutte elettrificate,



classificate commerciali, di cui 196 a doppio binario e 44 a semplice binario. 152 chilometri di linee sono invece considerati di specifico interesse locale, non sono elettrificati e sono a semplice binario.
Il servizio di trasporto locale (treni regionali, interregionali e diretti) effettuato nel corso dell'orario ferroviario 1995/96 ammonta a 10.800 treni/km nella giornata feriale tipo, per 3 milioni 570 mila posti/km offerti. Il servizio ha interessato, nella giornata feriale tipo, 910 mila viaggiatori/km.
L'impostazione data al servizio ferroviario di trasporto locale (da quando questa attività ha assunto una specifica connotazione) è stata quella di servire, nelle tipiche fasce della mobilità pendolare, i principali poli urbani di attrazione, vale a dire le città di Ancona, Pesaro, San Benedetto, Ascoli e Fabriano, oltre a Macerata, Tolentino e San Severino, caratterizzate da una domanda prevalentemente studentesca. Di recente buoni risultati si sono ottenuti dai collegamenti interpolo di nuova istituzione Ascoli Piceno-Ancona e Macerata-Ancona. Il loro ulteriore sviluppo è limitato dalla scarsa capienza e dall'esiguità dei mezzi termici a disposizione. Per l'orario 1996/97 sono previsti nuovi servizi.
Con la progettazione dell'orario degli ultimi tre anni, ed ancora di più con l'integrazione modale insita nella definizione della rete regionale di trasporto locale, si è voluto accentuare una sempre maggiore selettività dell'offerta ferroviaria. Tale processo è stato accolto positivamente dalla clientela, come è testimoniato dalla crescita, non eccessiva ma costante, del numero degli abbonamenti mensili, nonostante i frequenti aumenti tariffari.
A questo proposito va inoltre ricordato che il 1° gennaio '97 è il termine entro il quale la tariffa ferroviaria dovrà essere adeguata a quella del trasporto regionale su gomma.
Attualmente in ambito regionale sono attive due diverse integrazioni tariffarie: l'Atma/Fs, valida sui percorsi ferroviari verso la città di Ancona e su tutta la rete urbana Atma di Ancona, e Trenomarchebus, da 25 località su Ancona e viceversa utilizzando qualsiasi mezzo del trasporto locale (su ferro o su gomma, pubblico o privato). Altre forme di integrazione, riguardanti il percorso San Benedetto del Tronto-Ascoli Piceno e la zona del fabrianese, sono in via di definizione.

Danilo Antolini

Piemonte

La rete piemontese delle Ferrovie dello Stato si sviluppa su quasi 2.400 chilometri: poco meno di un sesto dell'intera rete nazionale. Alcune linee sono di primario interesse nazionale ed internazionale, sia per il trasporto dei viaggiatori che per il traffico delle merci. Si pensi alle direttrici Torino-Vercelli-Novara-Milano, Torino-Asti-Alessandria-Genova, Torino-Modane-Lione, Torino-Savona, Alessandria-Arona-Domodossola-Sempione. Altre linee assicurano il collegamento ferroviario del capoluogo regionale piemontese con i rimanenti capoluoghi provinciali Cuneo e Biella (le province sono ben otto), nonché con la Valle d'Aosta. Ma altre numerose tratte di questa fittissima rete sono adduttrici di traffico per lo più a carattere pendolare verso altri importanti bacini, come Torino, Novara, Alessandria, ma anche Milano, Genova, Pavia. Nei giorni lavorativi sull'intera rete regionale sono prodotti più di 1.300 treni di trasporto locale, oltre agli altri circa 200 treni di lunga percorrenza e a centinaia di treni merci. La rete di Trasporto pubblico locale e regionale piemontese è poi anche integrata dalle due linee ferroviarie in concessione alla S.A.T.T.I. e da centinaia di autolinee, con migliaia di corse, a volte parallele a quelle ferroviarie: anche nel bilancio di questi servizi, i costi sono pareggiati con ingenti risorse del Fondo Nazionale Trasporti. Il legislatore ha finalmente recepito l'irrazionalità del sistema e, con la recente legge "Misure di razionalizzazione della finanza pubblica", ha innescato un processo di coordinamento dell'intero settore, delegandolo alle Regioni. Precisato che nel 1996 la Regione dovrà destinare al settore del trasporto pubblico locale somme non inferiori alla quota 1995, l'esercizio dovrà essere affidato attraverso concessioni regolate da contratti di servizio e di programma, in attuazione di piani di trasporto. Che cosa cambierà? Da subito deve modificarsi l'atteggiamento di tante amministrazioni, convinte di poter pretendere maggiori servizi, indifferenti ai maggiori costi: la razionalizzazione può (e deve!) in definitiva permettere di realizzare tutti i servizi utili veramente alla mobilità dei cittadini, senza spreco di risorse. Deve definitivamente cessare la concorrenza tra servizi per passare ad una vera integrazione tra i vettori (treni ed autolinee), che necessariamente dovrà anche poter utilizzare le integrazioni delle tariffe. Le iniziative avviate in questi mesi in Piemonte, come la prima fase dell'integrazione tariffaria dell'area metropolitana torinese, ma anche come i progetti di parziale integrazione di altre tratte (come ad esempio Novara-Varallo ed Alessandria-Acqui Terme), non solo sono corrette, ma vanno accelerate e devono incontrare il pieno consenso dei clienti, delle amministrazioni e delle imprese di autotrasporto.

Edoardo Gorzegno

INCONTRO AL MASSIMO LIVELLO

Importante incontro, sul finire dello scorso gennaio, tra il Presidente della Giunta Regionale del Piemonte, Enzo Ghigo, il Sindaco di Torino, Valentino Castellani, e l'Amministratore delegato delle Fs, Lorenzo Necci, accompagnato da Ettore Incalza, Amministratore delegato della Tav.
Nella sede regionale di Piazza Castello, in presenza degli Assessori ai Trasporti e di altri specialisti dei due Enti istituzionali, sono stati presi in esame i più attuali e strategici argomenti in materia di trasporti: passante ferroviario torinese, quadruplicamenti veloci Torino-Milano e Milano-Genova, linee e treni regionali. Ne è emerso un quadro complesso ma decisamente propositivo, che è stato poi illustrato ai numerosissimi giornalisti nella conferenza stampa conclusiva. In sostanza, nei prossimi anni - ha fatto presente l'avvocato Necci - il Piemonte ferroviario, fra nuovi tracciati veloci, completamento della linea passante torinese e potenziamento della rete locale, dovrebbe essere oggetto di investimenti tali da collocarlo, nella specifica graduatoria degli interventi infrastrutturali, al primo posto in Europa. Il tutto a beneficio di una mobilità più razionale e, aspetto non trascurabile, di un'elevata offerta di lavoro, legata alla realizzazione dei numerosi progetti.

Mario Elia

Puglia

La Puglia, per quanto riguarda il trasporto locale, è attraversata dalla linea adriatica Termoli-Bari-Lecce e da un discreto numero di linee trasversali, quali la Foggia-Manfredonia, la Barletta-Spinazzola, la Rocchetta-Spinazzola-Gioia del Colle, la Bari-Taranto-Metaponto e la Taranto-Brindisi. Prima di passare ad un esame più dettagliato sono indispensabili alcune considerazioni di carattere generale.
Una linea forte, in genere, è caratterizzata dall'esigenza di favorire spostamenti tra grossi poli di attrazione, senza che ostacoli di carattere tecnico possano limitare le potenzialità di trasporto. Nella realtà pugliese non sempre si riscontra questo connubio.
La linea ferroviaria che deve far fronte ad una maggiore mobilità è la linea dorsale adriatica, che parte da Foggia per raggiungere Bari e quindi Lecce.
Per una corretta valutazione è necessario analizzare separatamente le due linee che la costituiscono: la Foggia-Bari e la Bari-Lecce.
La prima, soprattutto fino a Barletta, costituisce senza dubbio la linea più importante, in quanto si estende su un territorio (soprattutto il nord barese) che presenta una forte densità di popolazione e la maggiore concentrazione di attività industriali e terziarie della regione. La Bari-Foggia, lunga 123 chilometri, è interamente elettrificata ed è a doppio binario. Il distanziamento dei treni è realizzato mediante blocco automatico ed il sistema di circolazione è regolato da un diri-

gente centrale. Su questa relazione il Trasporto locale è presente con 42 treni ed una movimentazione di circa 15 mila viaggiatori nei giorni feriali, per un totale annuo di circa 5 milioni.
L'offerta di treni regionali copre in maniera soddisfacente la domanda di trasporto tra i più importanti poli di attrazione (Foggia, Barletta e Bari).
La linea Bari-Lecce si estende per 149 chilometri ed interessa anche Brindisi e due importanti centri commerciali e turistici come Monopoli e Fasano.
Nel corso di questi ultimi anni questa linea è stata oggetto di continui interventi, relativi ad opere di elettrificazione e di raddoppio. A partire dal prossimo mese di giugno, risulterà completamente elettrificata, mentre è a doppio binario per circa il 50 per cento. Il completamento dei lavori di raddoppio è previsto per il 2000 e renderà questa linea particolarmente forte, con un notevole incremento dell'offerta, anche grazie al potenziamento e all'allungamento del servizio metropolitano fino a Monopoli.
I 32 treni regionali in circolazione sono utilizzati, nei giorni feriali, da circa 10 mila viaggiatori, con un totale annuo di circa 3 milioni e centomila.
Tra le linee trasversali, l'unica che può essere annoverata tra quelle forti è la Bari-Taranto. Si estende per 112 chilometri, è interamente elettrificata ed è a doppio binario per circa il 25 per cento (tra Bitetto ed Acquaviva). Attualmente i treni regionali che la percorrono sono 25, con una frequentazione di circa 5.700 viaggiatori nei giorni feriali ed una proiezione annua di circa un milione e ottocentomila. Il raddoppio completo del tracciato consentirà di ottimizzare l'offerta tarandola sulle effettive esigenze della clientela e consentirà anche la realizzazione di un servizio metropolitano meno condizionato da problemi di circolazione.
Una considerazione a parte merita il servizio metropolitano di superficie di Bari, che alla sua inaugurazione, nel 1991, aveva un'estensione di 14 chilometri, 6 fermate e 36 corse giornaliere; attualmente ha un'estensione di 46 chilometri, con 14 fermate e 104 corse giornaliere. Il percorso va da Enziteto-Catino (insediamento urbano a nord di Bari S. Spirito) fino a Mola di Bari, nell'itinerario che possiamo chiamare "costiero", e si dirama poi anche verso l'interno, da Bari a Bitetto, con una fermata urbana (molto gradita) al Policlinico.
Per quanto riguarda le linee con minore domanda c'è da dire che esse non sono oggetto di disimpegno da parte della Direzione regionale trasporto locale della Puglia. Basti citare l'esempio della Foggia-Manfredonia, considerata un ramo secco, da tagliare, e che invece, grazie ad una gestione basata sull'integrazione vettoriale e tariffaria, è da considerare un esperimento pienamente riuscito ed un modello da esportare, soprattutto se valutato con le condizioni di esercizio (che pur necessitano di una ulteriore razionalizzazione).
Questa esperienza potrebbe essere trasferita al territorio attraversato dalla linea Foggia-San Severo-Termoli. A questo proposito sono già stati avviati i primi contatti con le altre imprese di trasporto su ferro e su gomma.
La Brindisi-Taranto è attualmente interessata da un'offerta di 27 treni regionali, con un discreto gradimento da parte della clientela in termini di utilizzo degli stessi (una proiezione annua di un milione di viaggiatori).
Le ultime due linee che presentano un'offerta proporzionata alla modesta richiesta di trasporto sono la Barletta-Spinazzola e la Rocchetta-Spinazzola-Gioia del Colle.
Le stazioni di queste linee si trovano in località spesso distanti dai centri abitati e la clientela ha preferito rivolgersi ai vettori su gomma, che hanno una migliore e più capillare capacità di penetrazione nell'entroterra.
Per queste due linee si dovrà rivedere l'offerta in accordo con gli Enti locali, anche alla luce di quanto previsto dalla legge finanziaria.
Per completare il quadro del trasporto locale nella regione è necessario evidenziare l'impegno della Sogin, che gestisce per conto delle Fs l'intero trasporto su gomma.
Le linee interessate da tali servizi sostitutivi sono la Foggia-Lucera, la Margherita di Savoia-Ofantino e la Spinazzola-Spinazzola Città, il cui servizio di collegamento è effettuato esclusivamente con autobus, mentre su altre linee (Barletta-Spinazzola, Bari-Taranto, Taranto-Metaponto, Brindisi-Taranto e Gioia del Colle-Spinazzola) il servizio automobilistico si effettua in sostituzione di alcuni treni.
Sul territorio pugliese la Sogin effettua circa 46.500 corse all'anno, percorrendo circa 1 milione di chilometri.

Agostino Romita

SARDEGNA

Le Ferrovie dello Stato in Sardegna producono giornalmente (nei feriali) un'offerta di 10.981 treni-km e di 313 bus-km ai quali corrispondono 2,53 milioni di posti-km.
I servizi vengono realizzati con 158 treni e con 7 bus, che si distribuiscono in maniera differente fra le linee in funzione della domanda.
Tale domanda è infatti diversa da zona a zona ed è fortemente condizionata dalla vicinanza delle stazioni ai centri abitati, dalla densità di popolazione di tali centri e dall'esigenza di mobilità.
Il 75 per cento degli spostamenti effettuati giornalmente in treno su tutto il territorio regionale è concentrato nei tratti di linea a sud di Oristano (Cagliari-Oristano, Cagliari-Iglesias/Carbonia), ove la ferrovia si sviluppa con tracciato felice (che consente velocità fino a 150 km/h) ed attraversa centri di consistente densità abitativa, con forte esigenza di mobilità sui capoluoghi di provincia (Cagliari e Oristano) e da e per le città di Iglesias, Carbonia e San Gavino.
In particolare, sulla tratta Cagliari-San Gavino (54 km di linea) si sviluppa il 50 per cento del traffico viaggiatori dell'intera isola.
A nord di Oristano, la linea si arrampica con alte pendenze (25 per mille) ed ampi tratti in curva, fino a raggiungere - dopo Macomer - la quota più alta sul livello del mare (Campeda, m 653,78). Da qui, ancora con andamento tortuoso, si attraversa la parte centrale dell'isola e la Gallura fino a raggiungere Olbia e Golfo Aranci.
Dalla stazione di Ozieri-Chilivani, con inversione di marcia dei treni provenienti da Cagliari, si raggiungono Sassari e Porto Torres, seguendo un tracciato ad alta tortuosità con curve fino a 300 m di raggio e con pendenze del 27 per mille, che limitano le velocità massime a non più di 90 km/h.
A nord di Oristano, la tortuosità della linea, la distanza delle stazioni dai centri abitati e la modesta quantità di popolazione residente fanno sì che il mezzo ferroviario venga poco utilizzato. Su tali tratte, che costituiscono il 75 per cento della rete sarda delle Ferrovie dello Stato, si sviluppa il 35 per cento degli spostamenti giornalieri.
Lo studio degli orari, dell'origine e destinazione dei treni e delle loro composizioni, tengono conto di tali elementi e anche del fatto che la clientela ferroviaria è costituita prevalentemente da abbonati (circa il 70 per cento), dei quali il 65 per cento sono studenti che concentrano i loro spostamenti in particolari fasce orarie e su precise destinazioni.
Tali aspetti, nonostante gli sforzi programmatori, sia sull'origine/destinazione dei treni che sulle loro composizioni, portano ad un indice di occupazione medio sull'intera rete sarda del 37 per cento ed a valori diversi da tratta a tratta, variabile tra il massimo del 56 per cento sulla Elmas-Cagliari ed Assemini-Elmas (tratte più frequentate) ed i minimi del 19 per cento sulla Golfo Aranci-Marinella e del 21 per cento sulla Abbasanta-Borore (tratte meno frequentate).

TAB.1 - INDICI DI OCCUPAZIONE

(minimo e massimo di tratte intermedie)

RELAZIONE	MIN	MAX
Cagliari-Decimomannu	53%	56%
Decimomannu-San Gavino	36%	55%
San Gavino-Oristano	28%	31%
Oristano-Macomer	21%	33%
Macomer-Chilivani	28%	34%
Chilivani-Olbia	31%	40%
Olbia-Golfo Aranci	19%	27%
Chilivani-Sassari	28%	32%
Sassari-Porto Torres	23%	23%
Decimomannu-Villamassargia	37%	52%
Villamassargia-Iglesias	26%	26%
Villamassargia-Carbonia	49%	51%
Indice di Occupazione intera rete		37%

La tabella 1 segmenta le linee sarde nelle relazioni significative e, per ciascuna relazione, evidenzia l'indice di occupazione della tratta meno frequentata e di quella più frequentata.

Per incentivare l'uso del treno, di recente, le Ferrovie dello Stato e la Regione Sardegna hanno sottoscritto due Accordi di Programma (8 agosto 1995 e 9 febbraio 1996) che hanno come obiettivo la realizzazione di un sistema integrato, intermodale ed interconnesso fra le varie modalità di trasporto dell'isola, che soddisfi al meglio la domanda di mobilità dei viaggiatori e delle merci.
Nel settore viaggiatori, il primo Accordo prevede, con fondi propri Fs, l'ammodernamento tecnologico della rete, il potenziamento del parco rotabili con l'acquisizione di composizioni diesel a cassa oscillante (Pendolini) capaci di ridurre i tempi di percorrenza sulle lunghe distanze, il miglioramento della funzionalità delle stazioni attraverso la realizzazione, in alcune di esse, di sottopassaggi, pensiline, parcheggi e poli di interscambio, la realizzazione di un servizio di tipo metropolitano fra Cagliari e Decimomannu e fra Sassari e Porto Torres, nonché l'aumento della potenzialità della linea fra Decimomannu e Iglesias/Carbonia. Il secondo Accordo, che fa riferimento alle risorse rese disponibili dalla legge Finanziaria 1996, è più ambizioso e prevede interventi infrastrutturali di maggior consistenza, quali la prosecuzione del raddoppio da Decimomannu a San Gavino, una variante di tracciato per l'eliminazione dell'inversione di marcia ad Ozieri-Chilivani dei treni che percorrono la relazione Cagliari-Sassari e viceversa, la ristrutturazione degli impianti ferroviari di Olbia, finalizzata alla progressiva eliminazione delle interferenze tra traffico ferroviario e traffico stradale. L'Accordo prevede pure l'impegno di Fs, Regione Sardegna e Ministero dei Trasporti a reperire risorse per la prosecuzione del raddoppio, per la realizzazione di ulteriori varianti di tracciato e per la riqualificazione della relazione Macomer-Nuoro, attualmente in "Gestione Commissariale Governativa". Il primo programma dovrà trovare attuazione nel quinquennio 1996-2000, il secondo nel quinquennio 1997-2001. Perché il cerchio si chiuda, occorre che tali interventi siano però accompagnati dalla precisa volontà di razionalizzare ed integrare i servizi su gomma con il vettore ferroviario e di attuare una tariffa regionale integrata e semplificata, che consenta una migliore accessibilità ai mezzi collettivi di trasporto.Se si realizzeranno tali condizioni, nei primi anni del terzo millennio avremo migliori e più veloci servizi di mobilità, indispensabili per lo sviluppo socio-economico dell'isola.

Giorgio Asunis

Toscana

Per introdurre ed illustrare più agevolmente l'attuale articolazione dell'offerta (e della domanda) nell'area di giurisdizione della Direzione regionale Toscana, riteniamo utile un sintetico cenno alla rete infrastrutturale Fs. Il territorio regionale è interessato da due direttrici nazionali, la dorsale appenninica e la linea Tirrenica, con la diramazione Pontremolese (Sarzana-Parma/Fidenza), da due linee trasversali di interesse regionale (Firenze/Pisa/Livorno e Firenze/Prato/Pistoia/Lucca/Viareggio) e da altre linee di interesse interregionale secondario e locale, per uno sviluppo complessivo di circa 1.500 km.
Dal punto di vista urbanistico, la realtà toscana, pur nella sua evidente policentricità strutturale, si caratterizza per due principali poli attrattivi: la grande area metropolitana fiorentina (che comprende Firenze-Prato-Pistoia) e la cosiddetta "Area Vasta" che coinvolge le realtà abitative di Pisa-Livorno-Lucca-Viareggio-Pontedera. A queste realtà altamente urbanizzate se ne aggiungono altre, che originano flussi di mobilità comunque significativi e distribuiti nell'arco dell'intera giornata (Valdelsa, Mugello, Valdarno) ed infine realtà abitative su bacini caratterizzati da flussi meno consistenti e spesso discontinui (area senese, Lunigiana). Con questo quadro di riferimento si è sviluppato il confronto con la Regione Toscana che prefigura, fra le intese da realizzare, una più marcata specializzazione del servizio ferroviario sulle varie direttrici con lo sviluppo contestuale delle azioni di riordino dei servizi TPL, sempre più orientati ad assicurare servizi di bacino e di adduzione alle stazioni ferroviarie. Il volume dei servizi svolti dalle Fs per assicurare la mobilità in ambito regionale è pari a 37 mila treni/km giorno (km percorsi nel giorno feriale medio dai treni Diretti, Regionali e Metropolitani del trasporto locale). Un dato rappresentativo di quanto fin qui esposto è costituito dal "movimento" di alcune stazioni, come riportato nella prima tabella. Nella realtà regionale toscana le linee a più intensa mobilità sono quattro.

Linea Firenze-Valdarno-Arezzo (Roma/Perugia)
La direttrice è caratterizzata:
* dal cadenzamento biorario (08.00-18.00) dei treni Interregionali, che effettuano fermata a: Arezzo, Castiglion Fiorentino, Camucia, Terontola, Chiusi (n. treni 6+6, frequenza 120');
* da un servizio con treni Diretti alternato sulle relazioni Firenze/Arezzo/Chiusi e Firenze/Terontola/Foligno (con cadenza biooraria) con fermata a: Figline, S. Giovanni, Montevarchi, Arezzo, Castiglion Fiorentino, Camucia, Terontola (n. treni 9+9, frequenza 60');
* da una marcata intensificazione del servizio con treni Regionali e Metropolitani, fra Firenze/Figline e Firenze/Montevarchi, nelle fasce orarie di maggiore domanda.

Linea Firenze/Pisa/Livorno
La direttrice è caratterizzata:
* dal cadenzamento orario con treni Diretti per Livorno, che assicurano conseguentemente anche una intensificazione dei collegamenti interpolo Pisa/Livorno, con fermata a: Firenze Rifredi, Empoli, Pontedera (n. treni 13+12, frequenza 60');
* dal cadenzamento orario con treni Diretti per Pisa Aeroporto con fermata a: Firenze Rifredi, Empoli, Pontedera (n. treni 8+8, frequenza 60');
* dalla integrazione dei servizi con treni Regionali e Metropolitani, fra Firenze/Empoli e Pisa/Pontedera, che effettuano fermata in tutte le stazioni.

Linea Firenze/Prato/Pistoia/Lucca/Viareggio
Sulla direttrice il TPL oltre ad assicurare i

STAZIONE	N.TRENI*	VIAGG. SALITI*	VIAGG. DISCESI *	VIAGG. ABBONATI**
LIVORNO	111	4540	5497	[illegible]
PISA CENTRALE	222	13243	14130	9745
FIRENZE SMN	278	27742	27554	17383
PISTOIA	93	3413	2895	2648
AREZZO	71	3669	3378	2781
LUCCA	112	3712	3967	2622
SIENA	77	3142	3442	1996

* dati relativi alla rilevazione sulla frequentazione del mese di ottobre 1995
** dati relativi all'indagine origine e destinazione del mese di novembre 1994

Linea Firenze-Valdarno-Arezzo (Roma/Perugia)

RELAZIONE	N. TRENI	POSTI OFFERTI	VIAGG. SALITI
FIRENZE-ROMA	75	37374	23625

Linea Firenze-Pisa-Livorno

RELAZIONE	N. TRENI	POSTI OFFERTI	VIAGG. SALITI
FIRENZE-PISA	91	40792	26715

Linea Firenze-Prato-Pistoia-Lucca-Viareggio

RELAZIONE	N. TRENI	POSTI OFFERTI	VIAGG. SALITI
FIRENZE-LUCCA -VIAREGGIO	70	31022	23606

[illegible]

RELAZIONE	N. TRENI	POSTI OFFERTI	VIAGG. SALITI
FIRENZE-SIENA	40	11296	10516

servizi di bacino effettua anche servizi via autostrada (da/per Firenze) oggetto di una Convenzione che permette ai viaggiatori in possesso del titolo di trasporto "integrato" l'utilizzo indifferenziato dei servizi Fs e di quelli su gomma. Il cadenzamento orario con treni Diretti Firenze/Pistoia/Lucca/Viareggio (Pisa) caratterizza la programmazione sulla direttrice. I collegamenti con treni Regionali sulla tratta Firenze/Pistoia e con treni Metropolitani fra Firenze e Prato assicurano, nelle ore di "punta", frequenze di 15'.

Linea Firenze/Empoli/Siena

I collegamenti interpolo (Siena/Firenze) sono assicurati, con tempi di percorrenza nettamente inferiori a quelli ferroviari, da servizi concorrenziali su gomma via superstrada. Anche sulla direttrice ferroviaria Valle dell'Arno e Valdelsa, i servizi bus continuano a mantenere un marcato carattere di sovrapposizione con i servizi su ferro. Recenti studi elaborati dagli Enti locali prefigurano comunque per i servizi su gomma un più accentuato ruolo di adduzione ai terminali Fs attraverso cui, razionalizzando e specializzando ulteriormente la programmazione ferroviaria, si potranno garantire collegamenti qualitativamente migliori con Firenze (dove si riversa la quasi totalità del flusso pendolare) e con Pisa/Livorno attraverso una più curata definizione delle coincidenze a Empoli.
Per quanto concerne le linee caratterizzate da ridotta mobilità, senza con ciò proporre alcuna generalizzazione, si pone all'attenzione un intervento attuato sulla linea Asciano-Monte Antico, definito d'intesa con gli Enti locali interessati, che ha permesso la valorizzazione ai fini turistici di una tratta diversamente destinata alla chiusura. La mobilità per ferrovia sulla linea era del tutto irrilevante, mentre la limitata mobilità di cabotaggio e di collegamento con i centri di Siena e Grosseto trovava risposta nei servizi su gomma opportunamente razionalizzati. Sulla base di questi dati non è stato possibile mantenere sulla tratta una pur limitata programmazione ordinaria che, dall'orario invernale '94, è stata temporaneamente sospesa consentendo invece la programmazione di treni turistici, collegati a pacchetti di offerte che comprendono iniziative diversificate (bici, trekking, visite guidate, sagre paesane, percorsi a cavallo ecc.) concordate con le Amministrazioni locali e le Associazioni di promozione turistica.

Athos Passalacqua

PREZIOSITÀ DEI PAPI SENESI

A Siena, nella sede dei Magazzini del Sale, in una mostra d'eccezione, sono esposti gli ori dei Papi, i tesori dei Pontefici Pio II Piccolomini e Alessandro VII Chigi. In esposizione 40 "preziosità", oggetti e paramenti sacri, gioielli e medaglie, realizzati in oro, argento, pietre preziose e ricchi tessuti finemente decorati. Nell'ampia selezione delle opere presentate, di grande rilievo sono lo sportello di tabernacolo con stemma Piccolomini e il corredo di Papa Alessandro VII.

Siena, Magazzini del Sale, Palazzo Comunale
Piazza del Campo
4 - 28 aprile
Ingresso libero - orario continuato
(dal 4 al 10 aprile, accanto all'esposizione "Preziosità dei Papi senesi", si terrà la mostra "SienaOro", sul gioiello dei maestri incisori della città toscana).

M.R.

TRENTINO

L'offerta di trasporto locale, con treni Regionali, Diretti e Interregionali, è stata più volte argomento dei numeri precedenti di "Amico Treno". Può essere utile e interessante conoscere alcuni dati relativi alla sua utilizzazione. Nell'ambito della provincia di Trento, esistono, di fatto, due centri di attrazione del traffico locale: il Capoluogo e Rovereto. In queste due città ci sono arrivi e partenze nell'arco dell'intera giornata, mentre le altre stazioni sono interessate in prevalenza da partenze nelle ore del mattino, con destinazione verso le città, e da arrivi (rientri) nelle ore del pomeriggio-sera. Il numero medio di persone che nell'arco della giornata partono o arrivano in una stazione può essere un parametro indicativo dell'intensità con la quale questa stessa stazione viene utilizzata. Nel traffico locale, caratterizzato da brevi spostamenti giornalieri e ripetuti (pendolarismo), i flussi in arrivo e in partenza sono pressoché identici nei giorni lavorativi. Sui traffici a lungo percorso si può invece riscontrare uno squilibrio in alcuni giorni fra arrivi e partenze, per effetto degli spostamenti con frequenza settimanale.
I centri dai quali si origina questo tipo di traffico presentano più partenze che arrivi nei giorni di domenica e lunedì e più partenze che arrivi nei giorni di venerdì e sabato. Le stazioni che invece attraggono traffico con pendolarismo settimanale presentano una situazione opposta.
Nei giorni lavorativi del periodo scolastico, dal lunedì al venerdì, nella stazione di Trento si riscontrano in media i seguenti arrivi:
- 1.600 con i 20 treni provenienti dalla Vallagarina
- 1.200 con i 22 treni provenienti dalla Valdadige
- 750 con i 14 treni provenienti dalla Valsugana.

La stazione di Rovereto è interessata da circa 900 arrivi con i 15 treni provenienti da Bolzano-Trento e circa 500 con i 20 treni provenienti da Verona. I flussi delle partenze sono equivalenti a quelli degli arrivi.
Le partenze medie giornaliere dalle rimanenti stazioni sul territorio provinciale della linea Verona-Brennero risultano:
- 550 da Mezzocorona
- 270 da Ala
- 100 da Mori
- 55 da Avio
- 45 da Serravalle e Borghetto.

PARCHEGGIO NELLA STAZIONE DI TRENTO

Chi fosse interessato all'uso congiunto del mezzo privato e di quelli pubblici in partenza da Trento ha ora la possibilità di farlo avvalendosi del parcheggio realizzato nel piazzale adiacente alla nuova stazione della Ferrovia Trento Malè, con ingresso da via Dogana. L'uso del parcheggio è abbinato a quello dei mezzi pubblici su percorsi extraurbani: Ferrovie dello Stato, Ferrovia Trento Malè e Atesina. È prevista la possibilità di uso occasionale giornaliero, plurigiornaliero o anche in abbonamento mensile. L'autorizzazione a parcheggiare può essere acquisita, anche in anticipo rispetto alla prevedibile data di utilizzazione, in occasione dell'acquisto di un biglietto di corsa semplice o di doppia corsa a tariffa Fs, per percorsi con destinazione fuori provincia, oppure a tariffa integrata provinciale per destinazione nell'ambito del Trentino, al costo indivisibile di lire cinquemila per il primo giorno e di lire tremila per ogni giorno successivo, fino al massimo di sette giorni. L'uso in abbonamento è abbinato all'acquisto di un abbonamento mensile a tariffa Fs, per percorsi con destinazione fuori provincia, o a tariffa integrata provinciale per destinazioni nell'ambito del Trentino, al costo di lire quarantacinquemila mensili. Le autorizzazioni all'uso del parcheggio si possono ottenere presso la biglietteria Fs di Trento e devono essere esposte sui cruscotti dei veicoli in sosta.

M.B.

Le partenze dalle stazioni del tratto Trento-Primolano della Valsugana sono in media:
- 250 da Pergine
- 210 da Borgo Valsugana
- 135 da Levico
- 100 da Caldonazzo
- 50 da Villazzano e Tezze di Grigno
- 40 da Strigno e Grigno

a fronte dei 28 treni al giorno che servono il tratto Trento-Borgo Valsugana e dei 20 sul tratto Borgo-Primolano.

Mario Benedetti

UMBRIA

La regione dell'Umbria è interessata da due direttrici nazionali (la dorsale appenninica Firenze-Roma e la linea centrale Falconara-Foligno-Orte), da una linea trasversale di interesse regionale/interregionale (Terontola-Perugia-Foligno) e da una linea a traffico prettamente locale (Terni-Rieti-L'Aquila). La dorsale Firenze-Roma è costituita da 2 linee, chiamate Lenta e Direttissima, a doppio binario elettrificato ed attrezzato con moderni sistemi per la dirigenza della circolazione, che consentono un'elevata potenzialità valutabile in 220-240 treni/giorno per linea. Le interconnessioni fra linea Lenta

e Direttissima rendono possibile l'utilizzo di quest'ultima, con servizi diretti o mediante coincidenze a Terontola ed Orte, anche per le relazioni che hanno origine o destinazione in Umbria. La linea (Ancona) Falconara-Foligno-Orte (Roma) è in parte a doppio binario nelle tratte Falconara-Jesi, Foligno-Campello, Terni-Narni e Nera Montoro-Orte; la Jesi-Montecarotto e la Narni-Nera Montoro sono interessate da lavori di raddoppio del binario, mentre le restanti tratte sono a semplice binario. Il servizio attualmente è assicurato da un complesso di IC ed iR ad una frequenza che potremmo definire oraria nelle fasce forti e bioraria nel restante periodo della giornata, oltre alla rete di treni Regionali che completano l'offerta per la mobilità pendolare, studentesca e di carattere occasionale nell'ambito della regione. Sulla linea Foligno-Perugia-Terontola, a semplice binario elettrificato, si stanno completando i lavori per la realizzazione del Comando Centralizzato del Traffico (C.T.C.). Il servizio, assicurato in prevalenza da una maglia di treni Regionali istituiti per garantire la mobilità della pendolarità e quella occasionale, è completato da due coppie di IC che consentono i collegamenti con Roma, da una coppia di IC che collegano l'Umbria con Milano e quattro coppie di diretti che la collegano con Firenze. Anche sulla linea Terni-L'Aquila-Sulmona, a semplice binario non elettrificato, è in corso la realizzazione del C.T.C. Questa linea è interessata da un traffico prettamente locale, in gran parte studenti con destinazione nelle città di Terni, Rieti e L'Aquila. La mobilità sistematica dell'intera regione interessa prevalentemente gli spostamenti all'interno dell'Umbria, in conformità all'assetto territoriale che non vede città di grandi dimensioni fortemente dominanti, ma miriadi di centri medio-piccoli distribuiti in ambito regionale. Gli spostamenti all'esterno, proprio per la collocazione centrale dell'Umbria rispetto al territorio nazionale, riguardano tutte le regioni limitrofe, con predominanza, in uscita, della città di Roma. La programmazione dell'offerta, negli ultimi anni, si è basata sullo studio comparato della mobilità sistematica, desunta dai monitoraggi effettuati presso le stazioni, con la frequentazione di tutti i treni a carattere locale riguardante la regione Umbria. Si è pervenuti, quindi, al progressivo superamento della tradizionale impostazione ferroviaria, basata sulle due direttrici nazionali con interscambio nelle stazioni di Foligno ed Orte, attraverso la programmazione di servizi diretti percorrenti tutto il corridoio plurimodale principale di interesse regionale, la (Terontola) Perugia-Assisi-Foligno-Spoleto-Terni (Orte), recuperando al treno quanti erano scoraggiati dal dover sempre e comunque "cambiare" a Foligno. A conferma della giusta impostazione data al servizio offerto, si è riscontrato un aumento dell'utilizzo dei treni del Trasporto Locale pari al 13,30 per cento nel periodo invernale '93/94 (media viaggiatori settimanali novembre '93 n. 70.684 - novembre '94 n. 80.087) nel periodo estivo '94/95 del 22,96 per cento (media viaggiatori settimanali luglio '94 n. 48.110 - luglio '95 n. 59.159).

Giovanni Pinchi

Valle d'Aosta

Razionalizzazione del trasporto pubblico

Fra le "Misure di razionalizzazione della finanza pubblica", approvate dal Parlamento, è compresa una mini-rivoluzione del trasporto pubblico locale.

Questa misura non ha sorpreso affatto la Regione Autonoma Valle d'Aosta, che fin dal 1994 si è dotata di un "Piano di Bacino" di traffico e che già da quell'anno ha stipulato con le Ferrovie dello Stato un contratto di servizio pubblico integrativo del contratto che le Fs hanno con il Ministero dei Trasporti.

Dall'autunno 1995, nella regione sono poi stati avviati gli interventi di razionalizzazione delle autolinee. Si sta frattanto lavorando all'attuazione di una tariffa integrata per tutti i trasporti da realizzare prossimamente: il tutto nel quadro di una attenta politica del trasporto pubblico, come è ormai tradizione di questa Amministrazione regionale.

Edoardo Gorzegno

Veneto

La rete ferroviaria ricadente nella regione Veneto ha un'estensione pari a 1.100 km, di cui 481 fanno parte di linee ad alta frequentazione e i rimanenti 619 costituiscono un'estesa rete di collegamenti di interesse locale e regionale.

Sulla base delle scelte strategiche relative al trasporto locale, negli ultimi anni si è proceduto a un consistente potenziamento dell'offerta che ha interessato prevalentemente l'Area Centrale Veneta e le linee afferenti al nodo di Venezia/Mestre e che, con riferimento all'intera regione, si è concretizzata in un aumento di 108 treni e di oltre 76 mila posti offerti-giorno.

I dati disponibili dimostrano che le scelte operate sul versante dell'offerta hanno attratto domanda con un significativo miglioramento del coefficiente di occupazione-media-giorno di tutti i treni del Trasporto Locale. Di seguito, si evidenziano i dati più significativi riferiti a ciascuna direttrice relativamente all'offerta globale per giorno feriale tipo, in termini sia di treni, con relativa frequenza media, che di posti offerti, rapportati alla punta massima di occupazione.

Linea Venezia-Peschiera (Milano)

La linea è caratterizzata dalla presenza di quattro importanti città (Venezia, Padova, Vicenza e Verona) e dai forti movimenti di pendolarismo che quotidianamente avvengono fra di esse. Nella fascia oraria di maggiore spostamento (dalle 7 alle 9) la frequenza dei treni che si susseguono, soprattutto tra Venezia e Padova, è molto vicina ai 10 minuti, mentre mediamente nelle 24 ore, è 1 treno ogni 25 minuti.

- Lunghezza della linea: km 142
- Treni in circolazione: n° 119
- Posti offerti: 71.854
- Posti occupati: 37.425
- % di occupazione: 52,08

Linea Venezia-Fossalta di Portogruaro (Trieste)

La linea, ad alta frequentazione soprattutto nelle ore di pendolarismo, serve diversi bacini di traffico per una popolazione complessiva di oltre 600 mila persone. I flussi di traffico nei giorni feriali hanno origine soprattutto da S. Donà di Piave e Portogruaro e sono prevalentemente diretti verso Mestre/Venezia. La frequenza dei treni che si susseguono è mediamente di 1 ogni 50 minuti nelle 24 ore.

- Lunghezza della linea: km 75
- Treni in circolazione: n° 57
- Posti offerti: 28.438
- Posti occupati: 14.798
- % di occupazione: 52,03.

Linea Venezia-Orsago (Udine)

Le stazioni presenti nell'intera linea hanno una sfera di attrazione di oltre 60 comuni per un totale di 800 mila abitanti, dei quali più di 700 mila gravitano sulla tratta Venezia-Conegliano. La tratta Mestre-Treviso, lunga 21 km, è contraddistinta da una continuità di insediamenti abitativi, tale da costituire un'area metropolitana simile a quella fra Mestre e Padova. La frequenza dei treni per ciascun senso è mediamente di 1 ogni 30 minuti nelle 24 ore sull'intera tratta, con punte di 1 treno ogni 10-15 minuti nella fascia oraria 7-9 da Treviso per Venezia.

- Lunghezza della linea: km 69
- Treni in circolazione: n° 92
- Posti offerti: 44.120
- Posti occupati: 27.347
- % di occupazione: 61,98.

Linea Venezia-Occhiobello (Ferrara)

Il flusso pendolare di lavoratori e studenti proveniente da Rovigo/Monselice e diretto soprattutto a Padova è consistente e in aumento. Appena minore è quello diretto a Venezia e, con trasbordo a Padova, quello per Vicenza/Verona. In senso inverso, il flusso di traffico di viaggiatori occasionali è prevalentemente diretto a Bologna ed oltre, verso le grandi direttrici nazionali. La frequenza media dei treni per ciascun senso e nelle 24 ore è di 1 treno ogni 50 minuti.

- Lunghezza della linea: km 107
- Treni in circolazione: n° 59
- Posti offerti: 29.588
- Posti occupati: 17.907;
- % di occupazione: 60,52.

Linea Venezia-Bassano-Primolano (Trento)

Su questa linea, i flussi di traffico sono molto forti tra Castelfranco Veneto e Venezia, con problemi di sovraffollamento nel tratto terminale. Buono è quello tra Castelfranco e Bassano, mentre da Bassano a Primolano, pur in presenza di un certo aumento su qualche treno, rimane mediamente alquanto scarso. L'intera linea è soggetta a consistenti movimenti in estate, per la presenza di un turismo ricreativo culturale diretto sia verso la Val Sugana, che verso Bassano e Venezia. La frequenza media dei treni nelle 17 ore di apertura della linea è di 1 ogni 35 minuti per ciascuna direzione.

- Lunghezza della linea: km 88
- Treni in circolazione: n° 57

• Posti offerti: 11.516
• Posti occupati: 8.950;
• % di occupazione: 77,71.

Linea (Brennero) Peri-Verona P.N.-Roncanova (Bo)

Il flusso pendolare è equilibrato fra lavoratori e studenti su Verona al mattino e da Verona al pomeriggio/sera per il rientro. Il bacino di Verona è interessato da relazioni da e per Legnago/Rovigo e Monselice che integrano, nella tratta Nogara-Verona, l'offerta commerciale sulla direttrice Verona-Bologna, che è, peraltro, fortemente condizionata dai lavori per il raddoppio della linea e per il rifacimento dei principali impianti. I predetti lavori, con i conseguenti rallentamenti, fanno sì che la frequenza media nelle 24 ore per treni in successione sia di appena 1 ogni 80 minuti.

• Lunghezza della linea: km 73
• Treni in circolazione: n° 36
• Posti offerti: 8.618
• Posti occupati: 3.303
• % di occupazione: 38,32.

Linea Verona P.N.-Mozzecane (Mantova-Modena)

La linea è contraddistinta da un flusso consistente di lavoratori e studenti verso i poli di Verona e Mantova e, in misura minore, verso Villafranca, sede di Istituti superiori. Gli orari di arrivo più richiesti sono fra le 7.30 e le 9 ed è cospicuo il numero di chi, a Verona, prosegue verso Padova e Trento. Interessante anche il flusso turistico nei giorni festivi, diretto soprattutto verso Mantova. La frequenza media dei treni nelle 17 ore di apertura della linea è di 1 ogni 60 minuti nei due sensi.

• Lunghezza della linea: km 37
• Treni in circolazione: n° 32
• Posti offerti: 8.226
• Posti occupati: 3.728
• % di occupazione: 45,31.

Linea (Verona P.N.-Nogara)-Legnago-Rovigo

Il flusso pendolare di lavoratori e studenti è discreto specialmente nella tratta Legnago-Rovigo, con origine soprattutto in Badia Polesine e Lendinara. Quello su Verona, potenzialmente più forte, risente della poca flessibilità nell'offerta, dovuta alla chiusura della linea Isola della Scala-Cerea, con istradamento dei convogli via Nogara.

Tuttavia, l'offerta esistente è bene equilibrata e la linea presenta uno dei più alti indici di occupazione dei posti offerti dell'intera regione. Nelle 17 ore di apertura della tratta Nogara-Rovigo, la frequenza dei treni in ciascun senso è di circa 1 ogni 120 minuti.

• Lunghezza della linea: km 48
• Treni in circolazione: n° 18
• Posti offerti: 2.856
• Posti occupati: 2.470
• % di occupazione: 86,48.

Linea Vicenza-Schio

Il maggiore flusso pendolare è costituito da studenti medi diretti sia a Vicenza che a Thiene e Schio e da universitari interessati a proseguire per Padova e, in misura minore, per Verona. Di conseguenza l'offerta è caratterizzata da un cadenzamento orario in coincidenza a Vicenza con gli Interregionali della linea Milano-Venezia. La frequenza media dei treni nei giorni feriali, nelle 17 ore di apertura della linea, è di 1 ogni 60 minuti per ciascun senso di marcia, mentre nei festivi la frequenza è di 1 treno ogni 2 ore.

• Lunghezza della linea: km 32
• Treni in circolazione: n° 53
• Posti offerti: 8.728
• Posti occupati: 5.918
• % di occupazione: 67,80.

Linea Vicenza-Treviso

La maggioranza dei pendolari è rappresentata da studenti interessati a raggiungere Treviso, Padova, Vicenza e, in misura minore, Castelfranco V. Gli orari di arrivo nelle predette località sono tra le 7.30 e le 8.15. Significativo il movimento dei viaggiatori legati a coincidenze con treni a lunga percorrenza a Vicenza e a Padova. La scarsa domanda nei giorni festivi ha consigliato una forte riduzione dell'offerta in tali giorni, con orari spesso diversi da quelli dei giorni feriali. Mediamente su questa linea circola, nelle 17 ore di apertura, 1 treno ogni 50 minuti nei due sensi di marcia.

• Lunghezza della linea: km 60
• Treni in circolazione: n° 42
• Posti offerti: 9.260
• Posti occupati: 5.381
• % di occupazione: 58,11.

Linea (Mantova) Bonferraro-Monselice

L'offerta è concentrata nelle fasce pendolari, quando è più consistente il flusso di viaggiatori diretti prevalentemente verso Padova e, in misura minore, verso Mantova. Molti studenti universitari sono interessati quotidianamente anche alle coincidenze a Nogara e Monselice, per continuare il loro viaggio verso Verona e Bologna. La presenza di città artisticamente rilevanti, come Mantova, Montagnana ed Este giustifica un certo movimento turistico festivo, servito, nel periodo estivo, da un'offerta appositamente studiata. La frequenza media di treni in ciascun senso, nelle 17 ore di apertura, è di 1 ogni 70 minuti.

• Lunghezza della linea: km 64
• Treni in circolazione: n° 30
• Posti offerti: 4.864
• Posti occupati: 3.337
• % di occupazione: 68,60.

Linea Rovigo-Chioggia

Discreto il flusso pendolare, prevalentemente studentesco, rivolto in ugual misura, verso Adria e Rovigo, con orari di arrivo richiesti tra le 7.30 e le 8.15. Interessante anche il movimento legato alle coincidenze a Rovigo con i treni a lunga percorrenza.

Nel periodo estivo la linea è interessata, soprattutto nei giorni festivi, dal turismo balneare che gravita principalmente su Sottomarina e Chioggia. La frequenza media dei treni, nelle 15 ore di apertura della linea, è di 1 treno ogni 50 minuti per ciascun senso di marcia.

• Lunghezza della linea: km 57
• Treni in circolazione: n° 34
• Posti offerti: 4.760
• Posti occupati: 2.609
• % di occupazione: 54,81.

Linea Calalzo-Padova

I flussi di traffico pendolare assumono caratteristiche diverse sulle varie tratte della linea: molto consistenti tra Castelfranco e Padova, per la presenza, soprattutto, degli studenti universitari, abbastanza significativi nella tratta Feltre-Montebelluna, interessata anche dal pendolarismo di lavoratori diretti a Treviso e oltre, di poca rilevanza nelle restanti tratte. Nei mesi estivi prende consistenza il turismo rivolto alle località montane del bellunese e del Cadore. Nelle 19 ore di apertura della linea la frequenza media dei treni in ciascun senso di marcia è di 1 treno ogni 40 minuti.

• Lunghezza della linea: km 158
• Treni in circolazione: n° 61
• Posti offerti: 13.982
• Posti occupati: 10.831
• % di occupazione: 77,46.

Linea Bassano-Padova

Un forte pendolarismo di studenti e lavoratori contraddistingue questa linea, soprattutto nella tratta Camposampiero-Padova, con fenomeni di saturazione dell'offerta (è la linea con il più alto indice di occupazione dei posti offerti nella regione). In aumento il numero di clienti interessati alle coincidenze a Padova con i treni a lunga percorrenza. La frequenza media dei treni per ogni senso di marcia è, nelle 16 ore di apertura della linea, di 1 treno ogni 90 minuti.

• Lunghezza della linea: km 48
• Treni in circolazione: n° 22
• Posti offerti: 4.128
• Posti occupati: 3.782
• % di occupazione: 91,61.

Linea (Belluno)-Ponte delle Alpi-Conegliano (Venezia)

La maggioranza della clientela è rappresentata da studenti che gravitano, in egual misura, su Vittorio Veneto, Conegliano e Belluno, mentre gli universitari sono interessati soprattutto a Venezia. Di qualche intensità il movimento legato alle coincidenze a Conegliano, soprattutto nel periodo estivo, quando nei giorni festivi la domanda diventa di forte consistenza per i flussi diretti alle località montane e ai laghi. Attualmente, nelle 15 ore di apertura della linea, circola mediamente 1 treno ogni 60 minuti per ciascun senso di marcia.

• Lunghezza della linea: km 40
• Treni in circolazione: n° 29
• Posti offerti: 5.734
• Posti occupati: 2.711
• % di occupazione: 47,27.

Linea Treviso-Montebelluna

Il flusso pendolare, composto principalmente da studenti, è concentrato quasi del tutto nella fascia oraria 7-8 e 13.30-14.30 con fenomeni di sovraffollamento e di ulteriore richiesta di offerta. Negli altri orari è poco rilevante. Nei mesi estivi è di qualche consistenza il movimento diretto alle località montane del feltrino e del bellunese. Fra le 5 e le 21, circola mediamente 1 treno ogni 70 minuti per ciascun senso di marcia.

• Lunghezza della linea: km 20
• Treni in circolazione: n° 27
• Posti offerti: 4.398
• Posti occupati: 2.377
• % di occupazione: 54,04.

Paolo Galletta - Gino Zago

Lettere&lettere

Cari lettori,

in questo numero un po' speciale - il 4° compleanno di "Amico Treno" - il nostro "grazie" va esteso a tutti coloro che ci hanno scritto in questi quattro anni, consentendoci di costruire un rapporto che nel tempo si è trasformato e consolidato. Dai primi approcci in cui ci guardavate con diffidenza e incredulità, il vostro atteggiamento è molto cambiato: oggi, pur continuando a criticare tutto ciò che non funziona nel servizio ferroviario, mostrate simpatia e affetto per questo piccolo giornale e ci scrivete così come fareste con un amico in cui si ha fiducia, su cui si può contare, che può comprendere uno sfogo e che forse può fare qualcosa per risolvere i problemi. "Grazie" soprattutto per le parole di apprezzamento espresse nei confronti di questa rubrica che, a quanto pare, vi piace sempre di più.

Ringraziamo: **Giulio Albini** - Pinerolo (Torino), **Dante Bagnari** - Torino, **Mario Biraghi** - Pavia, **Alberto Collerico** - Gaeta (Latina), **Davide Furlanetto** - Egna (Bolzano), **Adolfo Gravagnuolo** - Salerno, **Mariella Greco** - Pavia, **Giuseppe Lenza** - Padova, **Giorgio Lorenzetti** - Quarto Inferiore (Bologna), **Desiree Monciardini** - Varano Borghi (Varese), **Marco Oddone** - Genova, **Giorgio Raffero** - Torino e **Domenico Ravazza** - Agliano Terme (Asti).

Vogliamo citare in particolare **Romano Bagnis** di Cuneo per il bel componimento (un acrostico) che ci ha inviato e **Anna Favati** di Pisa per le poesie sul treno e sul viaggiatore. Un messaggio per **Graziella Lanfranco** di Villastellone (Torino), che ringraziamo per i complimenti alla rivista e per il racconto che ci ha fatto pervenire: ti consigliamo di contattare direttamente la redazione di "Inchiostro". "Grazie" a tutti quelli che ci forniscono consigli sugli argomenti da trattare e indicazioni, con critiche e proposte, su come migliorare l'impostazione della rivista; citiamo, fra questi, **Franco Gori** di Luino (Varese) e **Dario Ottuzzi** di Bozzolo (Mantova).

Ci scusiamo con **Rodolfo Bellardinelli** di Ancona, **Massimiliano Del Duca** di Bagni di Tivoli (Roma), **Roberto Di Lorenzo** di Roma, **Paolo Lasagna** di Sartirana Lomellina (Pavia) e **Francesco Ravenda** di Reggio Calabria: non abbiamo potuto ancora rispondervi, ma abbiamo già trasmesso le vostre segnalazioni, i suggerimenti e le proposte alle strutture interessate.

Consentiteci, infine, un piccolo sfogo.

Siamo tutti un po' depressi per questo lungo, rigido e buio inverno, che, qui a Milano, ci costringe, fin dai primi di ottobre, a lavorare sempre con la luce artificiale. Gran parte delle nostre giornate è dedicata alla lettura delle vostre missive e dei dati riportati sui tagliandi che ci spedite per l'abbonamento alla rivista. Spesso, purtroppo, per interpretare la vostra scrittura obblighiamo i nostri occhi a degli sforzi inimmaginabili. Per questo, ancora una volta, vi preghiamo di scrivere in modo chiaro e comprensibile (in particolare la preghiera è per **Mario Mezzana** di Sondrio e per **Marco Salano** di Levanto (La Spezia) che dovrebbe scriverci in modo "più scuro", cambiando l'inchiostro della sua stampante!).



FORUM

In data 18.10.95, avendo necessità di recarmi con mio fratello Mauro, che sottoscrive ad ogni effetto la presente, nel più breve tempo possibile a Genova, optavamo per il treno Intercity 667 in partenza da Milano Centrale alle 13.10.

Ci recavamo, quindi, alla biglietteria e corrispondevamo ciascuno £. 13.600 per il biglietto di seconda classe e £. 8.200 per il supplemento rapido obbligatorio.

Saliti sul treno, quest'ultimo partiva esattamente all'orario prefissato. Purtroppo, però, percorso circa 500 metri dalla stazione, il treno si fermava inspiegabilmente e ripartiva senza alcuna comunicazione da parte del personale viaggiante sulle motivazioni della fermata, dopo circa 35 minuti. Il treno arrivava finalmente a Brignole, con circa 42 minuti di ritardo.

A quel punto ci recavamo in biglietteria per ottenere quanto meno il rimborso del supplemento rapido, visto che impiegare circa 2 ore e 15 minuti per percorrere 157 km, pari alla media di 73 km/h, non può certo parlarsi di "rapidità" del treno.

Il personale della biglietteria, senza dilungarsi in spiegazioni, ci comunicava che non avevamo alcun diritto al rimborso del supplemento rapido, in quanto non avevamo prenotato il posto.

Va precisato che nessuna prenotazione è obbligatoria sui treni Intercity e che noi potevamo dimostrare di aver obliterato il biglietto a Milano.

Valutata la situazione, chiedevamo al personale di stazione di certificare sul biglietto la nostra presenza nel capoluogo ligure. Avutone diniego dal personale di biglietteria, nonché dal dirigente interno, ci recavamo presso la Polizia Ferroviaria e grazie all'intervento di quest'ultima e soprattutto al capotreno del treno sopracitato, ci veniva certificata la nostra presenza, come da copia di biglietti che Vi trasmetto.

A questo punto, ritenendo del tutto assurda, illecita ed illegittima la disposizione secondo la quale solo chi prenota il posto avrebbe diritto alla rifusione del supplemento rapido in caso di ritardo del treno oltre i 30 minuti previsti, sia sotto il profilo delle norme civilistiche in materia di clausole vessatorie ex Artt. 1341 e 1342 C. C. che andrebbero sottoscritte dall'utente e non lo sono, sia sotto il profilo della violazione delle norme in tema di parità di trattamento per servizi prestati in regime di monopolio e sia sotto il profilo dell'evidente raggiro ai danni dell'utente non essendovi alcuna ragione sostanziale per la disparità di trattamento in questione, Vi invito a volermi fare avere l'importo di £. 8.200 per me ed altrettante per mio fratello, oltre a £. 100 mila per la presente diffida e per il tempo perso a causa del ritardo nella trasferta a Genova, avvertendoVi che in difetto trascorso inutilmente il 10.11.95, mi vedrò costretto ad agire giudizialmente nei Vostri confronti a tutela dei nostri diritti.

Stefano Renna - Milano

Ci scusiamo con il signor Renna per i disagi che i nostri disservizi hanno procurato a lui e a suo fratello.

Premettiamo che queste nostre considerazioni non vogliono (e non possono) essere intese come una risposta formale, di natura giuridica, all'iniziativa legale promossa dal nostro lettore, rispetto alla quale ogni

valutazione è demandata alle competenti strutture aziendali.
Qualche "garbuglio" vogliamo però provare ad "azzeccarlo" anche noi, magari alla nostra maniera un po' ironica.
Questo caso dimostra che leggere "Amico Treno" oltre che (speriamo!) piacevole può essere anche utile. Nella nostra rivista abbiamo infatti più volte parlato del "famigerato" bonus, specificando le condizioni che ne rendono possibile il rilascio (tra le quali c'è la prenotazione del posto) e facendo un po' di chiarezza sulla sua natura, che non è assolutamente assimilabile ad un rimborso obbligatorio.
Certo dal signor Renna, che è un avvocato, ci saremmo aspettati che prima di accettare tacitamente il contratto da noi proposto (cosa che avviene ogni volta che si acquista un biglietto Fs) avesse preso visione delle nostre condizioni e tariffe, disponibili in ogni stazione (un estratto è anche riportato nell'Orario Ufficiale). In un apposito paragrafo, distinto da quello dei rimborsi, egli avrebbe potuto infatti apprendere che il "bonus" è una *concessione* fatta al viaggiatore dalle Fs *nell'ambito delle proprie iniziative commerciali*. A noi sembra un'avvertenza piuttosto chiara. Su un piano squisitamente giuridico è poi una specificazione non trascurabile.
Le stesse condizioni e tariffe si occupano anche delle responsabilità delle Fs per ritardi ed interruzioni, precisando i casi ed i limiti entro i quali essa si può configurare. Tra le varie norme abbiamo cercato qualche clausola che potesse dare fondamento alla richiesta di risarcimento danni avanzata dal nostro lettore, ma non ne abbiamo trovate. Probabilmente le nostre capacità in materia lasciano a desiderare.
Però, dobbiamo confessarlo, siamo alquanto preoccupati. Se il giudice dovesse condannarci a risarcire i danni richiesti, la sentenza potrebbe, come si suol dire, "fare giurisprudenza" ed essere applicata a situazioni analoghe. In tal caso noi, ma anche molte altre imprese di trasporto, dovremmo prendere in seria considerazione l'idea di cambiare attività. Ci pensate quanti finanzieri che viaggiano in treno o in aereo potrebbero perdere affari miliardiari?
E i politici? Se uno di loro mancasse, per colpa nostra, ad un importante impegno noi saremmo obbligati a risarcire l'Italia per aver deviato il corso della sua storia? E dovremmo pagare anche gli eventuali contraccolpi subiti dalla Borsa o dalla nostra moneta?

UN ALTRO ASPETTO DELL'OBLITERAZIONE

(...) La mia domanda è semplicissima, riguarda la parola che leggo sul Corriere della Sera: obliterare il biglietto di viaggio prima di salire in treno. (...) Vorrei sapere qualcosa di più della parola OBLITERARE. Dal vocabolario leggo "cancellare": allora, è una vidimazione oppure una cancellatura?

Giuseppe D'Albis - Fino Mornasco (Como)

Citiamo quanto riportato dal Vocabolario della lingua italiana di Nicola Zingarelli alla voce "obliterare", "obliteratore"/"obliteratrice", "obliterazione".
Obliterare: verbo transitivo
1. lett. Cancellare uno scritto o renderlo illeggibile.
2. Annullare, con l'apposito timbro, francobolli, marche da bollo e sim.
3. fig. Far dileguare, far dimenticare.
4. (med.) Provocare una obliterazione.
Obliteratore (f. *trice*):
aggettivo
Che annulla. *Macchina obliteratrice*, che provvede all'annullo automatico di francobolli e biglietti per locali e mezzi di trasporto pubblici e sim.
Obliterazione:
sostantivo femminile
1. lett. Atto, effetto dell'obliterare, anche fig.
2. (filat.) Annullo.
3. (med.) Ostruzione di una cavità o di un organo canalicolare.
Il Dizionario etimologico della lingua italiana Zanichelli ci fornisce altre informazioni sulla parola *obliterare*. Voce dotta che deriva dal latino *obli(t)terare* composta di *ob* e *littera* (lettera): propriamente "cancellare le lettere". Nei successivi sviluppi semantici si insinuò anche il significato di *oblitu(m)* "dimenticato", parola composta di *ob* (rafforzativo) e di *livere* ("cancellare", "levar via"). Questa voce - leggiamo sullo Zanichelli - "(...) è stata sempre relegata nel ling. dei dotti e dei letterati, tanto che l'introduzione di *macchina obliteratrice* e di *obliterare* (il biglietto d'autobus e simili) ha provocato un'ondata di proteste e di ironici commenti per l'astrusità e la preziosità dei termini riesumati". Anche il Dizionario italiano ragionato (G. D'Anna - Sintesi, Firenze), a proposito di *macchina obliteratrice*, commenta: "(...) un nome difficile e quasi solenne per un oggetto col quale tutti sono a contatto sui mezzi pubblici di trasporto. (...) Quando, nel 1980, apparve per la prima volta, alle fermate degli autobus, la scritta *Solo obliterazione* la gente si domandò smarrita cosa mai fosse successo".
Obliterazione: una parola difficile, dunque, per un'operazione, al contrario, molto semplice. Un termine poco comprensibile, imposto prepotentemente nel linguaggio comune, per indicare una disposizione anch'essa ritenuta di dubbia interpretazione, oltre che scomoda, ingiusta e vessatoria. Perciò, in questa rubrica, abbiamo voluto insistere a lungo sull'argomento, cercando soprattutto di chiarire il contenuto di tale disposizione. Con la risposta data al signor Giuseppe, crediamo di aver completato le informazioni in merito. L'astruso termine è ormai inflazionato su queste pagine. A proposito di "inflazione": anche questa è una voce dotta, un latinismo (da *inflatio*, gonfiore, tumefazione, in origine un termine del linguaggio medico, giunto poi per metafora all'attuale significato di "gonfiamento" dei prezzi e relative conseguenze) eppure l'espressione - così come il problematico fenomeno dell'economia - non stupisce più nessuno.
Ci si abitua a tutto: anche ai *virus*, ai *referendum* etc. etc.!
P.S.: abbiamo sottoposto tutto il testo sopra riportato al controllo grammaticale del nostro computer. Ci consiglia di modificare il termine "obliterazione" con parole più semplici e immediate ("annullamento", "convalida"). Che abbia ragione lui?

IN VIAGGIO ALLE CINQUETERRE

Ho letto il vostro articolo sul viaggio alle Cinqueterre e mi è piaciuto molto. Andando in vacanza in Liguria, e più precisamente ad Andora, in provincia di Savona, ne ho approfittato per compiere il viaggio, seguendo le indicazioni del sopracitato articolo, sebbene la stagione estiva non fosse la più indicata. Il viaggio ha soddisfatto tutte le mie aspettative, anche perché la vostra descrizione è stata molto precisa e puntuale. Ho utilizzato i seguenti treni: all'andata ho preso l'iR delle ore 06.37 dalla stazione di Andora e sono arrivato alla stazione di Genova Brignole alle ore 08.40. Da qui ho preso l'iR per La Spezia delle ore 09.20, per scendere a Monterosso alle ore 11.01. Da Monterosso ho seguito l'itinerario da voi suggerito. Per il ritorno, dalla stazione di Levanto ho utilizzato i seguenti treni: da Levanto ho preso l'iR per Torino Porta Nuova delle ore 16.40 e sono sceso a Genova Brignole alle ore 17.49, poi ho preso l'iR per Ventimiglia delle ore 19.00, per arrivare ad Andora alle 20.52. Il viaggio in treno è stato abbastanza confortevole. Mi è capitato di notare, però, quanto le carrozze, specialmente quelle di vecchio tipo a scompartimenti di sei posti ciascuno, fossero malridotte, a causa di persone che si comportano in modo incivile. Non sarebbe meglio, per l'incolumità dei passeggeri, far viaggiare insieme al bigliettaio, degli agenti di polizia ferroviaria?
In alcune piccole stazioni, come quella di Andora, la compilazione dei documenti di viaggio avviene in modo manuale. Non sarebbe possibile dotare il personale di apparecchiature più moderne?
Un'ultima domanda: ho sentito parlare di un prossimo raddoppio del tratto di ferrovia a binario semplice nel Ponente ligure. Visto che questi lavori dovrebbero causare uno spostamento di alcune stazioni, tra cui Albenga, Alassio ed Andora, vorrei saperne un po' di più.
Congratulazioni per il giornale.

Gianni Bongiovanni - Grugliasco (Torino)



Albano Marcarini ringrazia per l'apprezzamento degli itinerari consigliati nella rubrica "Turismo in treno"; noi diciamo grazie a tutti i lettori che ci hanno inviato cartoline dalle località che abbiamo proposto di visitare. A carico



dei viaggiatori che danneggiano, deteriorano o insudiciano i veicoli, i locali, gli ambienti e gli arredi o accessori delle Ferrovie sono previste precise sanzioni. Purtroppo, lo ripetiamo, misure preventive od obblighi di risarcimento risultano comunque insufficienti ad arginare certe manifestazioni di inciviltà. Presto tutte le stazioni saranno dotate di nuove apparecchiature per l'emissione dei biglietti. Approfittiamo dell'occasione offertaci dalla lettera del signor Bongiovanni per rispondere a tutti i lettori che ci hanno chiesto notizie sui progetti di raddoppio dei tratti ancora a semplice binario esistenti fra Finale Ligure Marina e San Lorenzo a Mare.

Le Fs hanno sempre auspicato - e proposto - un progetto di raddoppio che utilizzasse quanto più possibile il tratto a doppio binario già esistente tra Loano ed Albenga e, soprattutto, l'attuale stazione di Albenga. Gli Enti locali, al contrario, hanno insistito a richiedere lo spostamento a monte anche del tratto a doppio binario già esistente. Alla fine l'autorità politica, a seguito delle istanze locali, ha finito per richiedere alle Fs di studiare detto spostamento. Nell'agosto del 1993 le Fs hanno inviato alla Regione Liguria e ai Comuni interessati il nuovo studio relativo alla zona di Albenga che prevedeva un tracciato posto subito a monte dell'esistente autostrada. Il nuovo progetto ha però incontrato ostacoli consistenti sostanzialmente in giudizi di maggior impatto ambientale delle opere (tratta Finale Ligure Marina-Andora), decisa opposizione del Comune di Diano Marina all'ipotesi di attraversamento del territorio comunale e al posizionamento della nuova fermata (tratta Andora-S. Lorenzo a Mare). In particolare, la Sovrintendenza per i Beni Ambientali ed Architettonici della Liguria ha eccepito che il progetto della nuova linea ferroviaria in corrispondenza della stazione di Imperia interferiva con il parco privato e l'edificio della "Villa Ramoino-Rossi", soggetta a vincolo ex lege 1497/39. Dopo un riesame del progetto, e successive modifiche, che riducono l'impatto visivo dell'opera, si è ancora in attesa del parere definitivo della Sovrintendenza.

DETTO TRA VOI - SECONDA PARTE

Egregio direttore, vorrei segnalare un fatto di cui sono stato protagonista mio malgrado. Dovendo andare ad Alessandria per lavoro e subito dopo a Chiavari per incontrare degli amici, mi sono recato alla biglietteria di Parma per chiedere se fosse possibile avere un biglietto da Parma a Chiavari, via Alessandria. Ho chiesto gentilmente all'impiegata se ciò fosse possibile, ma non mi è stata fornita alcuna risposta. La donna ha cominciato ad agitarsi, a maledire a destra e a sinistra, con le braccia continuamente sbattute dall'alto in basso, come se allo sportello si fosse presentato un pazzo. Notato il fastidio che stavo procurando (chiedevo solo un biglietto per viaggiare) ho detto all'impiegata di lasciar perdere e, in seguito, ho acquistato un biglietto per Alessandria e qui ho poi comprato quello per Chiavari.

Ho sempre sostenuto le Ferrovie, anche nelle discussioni con gli amici che le denigrano, perciò mi fa ancora più rabbia che il comportamento di alcuni addetti le faccia screditare in tale modo.

Con la presente vorrei considerare rinnovato l'abbonamento alla rivista "Amico Treno".

Silvio Masseroni - Parma

Egregio Direttore Generale, ho recentemente usufruito della stazione di Arezzo. Mi complimento con Lei e con i diretti responsabili per:

- *grande efficienza globale,*
- *annunci perfettamente intelligibili,*
- *pulizia dappertutto (non un pezzo di carta nei sottopassaggi!),*
- *orari esposti in modo funzionale,*
- *piante ben curate e ben innaffiate,*
- *sala d'aspetto in ordine,*
- *e, dulcis in fundo, personale bene informato e disponibile.*

Congratulazioni, dunque!

Giovanni Patara - Roma

Caro "AmicoTreno", vediamo un po' se stavolta pubblichi la mia lettera, visto che ti parlo di un ottimo esempio di "professionalità" dei ferrovieri, tanto sbandierata (???) a giustificazione degli stipendi nettamente più alti rispetto ad altre categorie di lavoratori (ad es. dei dipendenti comunali come me).

Mercoledì 12 ottobre 1995, arrivo a Genova Brignole per salire sul regionale 11285 delle 11.53: i tabelloni indicatori segnalano un ritardo di 35 minuti.

Mi rivolgo all'ufficio informazioni per avere lumi sulla situazione e per sapere se partirà prima il treno 11285 oppure l'11287. Con ottima professionalità l'addetto alle informazioni (sportello 8) mi "informa" di non avere la minima idea sul motivo del ritardo e di non sapere neppure "se" arriveranno i treni, figuriamoci a sapere quale partirà prima! Una tale "professionalità" è del tutto abituale a Brignole. Comunque, nel caso specifico, apprenderò poi dalla Tv che la causa dei ritardi era esterna alle F.s. (occupazione dei binari) e quindi si sarebbe benissimo potuto renderla nota.

Arriva l'11287, lentissimo perché ferma in tutte le stazioni e deve anche cedere il passo al 367. Oggi è anche sovraffollato perché ci sono i viaggiatori di due treni. Parte da Brignole quasi in orario ed a Nervi viene ricoverato in precedenza per cedere il passo al 367, che però non arriva.

Giunge l'orario di partenza, viene aperto il segnale ma il treno non parte: il capo treno (ma dovrei dire la capo treno, perché si tratta di una donna) non riesce a scorgere il conduttore di coda. Dopo vari conciliaboli fra il capo treno ed i macchinisti, richiami col fischio e col fischietto e via dicendo, il treno parte; dopo poco si ferma a Bogliasco e qui lunga fermata, perché si scopre che il conduttore è rimasto a Nervi.

Il capo treno si reca in coda a controllare le porte. Al suo ritorno in testa, chiude la porta del locale di servizio ed inveisce violentemente contro i macchinisti che l'accusano di aver lasciato a terra il conduttore, mentre lei dà la colpa a loro; il conduttore non può dire nulla perché non è presente!

L'aiuto macchinista si offre di collaborare per controllare la chiusura delle porte, ma il capo treno rifiuta con tono risentito: in questo modo ogni fermata si prolunga.

A Pontetto il capo treno rimane chiuso fuori e per poco il convoglio non parte senza di lei, poi l'aiuto macchinista le riapre la prima porta e lei lo ringrazia; da parte mia non posso fare a meno di commentare: "uno lo avete già lasciato giù, vediamo se possiamo perderne qualche altro !".

A Recco veniamo ricoverati in precedenza per cedere il passo al 367 ed ovviamente il nostro ritardo aumenta ancora. Sale un mio conoscente, amministratore ed ex dipendente comunale. Sto commentando con lui la scarsa professionalità dei ferrovieri (soprattutto se rapportata ai loro stipendi ben diversi dai nostri!) quando passa il capo treno e con aria risentita dice: "ma perché non si fa i c... suoi!".

Cerchiamo di essere chiari: i c... miei (per usare le parole del capo treno) sono i seguenti:

1 - Il ritardo dell'11285 non è addebitabile alle F.s., ma le gravissime carenze nell'informazione ai viaggiatori (peraltro abituali a Brignole) certamente sì.

2 - L'ulteriore ritardo subito dall'11287 è dovuto in parte alla pessima professionalità dei ferrovieri in servizio su tale convoglio ed in parte ad incongruenze di orario (una volta c'era un treno velocissimo e sempre puntuale che partiva da Brignole alle 12.15, poi l'orario è stato cambiato in peggio e di molto).

3 - Di fronte ad una tale ridicola situazione mi sembra il minimo che i passeggeri duramente provati dal ritardo ridicolizzino i ferrovieri con cui hanno a che fare, i quali, peraltro, sono evidentemente al meno in parte colpevoli. Cosa mi rispondi?

Sandro Raso - Chiavari (Genova)

(...) Per quanto riguarda il personale, salvo rarissime eccezioni, l'ho sempre trovato gentile e disponibile. Mi domando, però, se venga utilizzato al meglio.

Non parlo dei conduttori, ma del personale a terra, nelle varie mansioni. È

spiacevole, ad esempio, trovarsi in coda alla biglietteria e vedere dietro il vetro delle persone inattive. So che ogni occupazione ha i suoi tempi e i suoi modi, ma penso che l'ottimizzazione delle risorse sia di primaria importanza in questi tempi di ristrettezze. Buon lavoro a tutte le Fs!

Maria Giovanna Lopopolo - Cologna Veneta (Verona)

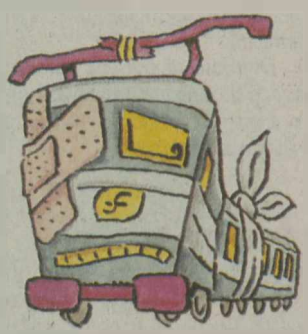
È con profondo rammarico che porto a vostra conoscenza ciò che mi è successo. Mi sono recata alla Stazione Termini, Ufficio Informazioni, per chiedere l'orario ed il prezzo per recarmi ad Alicante. Ho fatto la mia brava fila; l'impiegato, gentilissimo, mi ha dato l'orario, ma non ha potuto dirmi il costo, poiché non aveva la tariffa; per quest'ultima mi ha consigliato di recarmi allo sportello n° 1 (biglietteria internazionale). Anche lì ho fatto la mia brava fila e, quando è venuto il mio turno, mi sono sentita rispondere che non poteva fare il calcolo del biglietto, quest'operazione richiedeva circa mezz'ora, lui non aveva il tempo!!!
Ho detto al signore che potevo aspettare (a dir la verità già lo vedevo alle prese con un pallottoliere!!!), ma lui mi ha risposto che fino alle 23.00 sarebbe stato oberato di lavoro (mi scuserete per la battuta, ma i vostri impiegati sono forniti di una palla di vetro?) e che, comunque, per queste cose c'è l'Ufficio Informazioni. Ho replicato che venivo già dall'Ufficio Informazioni... e lui, di rimando, mi ha rispedito là.
Comunque, poiché sono cretina, sono tornata all'Ufficio Informazioni, dove non ho ottenuto nulla se non: «deve andare alla biglietteria internazionale».
A questo punto sono andata dal Dirigente (sportello n° 7), il quale, molto gentilmente, mi ha detto di andare dal Dirigente dell'Ufficio Informazioni, oppure di andare in un'Agenzia, perché a questo servono le Agenzie. Dopo questa partita di ping-pong, rimasta senza parole, me ne sono andata a casa!!!
Credo che il "tutto" non sia stato molto carino, vorrei suggerire di appendere un bel cartello - sia all'Ufficio Informazioni che allo sportello n° 1 - con su scritto "NON SI DANNO INFORMAZIONI SULLE TARIFFE - SI PREGA DI RIVOLGERSI ALLE AGENZIE DI VIAGGIO".

Rita Bartocci - Roma

In un momento in cui è piuttosto sovente sentire parecchie lamentele, io vorrei invece esprimere il mio ringraziamento per il servizio prestatomi dalle Ferrovie dello Stato, in occasione di un viaggio da Trieste a Roma, essendo in condizioni precarie per una gamba ingessata.
Ho trovato alla stazione di Trieste personale munito di carrozzella che provvedeva a farmi salire. All'arrivo a Mestre, nuovamente ero accolta nello stesso modo, fino alla partenza del treno per Roma. Alla stazione Termini sono stata accompagnata dalla Polizia che mi ha assistito adeguatamente.
Rinnovati ringraziamenti.

Liliana Rossi - Roma

Egregio direttore, spreco un po' del mio tempo (in aggiunta a quello che voi disperdete contro la mia volontà) e di carta per scrivere una protesta, perché sono esasperato e furibondo. Racconto i fatti. Oggi, 07/11/1995, il treno 10754 (come lo chiamate voi) si è guastato a Cassano d'Adda: 15 minuti sul treno fermo prima di saperlo a mezzo altoparlante. Saputolo, viene annunciato di spostarsi dal binario attiguo per treno in transito; così vediamo sfrecciare il 2614 e noi rimaniamo sul marciapiede ad aspettare, sapremo poi, il 10756. Mentre aspettiamo un ferroviere compare sul marciapiede e ad una richiesta di spiegazioni da parte dei viaggiatori (la domanda era formulata non in modo sgarbato, solo il tono di voce era seccato) sbotta in un "bastardi", accompagnando all'espressione un'alzata di mano, con le dita chiuse, ad eccezione di una, il medio, proteso verso il cielo (siamo clienti solo sulle pagine di questo vostro giornale allora?). Se nel mio lavoro mi permettessi molto, ma molto meno con un cliente, anche il più "esigente", sarei di certo in cerca di occupazione. Siamo saliti sul treno 10756 come dicevo, ma non tutti perché non ci stavamo e siamo arrivati a Milano Centrale alle 08.50 (mentre i cartelli indicatori davano un ritardo di 10 minuti) avendo dato a Melzo la precedenza ad un altro treno. Ora le chiedo se non era possibile fermare il 2614 per i soli viaggiatori diretti a Lambrate e oltre mentre gli altri potevano utilizzare, questa volta tutti, il 10756.



Desidererei una risposta pubblica.
Grazie dell'attenzione.

Valentino Dedri - Brescia

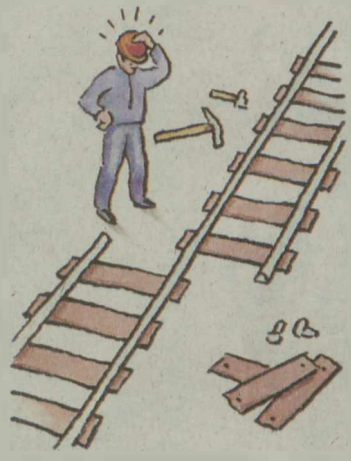
Questa volta abbiamo deciso di mettere a confronto opinioni ed esperienze che riguardano un tema molto scottante: il rapporto tra il personale e la clientela. Le lettere che riceviamo su questo argomento sono moltissime ed il giudizio che ne emerge non è, ovviamente, univoco. Un'azienda di tali dimensioni e così capillarmente estesa, che opera in realtà geografiche, sociali e culturali tanto diverse, è composta, come si suol dire, dalla più varia umanità e nasce dall'assemblaggio di attività, conoscenze, mansioni a volte molto diverse tra loro. Così non sempre, purtroppo, alle capacità professionali si unisce la correttezza nei rapporti con il pubblico. Migliorare la qualità del lavoro, in alcuni casi, si è dimostrato più semplice che migliorare l'educazione. Comunque in un settore come il nostro il comportamento nei confronti della clientela costituisce parte essenziale della professionalità e su questo piano stiamo perciò spendendo molte energie. Ai nostri clienti chiediamo tuttavia un po' di comprensione in tutti quei casi in cui le condizioni di lavoro (stanchezza, turni, affollamento delle biglietterie, responsabilità per la sicurezza dell'esercizio ecc.) possono rendere più difficili i rapporti e chiediamo anche di giudicarci senza i vecchi pregiudizi. Certo, scaricare il lavoro sullo "sportello accanto" fa parte (oltre che di tanti comicissimi sketch) di certe vecchie abitudini burocratiche e ministeriali dure a morire, ma che stanno finalmente morendo. Però non è assolutamente detto che tutti quelli che sono seduti davanti ad una scrivania, mentre agli sportelli ci sono lunghe file, stiano a far niente: esistono anche altre attività e mansioni, forse non conosciute, ma ugualmente utili e necessarie. In ogni caso con la riorganizzazione del lavoro stiamo eliminando ogni spreco di risorse e le persone che hanno tempo da perdere sono quasi scomparse.
È molto grave invece l'episodio segnalatoci dal signor Dedri, che vogliamo però rassicurare: le norme di comportamento a cui egli è tenuto ad attenersi nel suo lavoro valgono anche per noi. Di fronte a simili intollerabili atteggiamenti, gradiremmo perciò che i nostri clienti non si limitassero alla semplice protesta, ma ci aiutassero ad individuare i responsabili, fornendoci indicazioni più precise.
E per concludere, una risposta sui motivi che non hanno consentito di fermare a Cassano d'Adda il treno 2616 (e non il 2614, transitato alcuni minuti prima): questo convoglio, nonostante l'aumento del numero di vetture in composizione, parte da Bergamo già sovraffollato. Per questo motivo è addirittura l'unico diretto Bergamo-Milano che non effettua fermata a Treviglio Ovest.

I TEMPI REGOLAMENTARI

Vi scrivo per fare delle osservazioni in merito ad un articolo pubblicato sul numero di novembre/dicembre 1995 della rivista "Amico Treno". Sono un abituale utente delle Ferrovie dello Stato e ogni giorno, per ragioni di lavoro, percorro la tratta Mezzocorona-Rovereto (TN). In treno ho letto l'articolo scritto dal sig. Mario Benedetti in cui si comunica lo spostamento del treno 10903 per Rovereto-Ala alle ore 7.06, allo scopo di consentire la coincidenza con il treno 3 da Malè della Ferrovia Trento-Malè.
Premesso questo, Vi inviterei a vedere le folli corse che gli utenti della Ferrovia Trento-Malè sono costretti a fare, dato che il treno 10903 arriva a Mezzocorona alle ore 7.05 e il treno 3, proveniente da Malè, arriva alle ore 7.06. La conseguenza è ovvia: il treno per Rovereto-Ala parte puntualmente in ritardo, fra le 7.10 e le 7.12, per consentire la coincidenza agli utenti che arrivano con la Ferrovia Trento-Malè.
Sicuramente questo è un grosso disagio per gli utenti, sia per quelli in orario, sia, e soprattutto, per quelli che tutti i giorni di buon'ora devono fare i conti con i 100 metri piani. Vi lascio immaginare quando di mezzo si mettono le condizioni meteorologiche (neve e ghiaccio).

Guido Calliari - Mezzolombardo (Trento)

Il nostro cliente si riferisce ad un articolo pubblicato sul n° 9/95 di "Amico Treno" nella rubrica "Agenda" - sezione dedicata al Trentino - in cui venivano illustrate le principali novità introdotte con l'entrata in vigore dell'orario invernale '95/96. Il treno R 10903, da Bolzano ad Ala (p. ore 6.30 - a. ore 7.47), viene effettuato con lo stesso materiale del treno R 10908 da Ala a Trento (p. 7.56 - a. 8.22). Con l'orario invernale 1994/95, il treno 10908 partiva da Ala alle ore 8.00 e arrivava a Trento alle ore 8.30. Un consistente gruppo di persone, che si servono del treno 10908 per andare a lavorare a Trento, aveva chiesto che venisse anticipata la partenza del treno, per arrivare qualche minuto prima a destinazione. La richiesta era motivata dal fatto che molti degli uffici della Provincia erano stati trasferiti nella zona nord della città ed era dunque diventato necessario avvalersi anche del servizio urbano. Di qui l'esigenza di giungere a Trento in tempo utile per rispettare l'orario di lavoro. Poiché, ripetiamo, il 10908 viene effettuato con lo stesso materiale del 10903, per anticipare la partenza del primo treno si è dovuta anticipare anche quella del secondo. Così facendo, l'intervallo fra l'arrivo a Mezzocorona del treno da Malè (ore 7.02) e la partenza del treno 10903 (ore 7.05), si era ridotto a soli tre minuti. Con l'attivazione dell'orario invernale 1995/96, la partenza del 10903 da Mezzocorona è stata spostata alle 7.07, in modo da garantire l'intervallo minimo regolamentare di cinque minuti, fra l'arrivo del primo convoglio e la partenza del secondo, indispensabile per considerare coincidenti i due treni. Certamente, se la situazione esposta dal nostro lettore corrispondesse a quella effettiva (arrivo del treno da Malè alle 7.06) non si potrebbe parlare di coincidenza. Probabilmente, il cliente non ha rilevato gli orari dalle pubblicazioni ufficiali, che indicano l'arrivo a Mezzocorona del treno da Malè alle 7.02 e la partenza del treno per Trento-Ala alle 7.07. Cinque minuti, salvo ritardi del treno da Malè, che ci risulta sia normalmente un treno puntuale, dovrebbero essere un intervallo adeguato.



FUORI DAL CORO

Pur essendo un tuo fedele abbonato fin dal mitico "Anno 1 - n. 1", solo adesso mi sono deciso a scriverti, per diversi motivi.
1) Vorrei spezzare una lancia in favore della tanto disprezzata Alta Velocità. Fra il 1989 e il 1991, in qualità di studente, mi sono trovato a dover fare il pendolare fra il mio paese e la città di Firenze. Chi non abita nella mia zona sappia che fra Firenze, Arezzo e Roma esiste, oltre alla vecchia linea "lenta", anche la nuova (si fa per dire) Direttissima, che presenta nel Valdarno superiore due svincoli (denominati Valdarno Nord e Valdarno Sud), i quali consentono il collegamento fra la linea vecchia e quella nuova. Dopo la costruzione della Direttissima e dei suddetti svincoli, le Fs istituirono una serie di collegamenti "diretti" fra l'Umbria e Firenze che, transitando sulla nuova linea fino ad uno dei due svincoli (quello di Valdarno Sud), percorrevano la linea vecchia per pochi chilometri e intanto si fermavano in tre stazioni, raccogliendo un discreto numero di pendolari. Successivamente rientravano attraverso lo svincolo gemello nella Direttissima consentendo ai pendolari di arrivare a Firenze in 20-25 minuti al massimo. Sì, avete capito bene: 40-45 chilometri di distanza percorsi in meno di mezz'ora! Pensate che i treni regionali (che esistono tuttora) percorrono la linea vecchia, fermandosi in una manciata di stazioni, in non meno di 40-45 minuti. Il guadagno di tempo non sta soltanto nel minor numero di fermate, ma anche nel fatto che la Direttissima permette ai treni di tenere una media di 140-150 km/h, cosa che risulterebbe forse un po' più difficile utilizzando la linea lenta. E poi dicono che l'Alta Velocità non arreca nessun beneficio ai pendolari. Oggi le cose sono un po' cambiate. Infatti le Fs hanno soppresso alcuni di quei treni o ne hanno modificato il percorso, facendoli passare per la linea vecchia. Tuttavia ancora qualcosa rimane di quel "glorioso passato".
2) Per quanto riguarda le linee destinate al trasporto locale, è possibile che alle soglie del ventunesimo secolo non abbiate la possibilità di determinare esattamente quanti passeggeri - in media - utilizzino un certo treno ad una data ora? Ve lo dico perché spesso, viaggiando sulle linee locali (anche la domenica) ho avuto occasione di vedere treni con 5 o 6 carrozze quasi vuote. Capisco che ogni treno debba avere un certo quantitativo minimo di carrozze; tuttavia alcuni treni (specie di domenica) potrebbero circolare anche con una sola carrozza passeggeri, senza problemi di sovraffollamento! E poi, utilizzando meno carrozze si ridurrebbe il logorio delle stesse. Capisco che certi costi (ad esempio quelli del personale viaggiante) siano incomprimibili, tuttavia qualche volta è preferibile avere treni più "corti" o con materiale più antiquato, piuttosto che vedere soppressi gli stessi per problemi finanziari.
3) A proposito dei "rami secchi". Se la gestione dei suddetti vi riesce antieconomica, perché non li svendete o, se non volete perderne la proprietà, li date "in concessione"? Forse potrebbe esserci qualche privato disposto a rischiare... Per esempio le vecchie stazioni o i vecchi caselli potrebbero essere venduti all'asta. Forse qualcuno potrebbe acquistarli per ristrutturarli ad uso abitativo. (...)
4) A proposito del vostro giornale. Nonostante le risposte che avete già dato nella rubrica delle lettere, certi termini come UIC-X o Z1 o altri relativi al materiale rotabile mi rimangono ancora un po' ostici. Quando pubblicate qualcuna delle vostre splendide foto, potreste aggiungere qualche didascalia. (...)

Lorenzo Bizzi - Figline Valdarno (Firenze)

Siamo stati un po' in dubbio se pubblicare o meno questa lettera, perché di solito su questi scottanti temi diamo spazio a coloro che criticano le nostre scelte. Poi abbiamo deciso di fare un'eccezione, per dare, come si dice, un contributo al dibattito. L'Alta Velocità, secondo alcuni suoi critici, sta ai pendolari come il diavolo all'acqua santa. La costruzione di nuove e più veloci linee, sostiene qualcuno, non potrebbe infatti avere altra conseguenza che la penalizzazione del trasporto locale. È un'opinione a nostro avviso infondata. E a questo proposito la testimonianza del signor Bizzi ci sembra molto esplicita, anche se, per onestà intellettuale, necessita di una precisazione. I quadruplicamenti che si vanno a realizzare avranno sicuramente una ricaduta positiva sul traffico di carattere locale, ma i benefici saranno ottenuti per lo più in maniera indiretta. Vale a dire che le nuove linee non potranno essere dedicate ai collegamenti pendolari. Tuttavia esse consentiranno il decongestionamento delle linee attuali, che potranno essere utilizzate per la creazione di servizi metropolitani e regionali veloci ed efficienti. Attualmente la Direttissima Firenze-Roma, soprattutto tra Arezzo e Firenze e tra Roma e Orte, viene comunque intensamente usata dai treni pendolari, anche se molti di questi (in maniera programmata od occasionale) devono purtroppo essere istradati sulla "linea lenta" per cedere il passo a convogli più veloci o per servire altri bacini di utenza. E passiamo al problema dell'utilizzazione dei treni nei giorni festivi. Esiste senz'altro la possibilità di conoscere la frequentazione dei treni, tanto è vero che sappiamo con sufficiente esattezza quanti siano i viaggiatori che utilizzano i diversi convogli. Per il momento abbiamo rinunciato a sopprimere tutti i treni che viaggiano vuoti. Entrando nel merito della domanda: con la riduzione del numero delle vetture non si avrebbe un risparmio economico, ma addirittura l'effetto opposto. La modifica delle composizioni dei treni richiede infatti delle manovre che, per questioni legate ai turni di lavoro del personale, comporterebbero un aggravio di spesa. Come l'esperienza e la logica ci suggeriscono, nei casi in cui è più che sufficiente far circolare una sola vettura passeggeri, la soluzione più razionale ed economica è sicuramente quella di sostituire il treno con l'autobus. Senza scandalo per nessuno. A proposito di "rami secchi". La chiusura di una linea non è mai una scelta piacevole ed avviene solo dopo attente valutazioni. Nei casi in cui siano gli stessi Enti locali interessati a decretare la scarsa importanza di una linea, non ritenendo opportuno contribuire a sostenere i costi di esercizio, quanti privati sarebbero poi così folli da "imbarcarsi" in un'impresa tanto disperata? Se ce ne fossero noi comunque non cercheremmo di dissuaderli. Diverso è il caso delle linee di interesse turistico. Basti considerare (vedi "Amico Treno" n. 7/94 e n. 7/95) l'esempio della Palazzolo sull'Oglio/Paratico-Sarnico, riaperta sperimentalmente nell'estate del '94 grazie alla collaborazione tra Fs, Wwf ed FBS (Associazione di volontariato Ferrovie del Basso Sebino). Per la valorizzazione del patrimonio immobiliare ferroviario è invece attivamente impegnata "Metropolis", una società creata appositamente. E per concludere, le didascalie delle foto. Cercheremo in futuro di accontentare tutti i lettori che ci hanno espresso questa richiesta.

ParCondicio!



Povere locomotive! Anche loro viaggiano come noi e subiscono gli stessi nostri disagi quotidiani. Anche loro hanno diritto ad avere un giornale che affronti i problemi dei trasporti, ed in più dedichi spazio al turismo, alla satira, ai fumetti, alle interviste.

Se conoscete una locomotiva o una carrozza che voglia fare un giornale bello come il nostro ditele di contattarci. Faremo il possibile per aiutarla.

AMICO TRENO lo puoi trovare in distribuzione gratuita alle biglietterie delle principali stazioni ferroviarie oppure lo puoi ricevere direttamente a casa, **GRATUITAMENTE**, ogni mese abbonandoti

AMICOTRENO

Il mensile di proposte in movimento

AMICOTRENO

Periodico d'informazione per il viaggiatore APRILE 1996 ANNO 5 - N. 4

Sped. abb. post. /50% - Milano



ARIECCOCI: PER UN MOVIMENTO DEI CLIENTI

SE I CLIENTI AVESSERO UN PARTITO

A PALERMO PARTE L'INTEGRAZIONE TARIFFARIA

Caro AmicoTreno mi manchi molto...

TiKi milano



Non credeteci. Sotto il sole dei mari del Sud è difficile rimpiangere il treno.
Ma se ogni giorno combattete con il traffico, gli ingorghi ed il caos della città avete più di un motivo per apprezzare il vecchio treno e **AMICO TRENO**, il mensile di notizie, informazioni e proposte fatto dai lettori ed arricchito da interviste, fumetti e tante idee per i vostri itinerari turistici.



AMICOTRENO

Il mensile di proposte in movimento

Lo puoi trovare in distribuzione gratuita alle biglietterie delle principali stazioni ferroviarie oppure lo puoi ricevere direttamente a casa, **GRATUITAMENTE**, ogni mese abbonandoti



Direttore responsabile
Carlo Pino

Comitato di direzione:
Stefano Bernardi (Condirettore Area Trasporto Metropolitano e Regionale), Mario Miniaci (Condirettore Area Passeggeri), Carlo Pino (Responsabile rapporti con i Clienti Divisione TL), Giuseppe Sciarrone (Direttore Area Passeggeri), Cesare Vaciago (Direttore Area Trasporto Metropolitano e Regionale)

Redazione: Cristina Forghieri (servizi speciali), Marisa Radogna (caporedattore), Salvatore Sodano
Segretaria di redazione: Giusy Stella

Collaboratori:
Danilo Antolini, Giorgio Asunis, Mario Benedetti, Fulvio Bergaglio, Silvano Bonauti, Renato Calabrese, Giandomenico Calvi, Giovanni Cassola, Margherita Castelli, Annalisa Celino, Nico Colonna, Leonardo Cordone, Ezio Corradi, Luciano Covi, Angelo Dadda, Massimo Di Mauro, Davide Dragoni, Mario Elia, Alessandro Fantini, Massimo Ferrari, Bianca Maria Fiorillo, Ewald Fischnaller, Paolo Galletta, Nada Gaudino, Edoardo Gorzegno, Gino & Michele, Silvio Grandi, Corrado Leonarduzzi, Enzo Lunari, Fiorenzo Martini, Lorenzo Maruotti, Francesco Midili, Vittorio Motta, Rita Nespoli, Teodoro Oliva, Ernesto Orsini, Luigi Paselli, Athos Passalacqua, Giovanni Pinchi, Angelo Piras, Giacomo Pittau, Dario Recubini, Giambattista Rodolfi, Silvano Roggero, Agostino Romita, Antonietta Sannino, Mauro Scarpi, Franco Vittorio Scimò, Salvatore Sentina, Sandrino Spagnoli, Rodolfo Valentini, Luisa Velardi, Patrizio Vellucci, Francesco Vinci.

Redazione: Corso Magenta, 24 - 20123 Milano
Tel. 02/72439269-460-295 - Fax 02/72439355-464-280

Progetto grafico e impaginazione: Studio Cancelli - Milano

Referenze fotografiche: pagg. 6, 8, 14 foto Foltran; pagg. 10-11 Marco Bruzzo; pag. 12-13 Agenzia Contrasto; pagg.15, 19 Archivio Fs.; pag. 36 Dennis Stock/Ag. Magnum.
Illustrazioni: Marco Vaglieri

Stampa: Baioni Stampa - Roma
Impianti per la stampa: Color Sistem - Milano
Editore: Leonardo Periodici Srl - Viale dei Mille, 35 - Milano
Iscrizione al Tribunale di Milano n° 543 del 16/10/1992
Tiratura 400.000 copie

Il disegno di copertina è di Enzo Lunari

SOMMARIO

4 Arieccoci: per un movimento dei clienti

6 Una folla di affezionati lettori

9 Se i clienti avessero un partito

10 Una lobby a sostegno del treno

12 A Palermo parte l'integrazione tariffaria

14 Al via il quinto ciclo di incontri con la clientela

16 Sul treno natura nella Valle dell'Asso

19 In treno nelle terre del Brunello

20 Sbuffi

22 Eritreo Cazzulati

23 Speciale Mister No & Nick Raider

27 "Terza classe"

28 Agenda

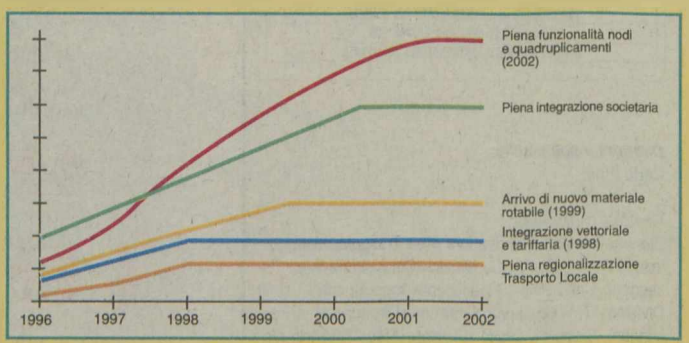
39 Lettere & lettere

Arieccoci: per un movimento dei clienti

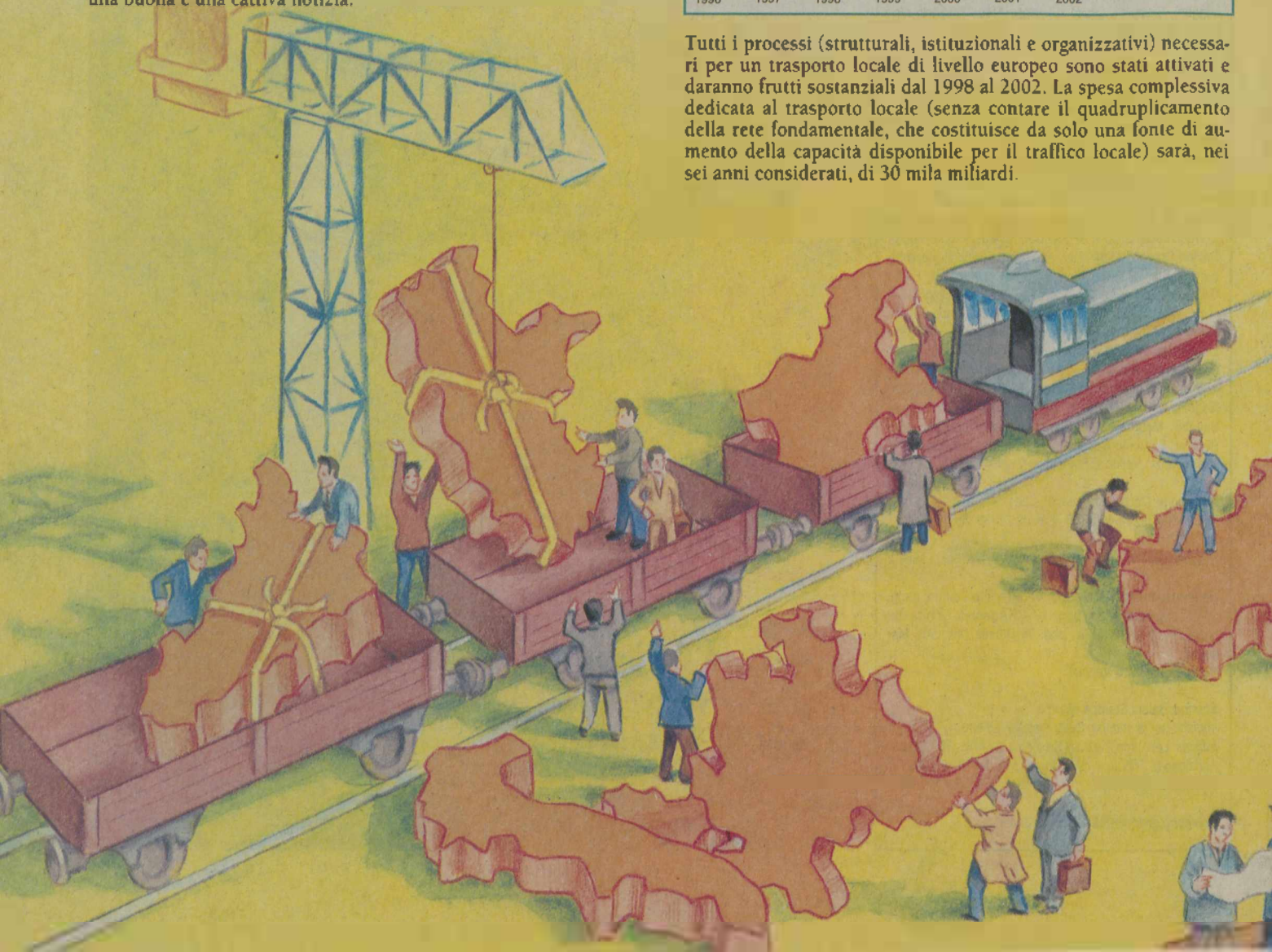
AMICOTRENO

Cari amici,
per tre anni avete letto queste riflessioni con varie firme (e varie qualifiche sotto la mia). In questo numero ne trovate una nuova: vuol dire che sono tornato a casa, con gli amici della Divisione Trasporto Locale, a lavorare e a litigare con Voi. Molte cose, nel frattempo, sono andate avanti: il Parlamento ha varato la regionalizzazione del trasporto locale; il Cipe ha approvato il Contratto di Programma [inclusi gli investimenti che ci riguardano da vicino: nodi e materiale rotabile (doppio piano e locomotive leggere)]; le integrazioni tariffaria e vettoriale procedono sull'intera rete; in molte regioni (Lombardia in testa) sono attive sperimentazioni di integrazione piena (anche societaria) tra Fs e società locali. Se esaminiamo gli effetti di questi progetti nel tempo, troviamo una buona e una cattiva notizia.

La buona notizia.



Tutti i processi (strutturali, istituzionali e organizzativi) necessari per un trasporto locale di livello europeo sono stati attivati e daranno frutti sostanziali dal 1998 al 2002. La spesa complessiva dedicata al trasporto locale (senza contare il quadruplicamento della rete fondamentale, che costituisce da solo una fonte di aumento della capacità disponibile per il traffico locale) sarà, nei sei anni considerati, di 30 mila miliardi.



La cattiva notizia.

Il prossimo triennio (1996/1998) è destinato ad essere un cantiere di idee, di innovazioni, ma anche di lavori in corso lungo linea, di lenta riqualificazione di materiali, di non infrequente (e ne abbiamo spiegato le cause nell'ultimo numero) tensione sindacale. In parole povere: ci aspetta un triennio di progressi, ma anche - come sempre accade - di casini.

Per i lettori di 18 anni, che saranno dei vecchi di 21 nel 1999, un bel problema.

Per quelli che ringiovaniscono, meno. Per far fronte a questo problema noi del Trasporto Locale Fs, in questi anni, ci siamo *attrezzati* con uomini validi; abbiamo aperto qualche prospettiva istituzionale; abbiamo drenato finanziamenti; abbiamo litigato con i sindacati...; abbiamo stabilmente cercato di darvi una voce con cui discutere con noi, come clienti consapevoli. Sentiamo però che, in questa direzione, dobbiamo fare di più.

- Bene sta andando - crediamo - "Amico Treno", con tutti i suoi limiti;
- bene gli incontri con i pendolari, che intendiamo intensificare e rafforzare;
- bene la voce dell'Assoutenti, che Massimo Ferrari fa sentire in ogni numero della rivista.

Ora, però, abbiamo bisogno di un vero movimento - come dicono gli americani - "consumerista".

Abbiamo bisogno, in altri termini, di un "forte sindacato dei clienti".

I sindacati dei lavoratori - e non abbiamo mancato di sottolinearlo quando serviva - hanno fatto parecchi danni all'economia del Paese e alla Ferrovia in particolare. Ma con la loro presenza attiva, dinamica, non di rado assillante, hanno sempre costretto le imprese a risolvere i problemi con l'intelligenza, la tecnologia, l'organizzazione, perché hanno sbarrato la strada dello sfruttamento, stupido e brutale, dell'uomo sull'uomo. Nel triennio difficile che abbiamo di fronte è necessario che i cittadini-clienti facciano la stessa cosa. Non solo e non tanto con i "comitati di linea" (buoni per attivare la partecipazione, cattivi come strumento sindacale perché è troppo facile - vista la scarsità di treni e di tracce - contrapporli ad altri comitati di altre linee), ma con organismi capaci di incidere a livello nazionale (per gli investimenti e per il servizio fino al 1997) e regionale (per il servizio dal 1998 in poi). Un esempio, che sta per toccarvi da vicino, Vi convincerà: nel Contratto di Servizio pubblico il Ministero dei Trasporti ha imposto a Fs Spa di ridurre il trasporto locale da 172 a 160 milioni di treni/km di servizi nel 1996. Il "taglio", che produrrà effetti dal prossimo orario estivo, è stato predisposto da noi con il consueto criterio: via i treni con meno di 50 occupanti. Le proteste che lo stanno accompagnando - comunque tardive - ci vengono, più che da Voi, da gruppetti di ferrovieri cui la soppressione di servizi provoca la fine di qualche comodo privilegio. Trattandosi di lavoratori davvero poco impegnati ("imboscati", si direbbe in gergo militare) il danno è lieve. Del resto è assurdo tagliare treni a Roma perché qualche ferroviere in più se ne stia quieto a Civitavecchia.

Ma quel che voglio sottolineare è che Voi - i nostri clienti - non c'eravate al momento delle decisioni: né quando - e sarebbe stato utile - il Ministero ci ha imposto il "taglio", né quando noi abbiamo deciso come distribuirlo fra le regioni. Quando nel 1998 le singole regioni - non sempre e non tutte preparate in materia di politica dei trasporti - decideranno unilateralmente i vettori (e - probabilmente - altri tagli, per le ragioni che vi abbiamo illustrato negli ultimi due editoriali) Voi non potrete mancare.

Per quelli di Voi che sono *freschi* di studi e che conoscono il calcolo vettoriale, possiamo fare due disegni di semplice comprensione (vedi fig. 1 e 2).

Per quelli invece che il calcolo vettoriale non lo conoscono cerchiamo di semplificare con un concetto: senza la Vostra forza il treno locale può morire di soffocamento, proprio mentre tutte le condizioni istituzionali e strutturali ne garantirebbero crescita e successo.

E poi se non c'è un soggetto in più che ci *rompe le scatole* non riusciamo a divertirci.

Cesare Vaciago
Direttore Area Trasporto Metropolitano e Regionale

P.S. A proposito di divertimento, non perdete l'occasione per partecipare (il 3 ottobre 1996) al "Festival di Amico Treno": informazioni sul prossimo numero.

Fig. 1

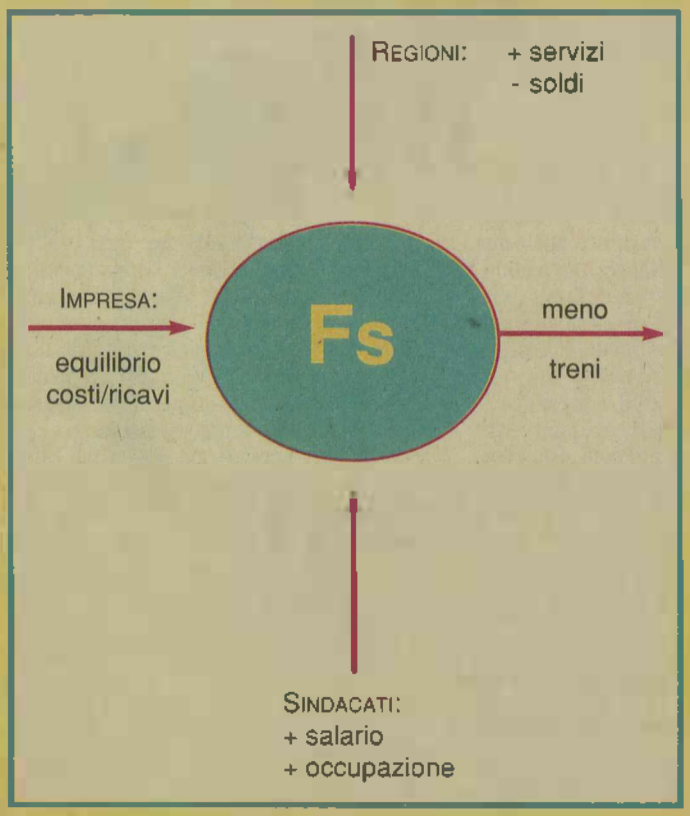
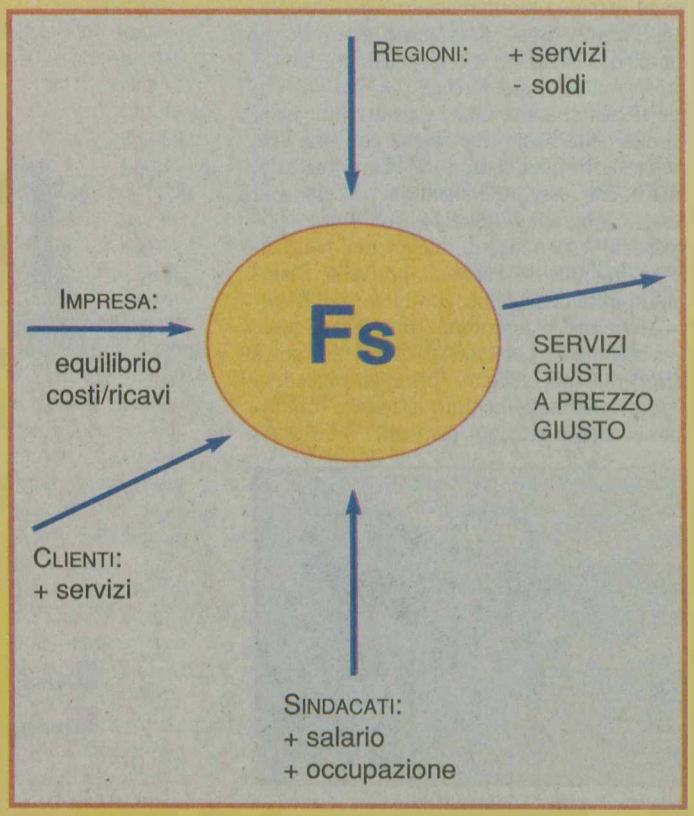


Fig. 2



Una folla di affezionati lettori

Chi sono e come sono cresciuti in pochi mesi gli abbonati ad "Amico Treno"

Gli abbonati ad "Amico Treno" sono tanti, tantissimi: in questi giorni stanno per superare addirittura la quota 250 mila. Dopo soli 4 anni di vita, la nostra rivista è diventata una delle più diffuse in Italia. E, anche se dobbiamo tener conto del fatto che si tratta di un periodico distribuito gratuitamente – e quindi non comparabile con altri, almeno da questo punto di vista – riteniamo di poter andar fieri del suo successo.

Un anno e mezzo fa, quando in ottobre tirammo per la prima volta le somme (il numero degli abbonati era allora inferiore a 150 mila), pensavamo di aver già raggiunto un'adesione difficilmente incrementabile. E invece... A distanza di 16 mesi da quella prima rilevazione gli abbonati sono circa 100 mila in più.

Una parte importante di questi, in verità, li abbiamo *guadagnati* grazie alla *sorella* "Amico Metrebus", che ha accompagnato per quasi un anno l'esperienza dell'integrazione tariffaria nel Lazio ("Metrebus" – ricordiamo – è il nome che è stato dato alla tariffa, che consente l'accesso indifferenziato a Metropolitana, Treno e Bus). Potremmo dire che gli amici del Lazio, in quell'occasione, hanno preso i classici *due piccioni con una fava*: in molti casi si sono, cioè, visti arrivare nella casella della posta due riviste con una sola richiesta. In quel contesto abbiamo ritenuto, infatti, che fosse utile fornire ai possessori di tessera "Metrebus" notizie e informazioni riguardanti esperienze di integrazioni realizzate in altre aree del Paese e... non solo. Dialogando quotidianamente con i lettori di "Amico Metrebus" ci è sembrato pure che vi fosse una sostanziale coincidenza di interessi con i lettori di "Amico Treno"; prima di procedere agli invii abbiamo pensato di testare comunque eventuali reazioni contrarie. Il risultato

Fig. 1





L'esterno della stazione di Verona.

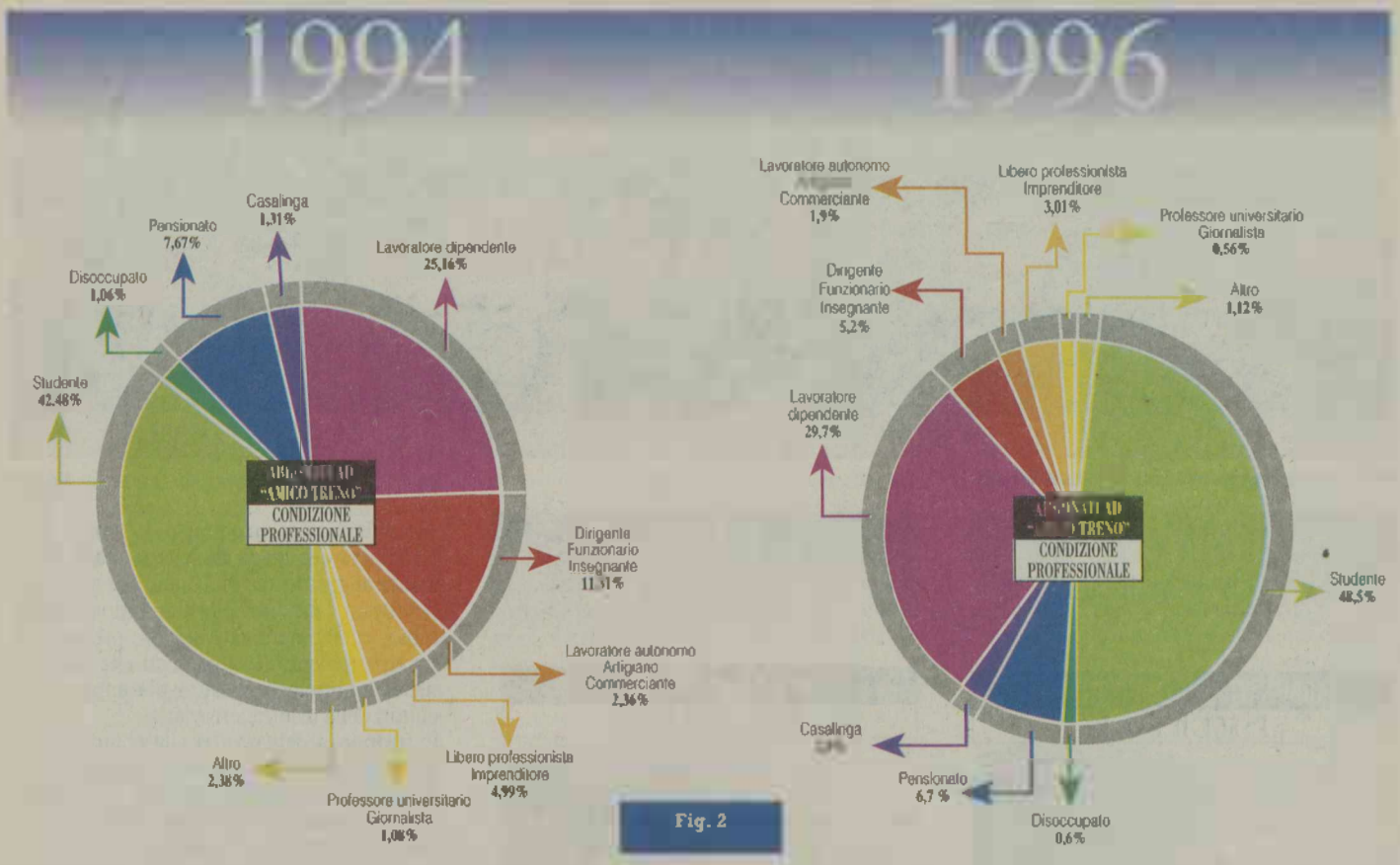


Fig. 2

dell'indagine telefonica a campione, condotta dalla redazione di "Amico Treno", fu a dir poco lusinghiero: su 627 risposte nessuna era negativa e solo 23 degli interrogati si sono dichiarati *indifferenti*. Un'ulteriore conferma di gradimento ci fu fornita dai moltissimi tagliandi di sottoscrizione di abbonamento alla *prima nata* pervenuti a seguito della pubblicazione del coupon sulla quarta di copertina del numero 1 di "Amico Metrebus". Pur sperando di non aver scontentato nessuno degli amici del Lazio (sappiamo che le statistiche, per quanto condotte su campioni significativi, possono a volte rivelare delle sgradite sorprese), cogliamo l'occasione per invitare eventuali *forzati* lettori a darcene notizia.

In questi mesi, a prescindere dalla particolare situazione del Lazio, abbiamo "piacevolmente" contato oltre 20 mila nuove adesioni al giornale, provenienti dalle altre regioni d'Italia: si veda la figura n° 1, che presenta l'ammontare degli abbonati per regione e le variazioni intervenute dall'autunno 1994 ad oggi. L'aumento percentuale più vistoso è quello delle Marche, regione che ha visto quasi raddoppiare i lettori in seguito ad una forte opera di diffusione legata all'integrazione tariffaria con l'Atma e all'iniziativa "Treno MarcheBus".

Molto interessanti sono gli incrementi che si rilevano in altre regioni, dovuti esclusivamente alla spontanea diffusione della rivista e, ci auguriamo, a un maggiore interesse intorno al trasporto locale della ferrovia e ai suoi problemi. Interpretiamo come significativi, ad esempio, i valori di Campania e Puglia: inizialmente queste regioni si erano mostrate abbastanza tiepide nei confronti di "Amico Treno", nonostante possano entrambe contare un buon numero di abituali clienti del treno, ma ora stanno recuperando rapidamente terreno rispetto alle prime della classe. Ancora più interessante è l'ulteriore crescita che si è registrata in regioni come la Sicilia, il Veneto, il Piemonte e il Friuli, che già in occasione della passata verifica presentavano alti valori. Anche dalle piccole (almeno per quanto riguarda la ferrovia) regioni Umbria, Molise e Basilicata sono arrivate numerose nuove richieste. La punta massima di crescita (in valore assoluto) si è verificata in Lombardia, che è passata da oltre 25 mila a quasi 30 mila abbonati.

Unico dato in controtendenza è quello della Sardegna, dove la rivista è stata, fin dall'inizio della campagna di abbonamenti, distribuita a tutti gli utenti abituali del treno, oltre che, naturalmente, a coloro che ne hanno fatto richiesta. In quella regione avevamo già – per intenderci – il numero massimo di lettori che potevamo sperare di raggiungere. L'operazione di pulizia degli elenchi di abbonati (doppioni, indirizzi errati, eccetera), che avevamo preannunciato anche nell'articolo dell'autunno del '94, non è stato compensato dalle nuove richieste di adesione (che pure ci sono state), portando così ad un lieve calo del numero di copie inviate nell'isola.

Ci sembra carino ricordare che "Amico Treno" viene inviato pure in altri Paesi d'Europa e – addirittura – in altri continenti: il più delle volte la richiesta di abbonamento viene da appassionati del treno, ma si segnalano anche casi di abbonamento a nome di scuole o istituzioni che, ci dicono, lo utilizzano per l'apprendimento della lingua italiana. Peraltro è risaputo che in Italia il nostro giornale viene letto da moltissimi studenti: sono quasi il 50 per cento degli abbonati (per l'esattezza 48,5 per cento: vedi figura n. 2). Il grande successo in questo segmento di clientela è anche conseguenza dell'opera di sensibilizzazione che molte Direzioni Regionali svolgono sul loro territorio, con presentazioni del servizio ferroviario e del nostro giornale, nelle scuole.

Dalla stessa figura n .2 si può rilevare come gli abbonati alla rivista, a parte gli studenti, rispecchino la composizione della clientela del trasporto locale. I valori sono sostanzialmente simili a quelli che avevamo già verificato quando gli abbonati erano ancora 150 mila: vi è solo un piccolo aumento degli studenti e dei lavoratori dipendenti. Come piacevole nota possiamo dire che si è verificato un calo della percentuale di disoccupati: ci piacerebbe molto poter dedurre che dipende da un miglioramento del mercato del lavoro o, almeno, della situazione dei nostri abbonati, ma purtroppo temiamo che non sia così.

"Amico Treno" viene letto da persone di tutte le età e di entrambi i sessi. Le donne sono quasi la metà: da sole toccano il 45 per cento. In maggioranza si tratta di giovani, ma con i nuovi abbonamenti hanno guadagnato un più rilevante peso le persone in età matura: i lettori fra i 45 e i 65 anni erano il 13,2 per cento e sono diventati il 22,3 per cento. Il nostro abbonato *più avanti con l'età* è il signor **Nicola Squartini** di Roma: pensate, è nato nel 1900. Hanno 91 anni meno di lui i nostri più giovani lettori (abbonati dal papà o dalla mamma, forse perché ricevano un'educazione precoce al trasporto pubblico): **Riccardo Callà** di Torino, **Luca Martellini** di Riolo Terme (RA), **Atish Andrea Ramba-**



La linea ferroviaria nel tratto Treviso-Mestre

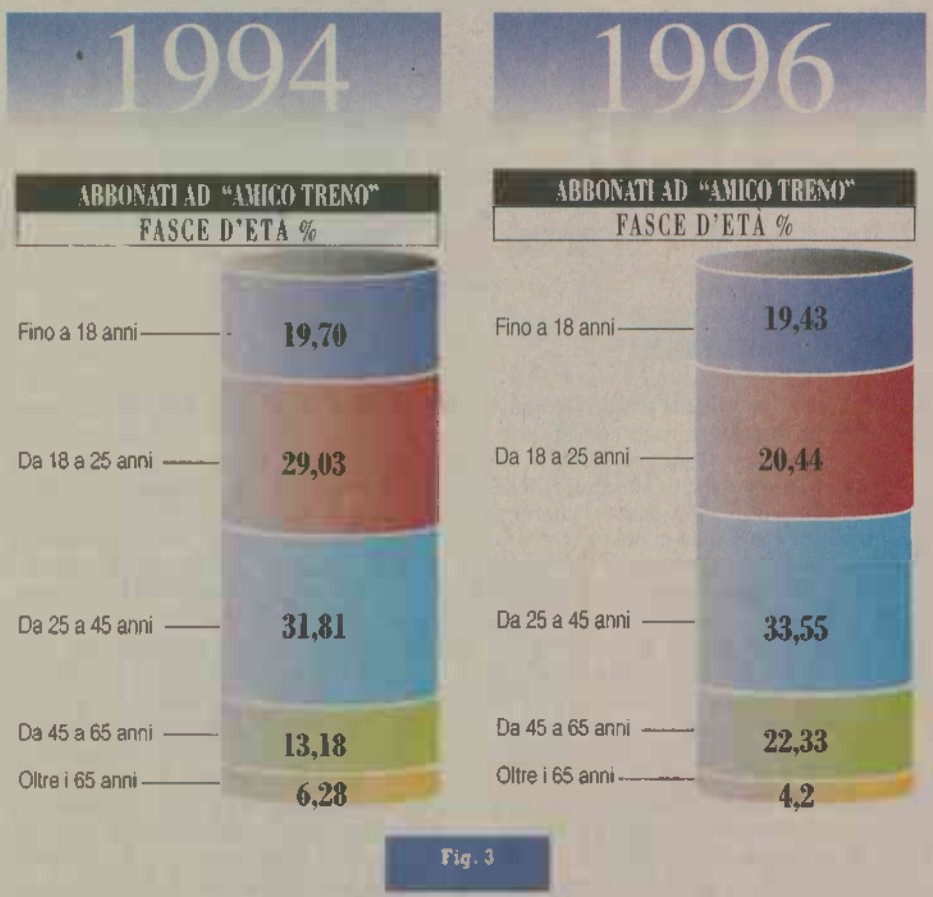


Fig. 3

ran di Bari e **Lorenzo Maggi** di Roma.
La rivista è quindi riuscita a mantenersi aperta ai gusti e alle tematiche che interessano tutti i cittadini, allontanandosi dal rischio, che comunque è sempre presente, di un ripiegamento su argomenti che tradizionalmente attraggono solo i più appassionati cultori della tecnica ferroviaria.
Purtroppo, i dati relativi alla composizione professionale e all'età dei nostri abbonati non sono completi: in molti casi conosciamo solo il nome e l'indirizzo del richiedente. Vi invitiamo ancora una volta a aiutarci a completare il nostro archivio: in fondo basta compilare in tutte le sue parti la scheda che pubblichiamo su quasi ogni numero del giornale. E infine, un ulteriore invito, specialmente rivolto a coloro – e sono davvero tanti – che leggono "Amico Treno", ma non sono abbonati [la rivista viene infatti distribuita mensilmente nelle stazioni di tutta Italia e, in alcune zone d'Italia – vedi la Basilicata – addirittura distribuito come supplemento gratuito al quotidiano locale ("Lucania")]: fatevi vivi, la campagna abbonamenti è sempre aperta.
Per ricevere il giornale a casa è sufficiente inviare una richiesta con nome, cognome, indirizzo (compreso il Cap!) e (se volete aiutarci) sesso, età e professione. L'indirizzo è: "Amico Treno" – Corso Magenta, 24 – 20123 Milano.

Luisa Velardi



Se i clienti avessero un partito

La regionalizzazione dei trasporti locali rende fondamentale il ruolo dei garanti della clientela

In queste settimane di clima elettorale rischiamo di venire travolti da un fiume di parole e di promesse. E di perdere di vista la realtà che ci attende. Certo, ogni partito e ogni singolo candidato sono convinti – spesso in assoluta buona fede – di possedere la ricetta vincente per risolvere ogni problema nazionale. Noi, però, sappiamo che non è proprio così.

Sappiamo per certo che, una volta sfumata l'euforia dei vincitori e il livore degli sconfitti, il futuro governo – qualunque colore rivesta – si troverà tra le mani la patata bollente del dissesto nella finanza pubblica. Un rompicapo talmente complesso da appannare anche gli entusiasmi più tenaci.

Infatti, è ormai fin troppo chiaro come nessuna delle strade teoricamente percorribili possa condurre in tempi brevi a quegli esiti miracolosi che pure tutti, in cuor nostro, ci auguriamo facilmente raggiungibili. Non è semplice ridurre il peso fiscale, senza aprire ulteriori falle nel bilancio; né si possono accrescere di molto le entrate – in termini impositivi o anche solo tariffari – senza rischiare la rivolta dei cittadini.

Neppure è facile ridurre le spese, tenuto conto della crisi occupazionale e visto che gli investimenti anche essenziali (pensiamo al nostro sistema dei trasporti) sono fermi da troppo tempo.

Allo stesso tempo il livello qualitativo dei servizi (stiamo sempre pensando ai trasporti, ma un discorso analogo vale per la sanità, la previdenza e altro) non è ulteriormente comprimibile, senza scadere a livelli da Terzo Mondo.

Dobbiamo, quindi, abituarci a convivere con una realtà economica in cui non ci saranno più le comode scappatoie (per esempio, lo scaricare i costi sulle generazioni future) di un passato non troppo remoto. E in cui ogni miglioramento in un settore sarà pagato attraverso rinunce o sacrifici altrove.

Le Ferrovie dello Stato, per altro, ci hanno già abituato a ragionare in questi termini, visto che da tempo oramai si dimostrano molto sensibili alle esigenze di bilancio. Hanno compresso le spese (anche drasticamente sul versante del personale, ridotto di oltre un terzo nell'arco di un solo quinquennio). Hanno aumentato le tariffe e sfrondato le agevolazioni, sfidando l'ira dei pendolari. In compenso hanno mantenuto e anche accresciuto la loro quota di mercato, che, invero, da noi era alquanto modesta. Però, già a partire dai prossimi anni, dovranno affrontare su base regionale la trattativa – in termini di "accordi di programma" – per stabilire quali e quanti servizi erogare, quali linee mantenere (e, magari, riaprire), quali, eventualmente, chiudere.

Si troveranno a competere, per aggiudicarsi le (poche) risorse disponibili, con altre aziende di trasporto, pubbliche e private, molto agguerrite e ben decise a non rinunciare ad alcuno dei contributi di cui finora hanno potuto avvalersi. Non tutte queste realtà aziendali, tuttavia, sono state coinvolte in uno sforzo di risanamento analogo a quello che le Fs hanno, almeno in parte, intrapreso. Accanto ad alcune municipalizzate sostanzialmente sane e a taluni concessionari privati davvero efficienti, non dimentichiamo come la maggior parte delle imprese del settore – nel Mezzogiorno, ma non soltanto – nascondono grossolani sprechi e rendite di posizione del tutto ingiustificate.

Ma neppure è detto che le Fs partano avvantaggiate, in quanto relativamente più efficienti, nella ripartizione delle risorse finanziarie. Infatti, è facile immaginare come, davanti agli assessori e ai funzionari regionali – non sempre muniti di adeguate competenze e strutture – che, in un futuro non molto lontano, dovranno decidere quali servizi finanziare e a chi affidarli, rischierà di scatenarsi una lotta senza esclusione di colpi.

Una battaglia in cui verranno fatti valere gli interessi corporativi più forti o localmente radicati, i ricatti occupazionali, le cordate clientelari e le amicizie influenti. Tutto, insomma, meno che l'interesse della collettività.

Diventa, allora, altamente auspicabile che l'opinione pubblica più qualificata – quella dei fruitori dei servizi – segua con attenzione l'intero processo e faccia sentire se necessario (temiamo che spesso lo sarà) la propria voce. La partita è grossa.

Per decenni, l'offerta di trasporto pubblico locale, su ferro e su gomma, è rimasta pressoché inalterata. Le novità più consistenti – e talvolta mal digerite – sono venute negli ultimi tempi proprio dalle Ferrovie dello Stato, impegnate nel tentativo di rinnovarsi. Ma, nelle prossime stagioni, l'intera offerta (treni, bus, trasporti urbani) potrebbe essere rimessa in discussione. In una congiuntura economica non certo favorevole, come abbiamo detto all'inizio, che non permetterà di accontentare tutti. È ben consistente il rischio che, senza un forte controllo sociale, a prevalere possano essere le soluzioni meno vantaggiose per i cittadini. Per esempio, che un servizio con autobus (anche se più lento, più scomodo e meno ecologico) possa essere preferito al treno, solo perché il concessionario è maggiormente "introdotto" nel potere locale. O, magari, perché i ferrovieri di quella linea si sono resi indisponibili alle ristrutturazioni che avrebbero reso la scelta della rotaia economicamente vantaggiosa.

A questo punto dovremmo, comunque, domandarci se esista un "partito degli utenti" in grado di far valere i propri legittimi interessi. Purtroppo conosciamo i ritardi e le debolezze che hanno caratterizzato lo sviluppo del movimento consumeristico in Italia. Da un lato, una pluralità di sigle che, a livello nazionale – ovvero, soprattutto nella città di Roma – portano avanti alcune pur lodevoli iniziative di rilievo politico generale. Dall'altro una miriade di realtà locali (nel nostro settore, soprattutto i comitati pendolari), giustamente molto attente ai propri problemi particolari – di un quartiere, di una linea, talora di un singolo treno – ma incapaci di darsi un respiro più ampio.

E questo senza citare i movimenti ambientalisti, che hanno dato più di una mano alla ferrovia, quando si trattava di criticare lo strapotere della gomma, ma non sempre hanno poi saputo esprimere un consenso coerente alle strategie di sviluppo della mobilità alternativa.

Sarebbe questo il momento di compiere un salto di qualità. Presentandosi come un unico soggetto qualificato – magari in forma di federazione tra le organizzazioni esistenti che vogliono conservare la loro identità – in grado di intervenire con autorevolezza ed essere validamente rappresentato in tutte le regioni italiane, dove si deciderà in larga misura il destino del trasporto locale. Si tratta di compiere uno sforzo, anche culturale, oltreché organizzativo, di non piccola entità.

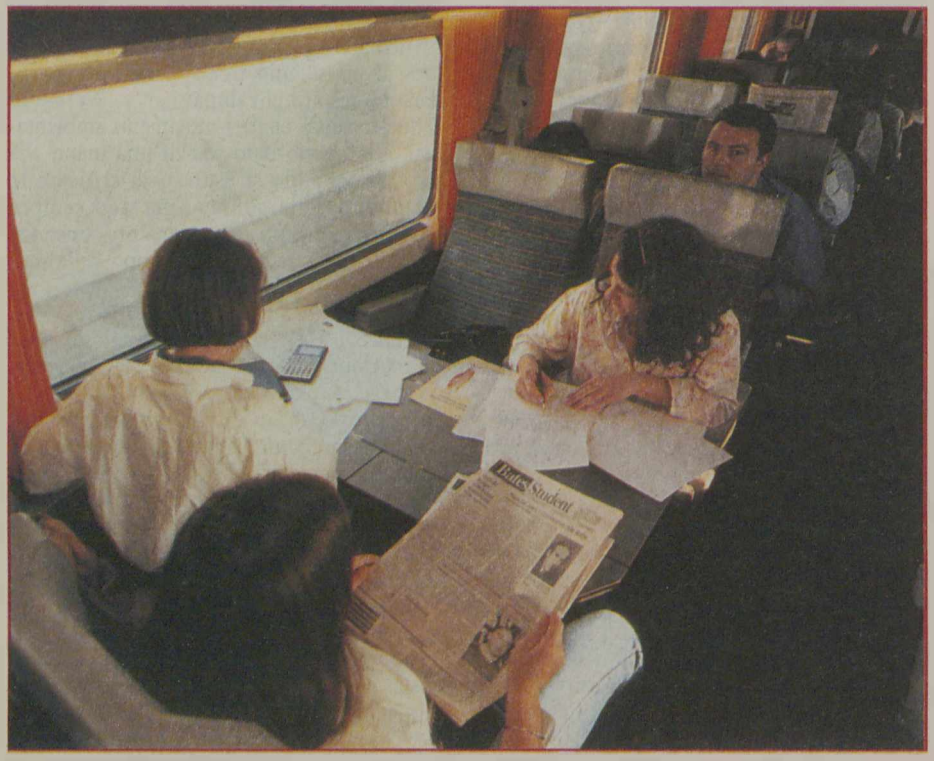
Ma i tempi sono più che maturi per compiere tale passo. E la storia, o anche la più modesta cronaca dei nostri giorni, come ben sappiamo, non aspetta i ritardatari.

Massimo Ferrari
Presidente Assoutenti/Utp

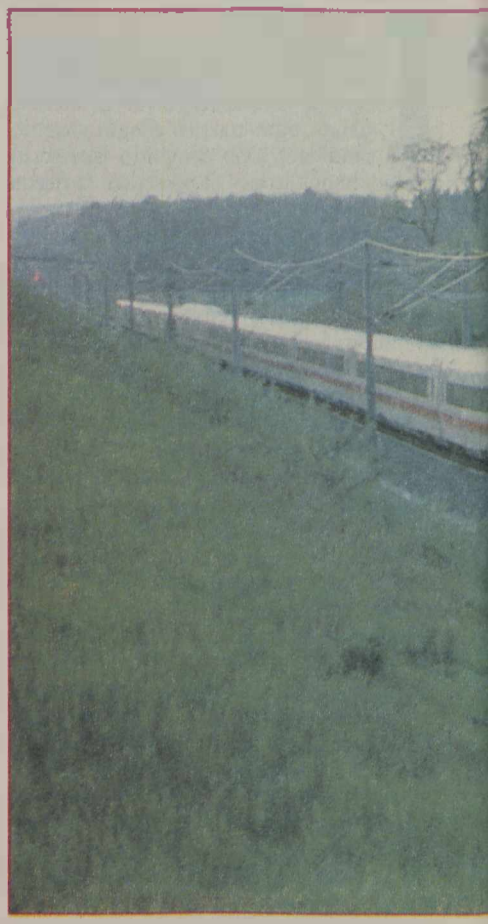
Una lobby a sostegno del treno

L'esperienza di "T&E", federazione europea di associazioni di ambientalisti e utenti dei servizi di trasporto

L'Europa è ormai una realtà da cui le economie nazionali non possono prescindere, pena la progressiva emarginazione dal contesto di sviluppo in cui si muovono non solo gli stati aderenti alla Comunità, ma anche i Paesi confinanti, come quelli orientali, che puntano, seppur con strategie diverse, a una graduale integrazione col resto del continente. Naturalmente, questo percorso è irto di ostacoli e i prezzi da pagare, in termini di garanzie occupazionali e protezioni commerciali, possono risultare alquanto amari, come le scadenze imposte dal trattato di Maastricht hanno già dimostrato in Italia e, soprattutto, in Francia. E anche il settore dei trasporti non può ritenersi esente dalle direttive comunitarie che inducono le politiche nazionali a uniformarsi sulla strada dell'efficienza e della concorrenza. Nello scorso numero di "Amico Treno" abbiamo visto per grandi linee quali siano le prospettive di sviluppo delle imprese ferroviarie europee. Ora vogliamo provare a capire come le organizzazioni di consumatori cerchino di far pesare il loro punto di vista. Ovviamente non mancano associazioni nazionali che nel corso degli anni sono divenute interlocutrici costanti delle imprese ferroviarie e dei governi centrali o regionali, per tutti i problemi che in qualche modo condizionano la quantità e la qualità dei servizi erogati. Così soprattutto la Fnaut (Federation des Association des Usagers de Transport) francese, che ha giocato un ruolo non trascurabile nella stesura delle convenzioni tra Regioni e Sncf (le Ferrovie francesi) che disciplinano la rete dei servizi locali su ferro e su gomma. Non per nulla, l'attuale presidente della Fnaut, Jean Sivardière, è stato a lungo membro del Consiglio di Amministrazione della Sncf in rappresentanza degli interessi della clientela. Un'azione analoga è stata intrapresa in Gran Bretagna dal gruppo Transport 2000, che segue con attenzione il processo di privatizzazione della rete ferroviaria d'oltre Manica, badando che le concessioni rilasciate dal governo di Londra alle nuove società incaricate della produzione del servizio non vadano a detrimento della qualità e non penalizzino l'integrazione tariffaria. È comunque importante sottolineare come queste iniziative, già di per sé rivelatrici della maturazione raggiunta dai consumatori europei, non siano rimaste confinate nell'ambito locale o nazionale, ma abbiano ormai la possibilità di esprimersi a livello comunitario nelle sedi istituzionali di Bruxelles e di Strasburgo.



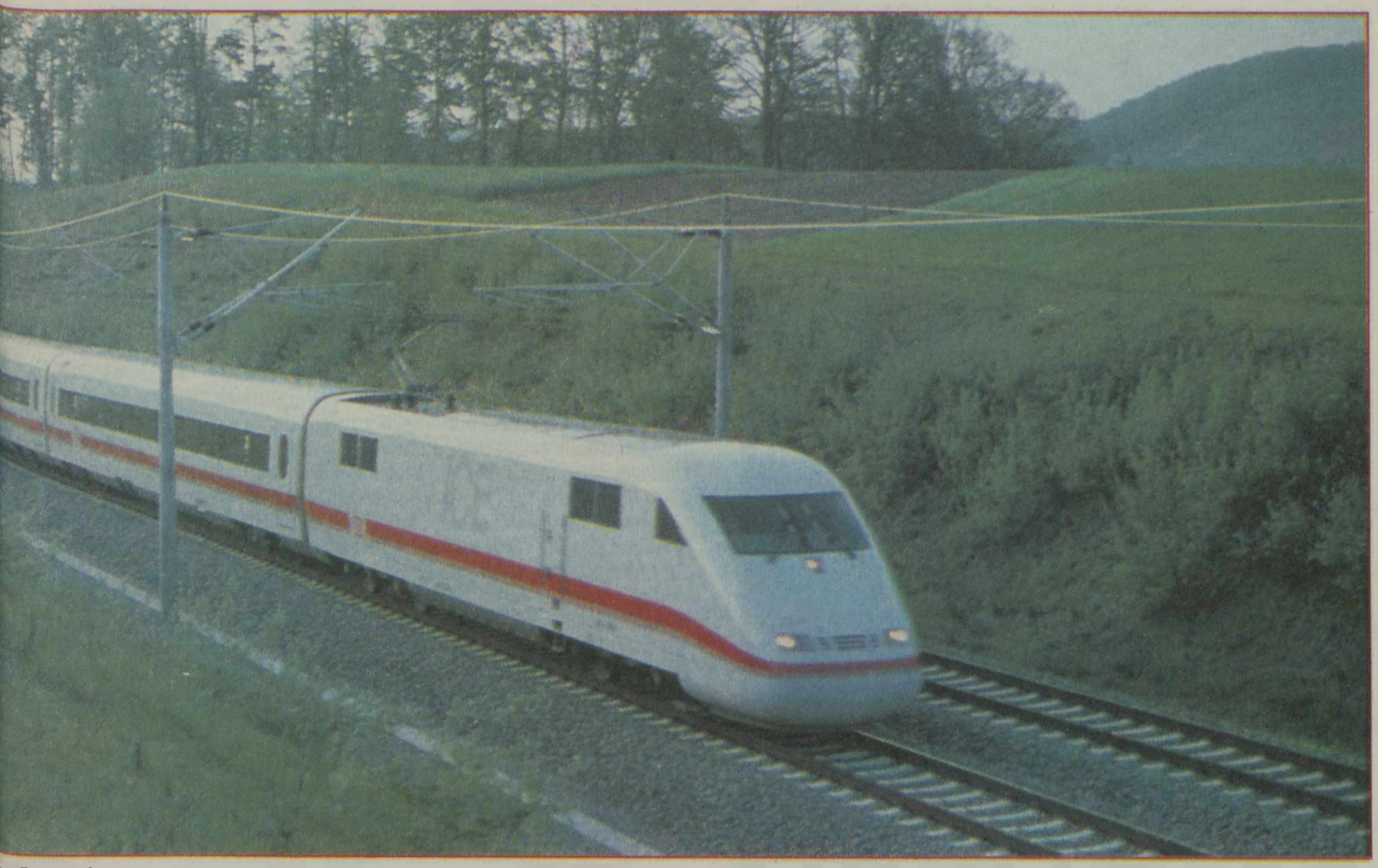
Interno di 2 classe di un TGV in servizio tra Lille e Parigi.



Il treno ad alta velocità ICE sulla nuova linea Mann

Bisogna riconoscere che le principali organizzazioni di utenti e ambientalisti, attente al crescente ruolo giocato dai servizi di trasporto nella nostra vita, hanno saputo con preveggenza darsi una struttura comune. La Federazione Europea per il Trasporto e l'Ambiente ("T&E", sigla che, in inglese, sta per "Transport and Environment") si è costituita fin dal 1990 tra una ventina di associazioni nazionali. Per l'Italia vi aderirono la Lega per l'Ambiente e l'Associazione Utenti del Trasporto Pubblico. Scopo dichiarato di T&E

era quello di costituire una "lobby" di interessi diffusi per far conoscere alle istituzioni comunitarie il parere dei cittadini preoccupati per il pesante impatto ambientale dell'attuale sistema di trasporto, ma anche desiderosi di veder sviluppate forme di mobilità compatibili con il delicato tessuto urbanistico del nostro continente. Inevitabilmente questo approccio ha portato T&E in questi primi sei anni di attività a criticare la crescita incontrollata del traffico su strada, con la conseguente pressione per realizzare nuove imponenti infrastrutture viarie, ma anche del trasporto aereo a breve raggio, in ragione degli alti costi economici e ambientali, non per cui si sono stabiliti proficui contatti con l'Uic (Union International des Chemins de Fer), come pure con l'Uitp (Union Internationale des Trasports Publics), cui aderiscono quasi tutte le maggiori imprese di trasporto urbano. Certamente esistono sfumature anche significative tra i diversi componenti della Federazione. Vi sono le organizzazioni più propriamente ambientaliste e quindi inclini soprattutto a criticare le scelte infrastrutturali penalizzanti per il territorio. Si riconoscono, in questo gruppo, specialmente i sodalizi di cultura tedesca, come il Vcd (Verkehrsclub Deutschland), il Vcö (Verkehrsclub Österreich), la Wijs op Weg ne una struttura aperta anche ad associazioni presenti in Paesi esterni alla Comunità vera e propria, come la Svizzera e la Norvegia. Inoltre, negli anni più recenti si sono aggiunti numerosi organismi costituitisi nelle nuove nazioni dell'Est europeo, come la Slovacchia, la Lettonia e l'Estonia. Nell'aprile dello scorso anno T&E ha tenuto a Brno, nella Repubblica Ceca, un convegno che ha visto la partecipazione di delegati in rappresentanza di quasi tutti gli Stati dell'Europa orientale, preoccupati che la rapida evoluzione delle rispettive economie conduca quella parte del continente a incorrere negli stessi errori che tanto hanno penalizzato nel dopoguerra il



n-Stoccarda.

compensati da vantaggi equivalenti. Per converso, la Federazione Trasporti e Ambiente ha sostenuto, anche attraverso la pubblicazione di numerosi dettagliati dossier (8 volumi della collana "Greening Urban Transport" già pubblicati), il rilancio della rete ferroviaria, soprattutto per le merci sulle lunghe distanze e per i passeggeri all'interno delle aree maggiormente urbanizzate. Pur non contrastando da un punto di vista ideologico la liberalizzazione delle economie europee, T&E sostiene che attualmente i costi sociali e ambientali dei diversi mezzi di trasporto non siano sopportati che in parte dai fruitori. Con la conseguenza di favorire la scelta del mezzo individuale per gli spostamenti e di alterare le condizioni di base per un'effettiva concorrenza tra le imprese. Questa, d'altra parte, è anche la posizione assunta dai vertici di molte delle aziende ferroviarie europee, olandese. Viceversa, le associazioni francesi, belghe e spagnole puntano con maggior determinazione alla difesa e al potenziamento dei servizi di trasporto pubblico, inclusa l'alta velocità ferroviaria.

Le tematiche che agiteranno nei prossimi anni i consumatori a livello comunitario riguardano alcuni punti già individuati con precisione: il rapporto tra economia, sistema fiscale e trasporti; il traffico merci a lunga distanza; la qualità dell'aria in ambito urbano; il miglioramento dei veicoli e dei carburanti; le prospettive del trasporto aereo; le misure per incentivare l'uso del trasporto pubblico; la mobilità integrata, i grandi progetti paneuropei, che ricadono nel cosiddetto TEN (Trans European Network). Per quanto riguarda quest'ultimo tema, va detto che, con felice intuizione, T&E si è data fin dall'origi- corretto sviluppo del sistema dei trasporti in Occidente, con la crescita indiscriminata degli investimenti nella rete stradale e il mancato ammodernamento dei servizi ferroviari e del trasporto pubblico urbano su ferro. Per coordinare le iniziative in quella vasta area, T&E, che ha la propria sede centrale a Bruxelles, ha aperto anche un ufficio permanente a Budapest. Inoltre la Federazione mantiene stretti rapporti con organizzazioni consorelle sorte in altre parti del globo, come Transport 2000 canadese, Action for Public Transport australiana e la Sustran, un gruppo costituitosi recentemente a Kuala Lumpur per seguire le nazioni emergenti dell'Estremo Oriente. Decisamente, la sensibilità ai problemi dei trasporti e della qualità dei servizi sta ormai diffondendosi in tutto il mondo sviluppato.

Commuter

A Palermo parte l'integrazione tariffaria

Si potrà viaggiare con un unico biglietto sugli autobus dell'Amat e sui treni del servizio metropolitano



Leoluca Orlando, Sindaco di Palermo.

Sono facce soddisfatte quelle che incontriamo a Palazzo delle Aquile l'11 marzo. In particolare lo sono quelle dei rappresentanti dell'Amat (l'azienda che gestisce il trasporto urbano a Palermo) e delle Fs che, dopo un anno e mezzo di *trattative*, sono riusciti finalmente a realizzare l'integrazione tariffaria. Naturalmente, durante la conferenza stampa di presentazione del "Metròbus" (il nuovo biglietto che consentirà di utilizzare sia i mezzi dell'Amat sia i treni in servizio metropolitano) a fianco del sindaco **Leoluca Orlando** ci sono gli artefici di questo importante progetto. Per l'azienda cittadina sono presenti il presidente **Cesare Lapiana** e il direttore **Franco Alessandro** e per le Fs il direttore della Zona Territoriale Sicilia **Mario La Rocca**, il direttore del "Trasporto metropolitano e regionale" **Franco Vittorio Scimò** e il responsabile del nucleo territoriale "Servizi di Stazione" **Manfredi Todaro**. Non è voluto mancare all'appuntamento neppure **Stefano Bernardi**, condirettore dell'Area "Trasporto metropolitano e regionale", a sottolineare l'importanza del risultato raggiunto.
"Amico Treno" – per la verità – aveva già dato notizia del "Metròbus" sul numero di febbraio nella rubrica "Agenda". Vogliamo però ricordare brevemente in questo spazio, cercando di utilizzare le parole di alcuni degli intervenuti alla conferenza stampa dell'11 marzo, i punti salienti dell'integrazione tariffaria palermitana.

«Questa conferenza stampa a differenza di altre – ha detto **Leoluca Orlando** – non annuncia un evento che sarà, ma dà comunicazione di un fatto che ormai è realtà: il rapporto sempre più stretto tra il servizio di trasporto pubblico gestito dall'Amat e quello gestito dalle Ferrovie dello Stato. L'Amministrazione Comunale ha sempre considerato importantissimo l'apporto della rete metropolitana ferroviaria, tant'è vero che, nel recente Accordo di Programma sottoscritto con la Provincia, abbiamo indicato come elemento qualificante dell'Accordo stesso la chiusura dell'anello ferroviario (magari da realizzarsi in sotterranea). Una volta completato, l'anello ferroviario diverrà l'ossatura vera e propria di un completo e funzionale servizio di trasporto pubblico. L'integrazione tariffaria – già inaugurata il 1° di marzo con il "Metròbus City Pass" con validità oraria o giornaliera e che si arricchirà dal 1° di aprile con la vendita del carnet turistico di 20 biglietti giornalieri – traguarda alla costruzione di una sorta di "*pass*" valido per l'intero territorio cittadino. I successivi passaggi saranno, infatti, quelli dell'istituzione delle carte di libera circolazione "Metròbus City Pass" settimanale, mensile e annuale. Naturalmente saranno previsti abbonamenti per la mobilità degli anziani, dei disoccupati, dei meno abbienti e delle categorie protette.
L'integrazione tariffaria realizzata a Palermo rappresenta – ha proseguito **Orlando** – un grosso passo avanti verso un diverso *stile di vita*. Credo che sia nostro dovere, come amministratori della cosa pubblica, non limitarci alla realizzazione delle opere, ma anche, in qualche modo, educare i cittadini a utilizzarle. Troppo spesso accade, infatti, che vengano investite ingenti somme per la realizzazione di progetti ritenuti importanti per il miglioramento della qualità della vita dei cittadini con risultati che finiscono per essere inferiori alle aspettative. Questo avviene perché manca l'*azione pedagogica*, la preparazione all'evento. "Metròbus" credo abbia la capacità di avvicinare i cittadini all'utilizzo dei mezzi di trasporto pubblico: può rappresentare sicura-





mente una leva importante per cambiare abitudini consolidate. Vorrei aggiungere che questa iniziativa conferma e consolida l'ottimo rapporto di grande collaborazione esistente fra le Ferrovie dello Stato e la città di Palermo».

«Siamo felici – ha detto **Mario La Rocca** – di aver potuto realizzare una delle prime integrazioni tariffarie fra Fs e aziende municipalizzate, seconda nel Sud soltanto a quella di Napoli. Un'esperienza che faciliterà le successive già in cantiere nella nostra regione. A Catania, ad esempio, stiamo bruciando rapidamente le tappe per raggiungere lo stesso risultato. E anche a Messina si stanno facendo grandi passi in avanti. Questa realizzazione dovrà guidarci anche nell'opera di coinvolgimento di realtà diverse dalle aziende di trasporto municipalizzate; penso, nel di queste parole, a quanto sarebbe importante coinvolgere al più pres Ast (Azienda Siciliana Trasporti) in un progetto di integrazione a livello regionale, in primo luogo per quanto riguarda il coordinamento degli orari dei servizi. Siamo sicuri che la clientela dimostrerà di gradire il nuovo sistema tariffario integrato: è già successo a Roma, a Napoli, a Genova... Nel nostro piccolo abbiamo cercato di testare in anticipo gli umori della gente a Catania, dove il progetto di integrazione tariffaria era partito prima di quello di Palermo. I dati forniti da un questionario diffuso fra utilizzatori e non dei servizi pubblici di trasporto si sono rivelati addirittura lusinghieri, tanto da far pensare che fossimo in ritardo rispetto alle esigenze manifestate dai clienti. A mio avviso ha ragione il Sindaco: toccare *con mano* i vantaggi offerti dal sistema porterà sicuramente il nostro cliente a riflettere, più di quanto abbia fatto finora, sull'utilità dei mezzi pubblici, ancorché non perfettamente organizzati ed efficienti, in città congestionate e a rischio sotto il profilo dell'inquinamento acustico ed atmosferico».

Stefano Bernardi, dopo aver ringraziato il sindaco di Palermo e i responsabili dell'Amat per la disponibilità e la collaborazione, ha illustrato brevemente la *filosofia* (o – meglio – la logica) che sottende alla ricerca delle integrazioni fra imprese di trasporto pubblico. In sostanza il discorso può essere così riassunto: dato che le risorse da assegnare al settore del trasporto pubblico sono destinate a calare e dato che non si vogliono penalizzare i clienti, ma anzi si vuole fornire un trasporto migliore, non resta che concordare fra tutti i produttori le modalità di erogazione del servizio. Questo vuol dire permettere ai clienti di utilizzare tutti i mezzi a disposizione con un unico titolo di viaggio, evitare sovrapposizioni (più vettori su una stessa tratta), spostare le risorse recuperate dove sono effettivamente utili e cercare di coordinare gli orari (creando pure centri di interscambio fra ferro e gomma). Una ricetta semplice da realizzare se si ha la fortuna di trovare interlocutori intelligenti come è avvenuto a Palermo.

Cesare Lapiana e **Franco Alessandro** hanno a loro volta sottolineato l'importanza della collaborazione con la Direzione del Trasporto metropolitano e regionale Fs e si sono detti certi che l'integrazione tariffaria realizzata a Palermo innescherà un circolo virtuoso: i cittadini che decideranno di abbandonare la propria auto per passare al mezzo pubblico potranno muoversi meglio all'interno di una città decongestionata e dall'aria più pulita.

Nel corso della conferenza stampa il sindaco Orlando ha voluto pure conoscere il progetto di comunicazione della Divisione Trasporto Locale e il nostro giornale.

Carlo Pino





Una panoramica di Palermo.

Al via il quinto ciclo di incontri con la clientela

Fs e pendolari a confronto per discutere del nuovo orario estivo e della qualità del servizio



Viaggiatori in attesa alla stazione di Mestre

Dopo il compleanno del nostro giornale dobbiamo segnalarne un altro abbastanza importante: quello degli incontri con la clientela, nati anch'essi nel 1992. Si tratta, come si può facilmente constatare, di due iniziative coetanee. E la coincidenza non è affatto casuale.

Tra gli obiettivi che la Divisione Trasporto Locale si propose alla sua nascita c'era infatti quello di instaurare un canale di comunicazione con la propria clientela, per ascoltarne proteste, lamentele, proposte, in modo da fornire un servizio adeguato alle esigenze di coloro che lo utilizzano. Dunque una forma di comunicazione, come si dice in gergo, a due vie: alla fase della ricezione devono necessariamente seguire risposte ed atti concreti.

Insieme al giornale si decise perciò di costituire (d'accordo con l'Utp-Assoutenti) una sede istituzionale di confronto con la clientela e le sue associazioni, attraverso incontri periodici da tenere soprattutto nella fase di preparazione dell'orario ferroviario.

Nel panorama dei servizi pubblici italiani questi appuntamenti rappresentarono un evento alquanto insolito. Al punto che ancora oggi, a distanza di quattro anni, l'iniziativa vanta pochissimi tentativi di imitazione.

Gli incontri "istituzionali" che si sono svolti nei primi quattro cicli sono stati circa ottanta ed hanno interessato le più varie realtà geografiche e socio-economiche del nostro Paese, con una partecipazione complessiva di oltre cinquemila persone. Senza contare i rappresentanti di sindacati, forze politiche ed amministrazioni locali, che hanno dimostrato notevole attenzione verso queste iniziative.

Insieme a problemi specifici (orari, fermate, coincidenze ecc.) e a situazioni particolari (in qualche caso al limite del campanilismo), nel corso degli incontri sono stati spesso affrontati temi più generali e complessi, riguardanti la programmazione dei servizi, le politiche tariffarie, la riorganizzazione del sistema dei trasporti, le difficoltà della circolazione.

Dal confronto, a volte anche aspro e polemico, ma mai incivile, è così emerso un profilo della nostra clientela che non ci consente eccessive pigrizie (e noi della redazione di "Amico Treno" abbiamo avuto modo di constatarlo in varie altre occasioni). Alla chiarezza d'idee sulla qualità dei servizi richiesti si unisce infatti una non trascurabile compe-

INCONTRI TENUTI CON LA CLIENTELA

1992 - Primo ciclo	Incontri: 15	Partecipanti: 1.040
1993 - Secondo ciclo	Incontri: 15	Partecipanti: 1.144
1994 - Terzo ciclo	Incontri: 24	Partecipanti: 1.730
1995 - Quarto ciclo	Incontri: 24	Partecipanti: 1.548
Totale	Incontri: 78	Partecipanti: 5.462

N.B. Nel numero dei partecipanti non sono inclusi i rappresentanti delle amministrazioni locali, dei sindacati, delle forze politiche, della stampa ecc.

tenza, mentre ogni giudizio (senza pessimismi o rassegnazione) è vincolato ai miglioramenti realizzati.
Dal 1992 molta acqua è passata sotto i ponti e ai problemi vecchi e non del tutto risolti (puntualità, frequenze, comfort, regolamenti a volte ancora troppo ottusamente burocratici) se ne sono aggiunti di nuovi, creando altri momenti di attrito, ma confermando anche la necessità del confronto. Le modifiche tariffarie, il nuovo sistema di emissione e convalida dei biglietti sono sale sulle ferite e in qualche occasione bruciano più del dovuto.
Alcuni risultati possiamo tuttavia vantarli.
È il caso dell'integrazione vettoriale e tariffaria che, oltre a consentire l'utilizzazione di più mezzi con un solo biglietto, permette di ottenere significativi benefici (purtroppo non sempre compresi ed apprezzati dalla clientela) sul fronte della riduzione dei costi, grazie alla razionalizzazione dei servizi.
Identico significato è da attribuire al risanamento finanziario delle Fs, che insieme ad un recupero di efficienza e produttività ci consente di investire risorse nell'acquisto di nuovo materiale rotabile e nell'ammodernamento delle strutture.
Il prossimo ciclo di incontri, il quinto, inizia nella seconda metà di aprile e ha come tema l'"Orario estivo '96", nel quale sono state recepite molte delle proposte avanzate dalla clientela e dagli Enti locali, anche se numerosi rimangono gli ostacoli di natura tecnica e finanziaria.
Tuttavia quest'anno l'attenzione sarà probabilmente catalizzata dalle innovazioni delineate nell'ultima Legge Finanziaria che, con la regionalizzazione dell'intero comparto del trasporto locale, colloca il settore in uno scenario completamente diverso, modificando, insieme ai sistemi di finanziamento, gli attuali assetti societari ed organizzativi.
Molte cose sono dunque cambiate da quel "lontano" 1992. Per ciò che riguarda i nostri rapporti con la clientela una innanzitutto: le occasioni di confronto e di dialogo non si limitano ad un solo appuntamento, ma sono una pratica ormai quotidiana.
Per noi è stata una specie di rivoluzione copernicana che all'*utente*, oggetto passivo di presunte concessioni, ha sostituito un soggetto al quale siamo obbligati a vendere servizi di una qualità proporzionata al prezzo direttamente ed indirettamente pagato: come *cliente* e come *contribuente*.

Salvatore Sodano

REGIONE	LOCALITÀ	DATA
Abruzzo	Pescara	Giovedì 18 aprile
Alto Adige	Ora	Lunedì 20 maggio
Basilicata	Melfi	Lunedì 27 maggio
Calabria	Vibo Valentia	Giovedì 9 maggio
Campania	Napoli	Martedì 28 maggio
Emilia Rom.	Piacenza	Martedì 7 maggio
Friuli-Venezia G.	Cervignano	Giovedì 23 maggio
Lazio	Monterotondo	Venerdì 10 maggio
Liguria	Campo ligure	Mercoledì 8 maggio
Lombardia	Pavia	Giovedì 16 maggio
Marche	Macerata	Martedì 14 maggio
Molise	Boiano	Giovedì 30 maggio
Piemonte	Torino	Venerdì 31 maggio
Puglia	Bari	Lunedì 13 maggio
Sardegna	San Gavino	Venerdì 26 aprile
Sicilia	Agrigento	Martedì 21 maggio
Toscana	Siena	Venerdì 17 maggio
Trentino	Pergine	Venerdì 24 maggio
Umbria	Spoleto	Mercoledì 29 maggio
Valle d'Aosta	Aosta	Mercoledì 22 maggio
Veneto	Padova	Mercoledì 15 maggio

L'ora e le sedi degli incontri, nonché le eventuali modifiche di data, saranno comunicate con annunci a mezzo stampa ed avvisi nelle stazioni. Ulteriori e più dettagliate informazioni potranno inoltre essere richieste alle Sedi Regionali TL.



Viaggiatori in attesa sul marciapiede della stazione di Genova-Brignole.

INDIRIZZI DELLE SEDI REGIONALI DEL TRASPORTO METROPOLITANO E REGIONALE

Abruzzo	Via Ferrari, 1	65100 Pescara	tel. 085/4210954	fax 085/4282092
Alto Adige	P.zza Stazione, 3	39100 Bolzano	tel. 0471/973668	fax 0471/313522
Basilicata	Via Gallitello, 58	85100 Potenza	tel. 0971/54546	fax 0971/497326
Calabria	Via Cimino, 1	89127 Reggio C.	tel. 0965/331334	fax 0965/863221
Campania	Centro Direz.le -Via Porzio A/7	80143 Napoli	tel. 081/5625223	fax 081/5676615
Emilia Rom.	Via D'Azeglio, 38	40123 Bologna	tel. 051/262194	fax 051/6306343
Friuli-Venezia G.	V.le Europa Unita, 40	33100 Udine	tel. 0432/506714	fax 0432/592447
Lazio	Via G. da Castel Bolognese, 30/32	00183 Roma	tel. 06/5884294	fax 06/47303052
Liguria	Via A. Doria, 5	16126 Genova	tel. 010/252577	fax 010/2743417
Lombardia	P.zza Freud, 1	20154 Milano	tel. 02/29002482	fax 02/63717487
Marche	P.zza Cavour, 23	60121 Ancona	tel. 071/2071054	fax 071/5924315
Molise	Via G. Garibaldi, 1/b	86100 Campobasso	tel. 0874/311133	fax 0874/92611
Piemonte	Via Nizza, 2	10125 Torino	tel. 011/6699436	fax 011/655161
Puglia	Corso Italia, 23	70123 Bari	tel. 080/5213848	fax 080/5732542
Sardegna	Via Roma, 6	09123 Cagliari	tel. 070/652240	fax 070/664315
Sicilia	Via Roma, 19	90133 Palermo	tel. 091/6170224	fax 091/6176691
Toscana	P.zza Unità d'Italia, 1	50123 Firenze	tel. 055/289543	fax 055/287042
Trentino	Via Dosso Dossi, 23	38100 Trento	tel. 0461/891407	fax 0461/891652
Umbria	P.zza Vittorio Veneto	06124 Perugia	tel. 075/5006186	fax 075/5006186
Valle d'Aosta	P.zza Manzetti, 1	11100 Aosta	tel. 0165/239541	fax 0165/239541
Veneto	Fondamenta S. Lucia, 23	30121 Venezia	tel. 041/716309	fax 041/785470

Sul treno natura nella Valle dell'Asso

Un itinerario per conoscere da vicino le suggestioni del paesaggio senese



Una ferrovia non muore mai. Può scomparire per un certo tempo, schernita per la sua lentezza o per la sua presunta scomodità. Può restare nella memoria di pochi a ricordare tempi in cui le auto non la facevano ancora da padrone, quando la gente abitava ancora le campagne e apprezzava la sbuffante macchina a vapore come segno di un progresso ancora positivo senza i controproducenti effetti della nostra moderna civiltà.

Talvolta la traccia di una vecchia ferrovia può dileguarsi e la vegetazione rinvenire sui suoi impianti. Ma resta sempre qualche indizio, qualche segnale. Proprio come la linea Asciano-Monte Antico in provincia di Siena. Data per dispersa fra le pagine dell'Orario Ufficiale Fs, finita fra le moribonde per i dirigenti aziendali, infine chiusa al traffico nel 1994, oggi essa rivive come ferrovia turistica, adibita al trasporto non più di merci e carbone, ma di ciclisti, camminatori, canoisti, naturalisti ecc. ecc.

Una scelta coraggiosa e gradita a quanti desiderano conoscere da vicino e con tranquillità le bellezze dello splendido paesaggio senese. Nei finesettimana, durante la bella stagione (secondo il calendario che troverete pubblicato a pag. 19), piccoli convogli tornano a percorrere la zona delle Crete e la Valle dell'Asso con un variato programma di proposte escursionistiche. Ne presentiamo una ai nostri lettori, scelta a caso senza timore di sbagliare perché sono tutte bellissime.

Prima di guidarvi lasciatemi però raccontare qualcosa su questa ferrovia utilizzando materiali raccolti da Stefano Maggi, uno studioso di storia ferroviaria, che si ripromette di pubblicare fra poco un'accurata ricerca sulla ferrovia per la Maremma, di cui la Asciano-Monte Antico ne costituiva un tratto.

La ferrovia delle Crete

Il problema ferroviario a Siena fu affrontato verso la metà dell'Ottocento con grande pragmatismo. Senza attendere contributi pubblici, un gruppo di cittadini nel 1845 diede vita alla Società per la Strada Ferrata Centrale Toscana. Nel giro di un ventennio essa realizzò un collegamento dorsale fra Empoli (1849) e Chiusi (1862) passando per Siena, poi prolungato a Orte nel 1874. Nel 1859, il Governo provvisorio della Toscana, nell'intento di promuovere il risanamento ambientale e lo sviluppo della Maremma, conferì alla Società senese lo studio per una linea in direzione di Grosseto. Nel primo tratto essa avrebbe utilizzato il tronco già esistente Siena-Asciano per poi istradarsi lungo le vallate dell'Asso e dell'Orcia e sfociare infine nella piana grossetana.

Il primo tronco da Asciano a Torrenieri (21 km) fu aperto il 14 maggio 1865, il secondo fino a Monte Amiata (12,9 km) il 14 agosto 1871, il terzo fino a Montepescali (49,7 km) il 27 maggio 1872. Nell'ultimo tratto la linea si raccordava alla già esistente tirrenica. Il ritardo nella costruzione fu dovuto ai grandi rivolgimenti politici in atto in quel momento nel Paese; nel 1865, poi, la Centrale Toscana fu inglobata nella Società per le Strade Ferrate Romane che per cause di bilancio non attuò subito il progetto. Nel 1927 fu aperta la quasi parallela linea Siena-Buonconvento-Monte Antico, tuttora in esercizio, primo avvio di un più ampio progetto di connessione fra Siena, Viterbo e Roma, rim to però irrealizzato.

Da San Giovanni d'Asso a Monte Oliveto Maggiore

Itinerario circolare a piedi con partenza e arrivo alla stazione di San Giovanni d'Asso (linea Siena-Asciano-Monte Antico).

***Lunghezza**: km 18. **Dislivello**: 326 metri.*

***Tempo medio di percorrenza**: 3/4 ore.*

***Condizioni del percorso**: strade carrabili sterrate; nessuna difficoltà, sconsigliabili solo in caso di piogge recenti. Ristoro a Chiusure (bar) e a Monte Oliveto.*

***Altre informazioni utili.** Ristoranti: a San Giovanni d'Asso, Villa d'Asso, tel. 0577/823227; a Monte Oliveto, La Torre, tel. 0577/707022. In caso di pernottamento si consigliano le seguenti aziende agrituristiche:* Bandini, *a Lucignano d'Asso, tel. 0577/823068;* La Canonica, *a 5 km da San Giovanni d'Asso, tel. 0577/834244-834359;* Bagnacci, *a 6 km da San Giovanni d'Asso, tel. 0577/823173-823205.*

L'abbazia di Monte Oliveto Maggiore è visitabile in estate dalle 9.15 alle 12.15 e dalle 15.15 alle 18; in inverno, chiusura alle 17. Direzione Trasporto Locale Toscana Fs, tel. 055/2356194. Apt di Siena, piazza del Campo 56, tel. 0577/280551, fax 0577/281041.

***Periodo consigliato**: primavera, autunno.*

Itinerario collaudato l'8 febbraio 1996.

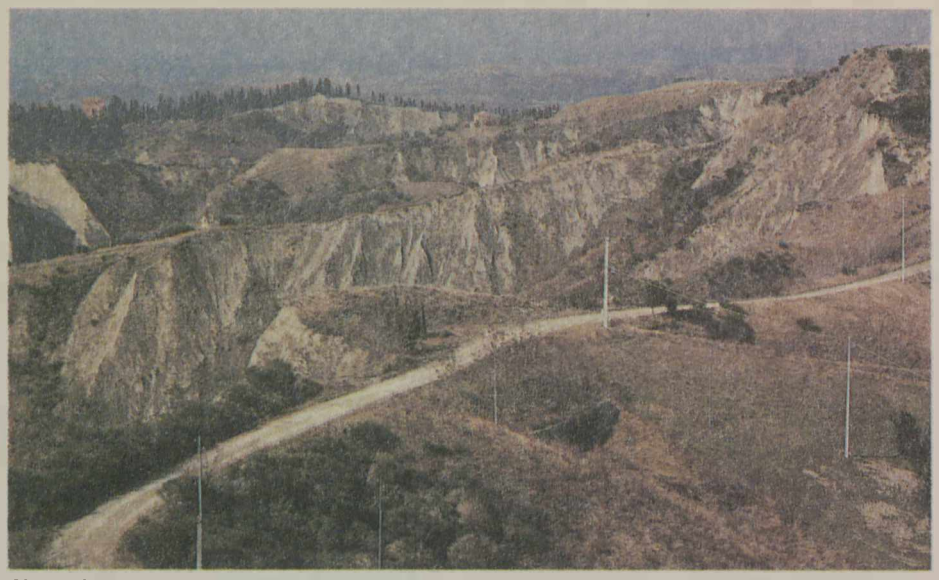
La stazione di San Giovanni d'Asso (km 0, alt. 271) si trova ai piedi del colle ove si distende l'abitato. Si sale brevemente fino alla piazza Gramsci, antistante il castello.



Il Nibbio Bruno (Milvus migrans) è un rapace che predilige le riarse colline delle crete.

1. San Giovanni d'Asso. L'anima del paese sta tutta nel suo poderoso **castello**, insieme di articolati corpi di fabbrica, riuniti nel corso del tempo. In realtà è anche definibile come "grancia", vale a dire come una fattoria fortificata, dove, accanto alla parte nobile residenziale, sussistevano attività di deposito, di trattamento o di smercio dei prodotti agricoli. Con questa funzione appartenne ad esempio, nel XIV secolo, allo Spedale senese di Santa Maria della Scala.
Sulla piazza sorge anche un piccolo, prezioso edificio romanico annoverato fra i più significativi dell'epoca per quanto attiene al senese. Si tratta della **chiesa di San Pietro in Villore**, originaria dell'XI o dell'inizio del XII secolo. Nelle forme e nei decori dei capitelli della facciata, gli storici hanno riconosciuto influenze di scuola lombarda e motivi affini a quelli presenti nella non lontana Sant'Antimo. Nel XIII secolo fu ricostruita la parte superiore della facciata e innalzato il caratteristico campanile in laterizio, a vela. All'interno si cela una cripta a tre navatelle e sette colonne.
Dalla piazza Gramsci l'itinerario scende per poche decine di metri su via Roma, piega a destra e, fatti pochi altri passi, di nuovo a destra imboccando uno stradello sterrato. Lasciate le ultime case, ci si addentra in aperta campagna. Alla prima biforcazione si tiene a sinistra iniziando a scendere verso il Fosso Mabbione.
2. Le crete. Il paesaggio è quello delle "crete senesi", una porzione di territorio che copre un'ampia mezzaluna a sud-est di Siena, composto di materiali argillosi, biancastri, teneri e incoerenti, frammisti a sabbie, di antica origine pliocenica (da 4 a 1,7 milioni di anni fa). Un suolo avaro per la coltivazione ma incredibilmente suggestivo per il modellamento delle forme: qui morbide e spoglie groppe quasi graffiate in geometriche tessiture dalle macchine agricole, là lunghe creste giallastre o naturali impluvi dove il maggior spessore di sabbie ha favorito la crescita della vegetazione arborea, altrove quasi assente. Infine, dove l'equilibrio fra gli elementi è più instabile, la fantastica immagine dei calanchi, caotico scenario di terre sbrecciate e sfaldate, ma prezioso microambiente di studio sui dinamismi della crosta terrestre.
In un ambiente così stranito, dalle sensazioni opposte di armonia o desolazione, il cipresso, l'albero principe della Toscana, sembra quasi il tocco di penna di un'poeta della natura. Edith Wharton, scrittrice americana, viaggiando da queste parti, riveriva "le loro guglie intessute di velluto color nero sbiadito", richiamandone la preziosa funzione con una bella immagine figurata: "disseminati dalla mano parsimoniosa con cui lo scrittore esperto traccia i punti esclamativi". Messo lì a coppie, a capannelli, a filari singoli o doppi esemplifica il gesto, il segno umano nella costruzione del paesaggio.
Nel boschetto di pioppi che rasenta il fosso è stata istituita una riserva per la riproduzione spontanea del **tartufo bianco** delle Crete senesi. San Giovanni ha la più alta percentuale di tartufai in Italia: 60 cercatori abilitati su 900 abitanti, ed è qui che a novembre di ogni anno si tiene, ma sarebbe meglio dire si celebra, la Mostra Mercato del tartufo bianco.
Superato il Fosso Mabbione la stradina sale ripida e, lambito un pino secolare, tocca in successione il podere Selva (km 1.9, alt. 310) e il podere Poggio Boldrini (km 2.6, alt. 338) prima di pianeggiare, ormai quasi sull'alto del crinale dei colli. Si affronta un'ultima erta per guadagnare la sella più alta (km 3.5, alt. 393) da cui verso sinistra si stacca una stradina che si seguirà nel percorso di ritorno.
La nostra strada per ora prosegue diritta e scende di qualche passo fino a regalarci, poco prima di un altro bivio (tenere a destra), una splendida veduta panoramica sui calanchi e sul sovrastante terrazzo naturale che sostiene, in una cornice di pini e di cipressi, la storica abbazia di Monte Oliveto Maggiore, la meta principale del nostro itinerario. Prima di arrivarvi il percorso però indugia ancora passando per il villaggio di **Chiusure** (km 5.8, alt. 376, fontana), raccolto sulla cima di un colle.
Per raggiungere l'abbazia seguono ora due chilometri di strada asfaltata che consentono però altri splendidi colpi d'occhio sulle erosioni provocate dai calanchi.
3. I calanchi. Il meccanismo di formazione dei calanchi è semplice: sono il risultato di un fenomeno di ruscellamento lungo strati





Monte Oliveto Maggiore.

di materiale argilloso. L'acqua piovana, non trattenuta dalla vegetazione e impedita dall'argilla a penetrare in profondità, defluisce in superficie erodendo i versanti e dividendoli in profondi solchi. I calanchi sono più diffusi sui versanti rivolti al sole perché la resistenza all'erosione è anche determinata dall'energia solare. Qui, dopo la pioggia, il sole asciuga in fretta l'argilla, fratturandola in piccole forme reticolari. La pioggia successiva penetra nelle fessure e facilita l'asporto dello strato fratturato. In un ambiente così arido la vegetazione è scarsa, quasi inesistente. Sopravvivono solo alcune pianticelle alofite, cioè "amanti del sale", in grado di accumulare questa sostanza nelle cellule per trarre con sufficiente forza la poca acqua dal suolo. La più caratteristica è *Artemisia cretacea*, una pianticella che nella specie volgare risulta comune in tutta Italia.

Ancora pochi passi e quindi, entrando nella pineta, si accede all'area dell'abbazia (km 7.8, alt. 272).

4. L'abbazia di Monte Oliveto Maggiore. Era il 1313 quando Giovanni Tolomei, dottore in "utroque juri", cavaliere dagli sproni d'oro investito da Rodolfo I d'Asburgo, capo dei ghibellini di Siena, si ritirò in totale penitenza sul poggio detto "deserto d'Accona". Di lì a poco, sul luogo che prese il nuovo nome di Monte Uliveto, convennero altri monaci; nel 1319 Giovanni XXII approvò la regola del nuovo ordine dando il via alla costruzione del convento.

Centocinquanta anni dopo, Pio II Piccolomini visitandolo così lo descrisse: «Se domandi qual è la forma del colle in cui risiede, osserva la foglia di un castagno. Rovinose scoscese rupi e profondissimi baratri, la cui vista incute ribrezzo ed orrore, ne impediscono da ogni parte l'accesso, salvo un'angusta lingua di terra, sull'ingresso della quale sta a difesa una solida torre, munita di un antifosso ripieno d'acqua e cavalcato da un ponte levatoio. Declive è il ripiano del colle, nel cui centro si inalza un nobile tempio, e contiguo ad esso il portico, i corridoi, i refettori ed ogni genere di officine necessarie alla vita e agli usi religiosi. Non vi ha nulla che non possa dirsi egregio, niente che non sia nitido, e che non si osservi con ansietà». Certo ai suoi tempi mancavano ancora le opere d'arte che avrebbero dovuto conferire a Monte Oliveto il rango che oggi le spetta, ma la sensazione d'ambiente è la stessa.

La visita è d'obbligo e l'appassionato d'arte sa già come destinare il suo tempo. Dedicarlo quasi interamente all'osservazione delle **Storie di San Benedetto**, famosi affreschi di Luca Signorelli e del Sodoma che ricoprono le pareti del Chiostro Grande. Ma anche il profano ne è attratto, soprattutto per la composizione e il carattere figurativo dei soggetti, poco comuni all'iconografia classica, geniali ideazioni dei due artisti, soprattutto del Sodoma, definito Mattozzo dal Vasari, biografo dei pittori del Rinascimento. La sempiterna tentazione del male, contro la quale il Santo vigila, combatte, vince, è tradotta in scene di minima quotidianità. Il diavolo agisce come un discolo, pronto a dispetti, mezzucci, buffe scaramucce nei confronti di poveri fraticelli che attendono il liberatorio intervento di San Benedetto. Quasi fumetti, se il termine non suonasse offensivo per due dei maggiori maestri del nostro Rinascimento, con tanto di accurate ambientazioni di paesaggio, dettagli, didascalie, contorni, allegorie varie.

Conclusa la visita al convento, occorre fare ritorno a Chiusure per la stessa strada dell'andata e proseguire ancora su di essa fino al bivio che vi avevo precedentemente segnalato (km 12, alt. 393). Qui si abbandona la strada già fatta e si volge verso destra per una breve diversione.

Il percorso aggira dall'alto il solco di Vallesanta, toponimo che ricorda i primordi dell'evangelizzazione di questa zona, legata alle gesta di San Marcellino di Pava, martire vissuto nella seconda metà del sec. III. Il suo sepolcro si trovava lungo una strada romana, forse proprio sul poggio coronato da cipressi ove sorge l'attuale cappella, lambita poco oltre dal nostro itinerario (km 13, alt. 354).

Attraversate le case del podere Borghe (km 13.5, alt. 330) occorre prestare attenzione: percorsi altri 300 metri, all'altezza di una grossa quercia che divide le vie, si lascia la maggiore per una secondaria, sulla destra (c'è un piccolo cartellino con il numero 5). È un tratto ombroso che sbocca poco oltre sulla strada per Monterongriffoli (km 14.9, alt. 302), cui si accede volgendo a destra per circa 500 metri.

5. Monterongriffoli. Minuscolo grappolo di case in fiammeggiante laterizio dove si erge l'immancabile castello, un edificio questo eretto nel XIII secolo quando il borgo aveva una certa importanza anche per la vicina presenza dell'antichissima chiesa battesimale di Pava, nominata fin dal 714.

Lasciato il pittoresco villaggio si torna sulla strada d'accesso, si lascia il bivio da cui si era pervenuti e si continua sulla via principale in ripida discesa fino a confluire nella strada provinciale della Valle dell'Asso (km 16.5, alt. 266), ormai in vista di San Giovanni. Seguendo la provinciale verso sinistra si giunge, dopo poco più di un chilometro, alla stazione ferroviaria da cui si era partiti (km 18).





testo e illustrazioni di Albano Marcarini

Si ringraziano per la collaborazione: Mauro Scarpi, Stefano Maggi, Mario Farnetani e il Sindaco di San Giovanni d'Asso, Roberto Cappella.

In treno nelle terre del Brunello

Ripristinata la ferrovia tra Asciano e Monte Antico

Dopo una chiusura di circa due anni riapre la *Ferrovia della Val d'Orcia*, che si sviluppa ai piedi del Monte Amiata, attraversando la zona delle Crete senesi e la valle del fiume Orcia. Un territorio di grande valore ambientale e paesaggistico, futuro parco naturale e culturale, dove, tra l'altro, si produce un vino molto pregiato, il famoso "Brunello".
Già nel 1995, grazie alla collaborazione tra l'Amministrazione provinciale di Siena e la Direzione regionale trasporto locale Fs della Toscana, gruppi di escursionisti, su prenotazione, avevano potuto percorrere l'anello ferroviario Siena-Asciano-Monte Antico-Buonconvento-Siena, con l'iniziativa *Trenonatura*.
Da quest'anno viene invece garantita una vera e propria riapertura della linea per scopi turistici. Con i finanziamenti dell'Amministrazione provinciale e l'impegno di un gruppo di volontari è stato possibile realizzare un programma che per 15 domeniche, nel periodo maggio-giugno e settembre-ottobre, prevede un servizio spola tra Asciano e Monte Antico, in coincidenza con i collegamenti da Firenze, Grosseto e dalla direttrice Roma-Chiusi.
Da ciascuna stazione, una rete di sentieri - in buona parte già approntata - consente inoltre itinerari di trekking e mountain bike.
Il materiale rotabile speciale, composto da automotrici storiche Aln 773 costruite negli anni Cinquanta, è stato messo a disposizione dalle Ferrovie dello Stato. Della pubblicizzazione dell'iniziativa e della valorizzazione delle attrattive turistiche esistenti lungo la linea, nonché della vendita dei biglietti e dell'assistenza ai clienti si occupa invece il gruppo dei volontari, che ha costituito la sezione Val d'Orcia della Fbs (l'Associazione per la Ferrovia del Basso Sebino di cui si è parlato sui numeri 7/94 e 7/95 di "Amico Treno").
Il progetto *Trenonatura* vuole dimostrare come sia possibile, con forme innovative di gestione, il riutilizzo delle ferrovie a scarso traffico, che percorrono spesso zone rimaste estranee a fenomeni di urbanizzazione e industrializzazione, rivestendo per questo un fondamentale ruolo naturalistico e di collegamento tra le varie attività di valorizzazione del territorio.
Con questa iniziativa si intende inoltre dare un contributo alla conservazione di un importante patrimonio di "archeologia industriale": i monumenti, infatti, non sono soltanto quelli risalenti all'antichità classica o al Medioevo. Anche il XIX sec. ha lasciato resti di realizzazioni di particolare pregio artistico e architettonico, tra le quali si inseriscono a buon diritto le linee ferroviarie, con i loro ponti, le gallerie e le stazioni, che spesso costituiscono delle vere opere d'arte.

Stefano Maggi
(coordinatore dei volontari per il ripristino della Ferrovia della Val d'Orcia)



La stazione di Monte Amiata.

CALENDARIO E ORARIO DI EFFETTUAZIONE DEI TRENI TURISTICI

GIORNI DI EFFETTUAZIONE: 1, 12, 19 e 26 maggio
2, 9,16 e 23 giugno
1, 8, 15, 22 e 29 settembre
6 e 13 ottobre

ORARIO

ANDATA					RITORNO		
08,35		15,15		Siena			19,53
09,00		15,40		Asciano			19,25
09,05	11,30	15,45	17,40	Asciano	11,00	17,30	19,20
10,00	12,15*	16,35	18,28	Monte Antico	10,10	16,40	18,35

* prosegue per Siena (a. 13,15) via Buonconvento, con fermata a Pian delle Vigne, Murlo, Buonconvento, Monteroni d'Arbia.

Sulla tratta Asciano/Monte Antico i treni effettuano fermata in tutte le stazioni.

Il costo di un biglietto speciale giornaliero, che consente di percorrere l'intero anello ferroviario, è di lire 15 mila.

● *Per informazioni (visite guidate, itinerari personalizzati ecc.): Agenzia Corymbus s.r.l. - Siena - Tel. 0577/271654*

Al via Thalys, ultimo grido in fatto di Tgv

Si chiama Thalys il nuovo Tgv rosso fuoco chiamato a servire la relazione tra Parigi, il Belgio e l'Olanda. Già dal 29 gennaio due convogli della nuova generazione circolano tra la capitale francese e Bruxelles, ma si tratta solo di un rodaggio. Il lancio in grande stile è previsto per il 2 giugno prossimo, con l'entrata in vigore dell'orario estivo, quando saranno attivate ben 13 coppie di servizi quotidiani. Tra questi, quattro proseguiranno oltre Bruxelles alla volta di Amsterdam, mentre altri due avranno il loro destino finale nella stazione di Liegi. Inoltre, cinque coppie di corse ogni giorno permetteranno di viaggiare tra Parigi ed Anversa; due di esse fermeranno anche nella città di Mons. I tempi di percorrenza scenderanno a 2 ore e 6 minuti per il percorso tra Parigi e Bruxelles, ed a 4h e 45' per il tragitto fino ad Amsterdam. Con la successiva apertura della linea ad alta velocità fino alla capitale belga, prevista per l'estate del 1998, i tempi si ridurranno rispettivamente a 1h e 22' e a 4h e 15'. Verrà inoltre proposta una relazione tra Parigi e Colonia in 4h e 10'. L'obiettivo commerciale di Thalys è di acquisire almeno un milione di clienti all'anno. Attualmente scelgono il treno su questo itinerario circa 500 mila persone, 200 mila in meno rispetto al decennio precedente. Ma d'ora in poi Thalys dovrebbe permettere alla rotaia di ristabilire il primato sulla concorrenza aerea ed autostradale.

Boom del traffico lungo il corridoio mediterraneo

Le Ferrovie spagnole (Renfe) puntano sul miglioramento del cosiddetto "corridoio mediterraneo", ovvero della linea che unisce Valencia a Barcellona, parallela alla costa. Già ora l'evoluzione del traffico è promettente: nel corso del 1995 gli introiti sono cresciuti del 16,6 per cento ed il numero di passeggeri del 17,4 per cento. L'indice di occupazione dei treni si aggira sul 60 per cento, ma nei fine settimana spesso tutti i posti disponibili risultano occupati, obbligando a rinforzare la composizione dei convogli. Questa linea serve un'area densamente popolata in cui vivono circa otto milioni di persone. Qui si concentra il 40 per cento dell'intera produzione iberica. Nel novembre 1996 si concluderà la prima tappa di interventi sulle infrastrutture che consentirà di ridurre il tempo di percorrenza a 2h e 45' su 371 km di percorso, contro le 3h e 55' dei migliori treni attuali.
Tra due anni, a conclusione dei lavori, si potrà guadagnare un'altra mezz'ora, elevando la velocità commerciale a 165 km/h, valore molto buono per una linea tradizionale. Su questa relazione verranno impiegati i nuovi elettrotreni Talgo 200. Tre coppie di corse proseguiranno oltre Barcellona, fino a Montpellier in Francia, dove troveranno coincidenza con i Tgv per Parigi, permettendo così di raggiungere in giornata la capitale francese.

Gli effetti dello sciopero sulla mobilità parigina

Lo sciopero dei trasporti pubblici (treni, metrò e autobus), che ha interessato per ben tre settimane consecutive la regione parigina alla fine del 1995, ha costretto studenti e lavoratori a modificare le proprie abitudini di spostamento. I sociologi ed i pianificatori hanno cercato di capire come si siano trasformate le abitudini durante lo sciopero e se una parte dei comportamenti potrà prolungarsi nel tempo. Ne sono emersi alcuni elementi di riflessione. Innanzitutto, le attività produttive hanno potuto conservare una certa normalità, solo perché l'89 per cento delle imprese ha consentito rettifiche negli orari di lavoro e l'80 per cento dei pendolari ha accettato di modificare i propri orari, oppure ha scelto di pernottare presso amici, in alberghi o in ostelli, ovvero ha preso giorni di ferie e di permesso. La carenza a tempo indeterminato dei trasporti pubblici comporterebbe, dunque, il collasso di molte attività industriali o terziarie. Durante lo sciopero si sono comunque modificati anche i modi di spostamento. La circolazione automobilistica è cresciuta "solo" del 19 per cento (ma tanto è bastato per paralizzare gran parte delle strade), grazie al senso civico dei cittadini, che hanno privilegiato, ove possibile, gli spostamenti a piedi e soprattutto in bicicletta (questi ultimi aumentati del 171 per cento). Inoltre è cresciuta dell'85 per cento la condivisione della stessa auto tra colleghi o parenti. Gli esperti ritengono comunque che questo fenomeno sia solo passeggero, perché "esistono dei freni significativi che impediscono ad una pratica di solidarietà eccezionale di divenire comportamento abituale. L'uso promiscuo dell'automobile resta confinato a ristrette nicchie di mercato e solo il trasporto pubblico può fornire un sistema di mobilità alternativa al mezzo proprio nella città di Parigi e nella sua grande banlieu". Resta il fatto che, in forza dello sciopero, la Ratp (l'azienda di trasporti della capitale francese) ha perduto circa 100 mila abbonati e non sarà facile adesso riconquistarli tutti all'uso di metrò e bus.

Treni più veloci sull'asse mitteleuropeo

Grandi lavori di potenziamento sono programmati dalla Comunità Europea per ammodernare l'asse ferroviario tra Berlino, Praga e Vienna. Le tre capitali della Mitteleuropa furono collegate tra loro fin dalla prima metà del secolo scorso. Anzi, l'arteria verso Linz può considerarsi una delle più antiche strade ferrate del mondo, essendo stata inaugurata nel lontano 1827, solo due anni dopo la capostipite britannica che, tra Stockton e Darlington, aprì l'epopea della macchina a vapore.
La Cortina di Ferro calata nel dopoguerra proprio nel cuore del nostro continente de-



terminò tuttavia la lenta decadenza dei collegamenti. Oggi il treno migliore, l'Eurocity "Vindobona", impiega 9 ore e mezza per coprire l'intero tragitto di 787 km. Nei prossimi anni, grazie ad investimenti congiunti della Comunità e dei governi tedesco, ceco ed austriaco, la velocità massima sarà elevata fino a 160/200 km/h, a seconda delle tratte pianeggianti o collinari. Ciò consentirà la riduzione dei tempi di percorrenza ad 8 ore a partire dal 1997, per poi scendere a 6h e 30' nel 2002. Il probabile impiego di "Pendolini" su questo itinerario piuttosto tortuoso consentirà quindi ulteriori migliorie. Già oggi il traffico è abbastanza sostenuto, con il transito di un numero oscillante tra i 21 ed i 79 treni passeggeri e tra i 9 e i 45 convogli merci ogni giorno sulle varie sezioni di linea. Si prevede che il traffico possa crescere rispettivamente del 16,5 per cento per le persone e del 40 per cento per le merci nei prossimi quattro anni.

Berlino notturna con i mezzi pubblici

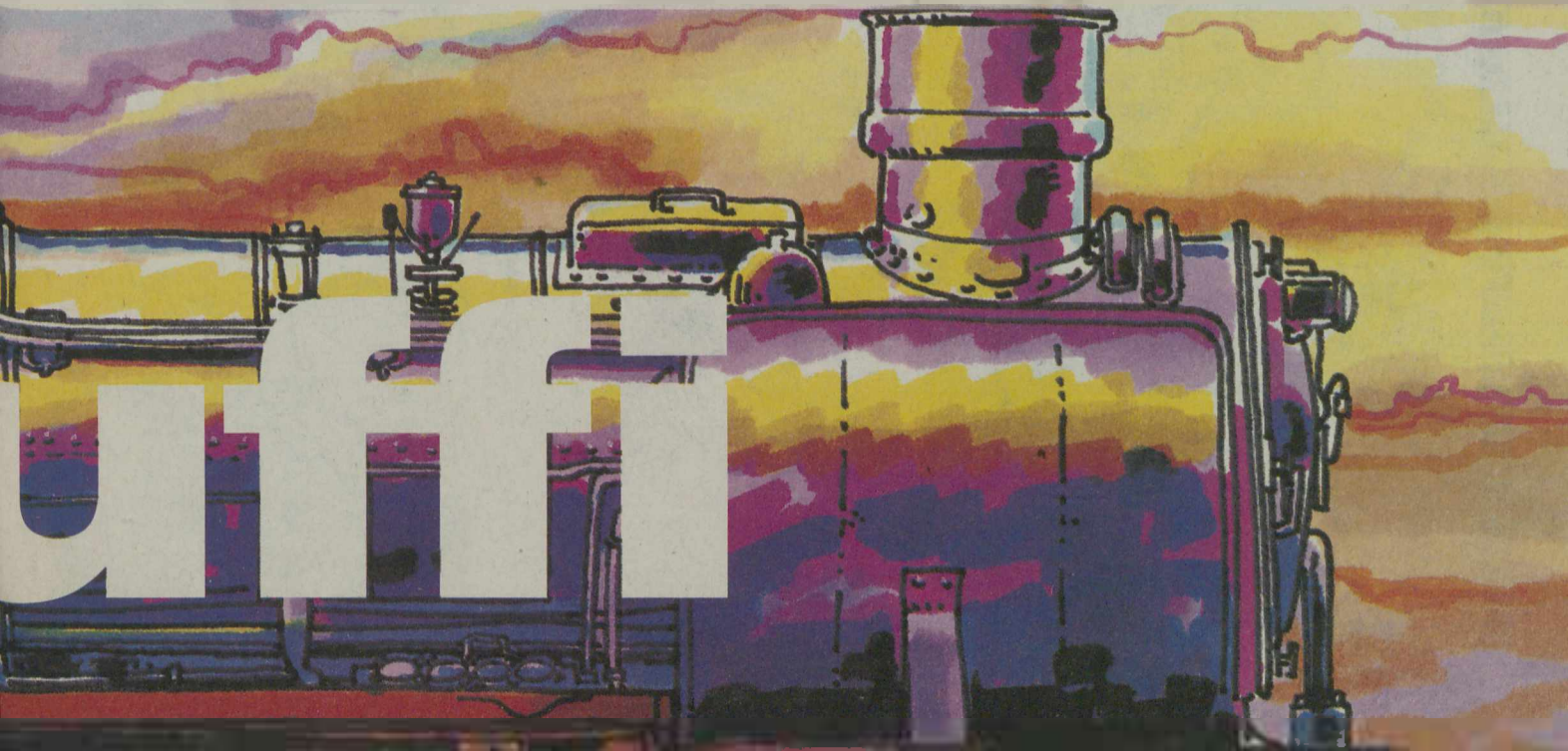
Berlino è una delle città più estese del mondo. La superficie è otto volte superiore a quella del municipio di Parigi. E, in quanto a vita notturna, la futura capitale tedesca già ora non ha nulla da invidiare alla "ville lumière". Un gran numero di Kneipe, caffè con o senza intrattenimenti, restano aperti fino a [illegible]ba e molti ne approfittano per tirare tardi. Ma, in ragione delle grandi distanze tra un quartiere e l'altro, le tariffe dei taxi sono alquanto elevate, per cui la domanda di trasporto collettivo resta sostenuta anche durante le ore notturne. Sono ben 50 le linee di autobus che funzionano ininterrottamente con un passaggio ogni mezz'ora (le principali ogni 15 minuti).
Nei rioni periferici i viaggiatori possono addirittura chiedere al conducente di essere lasciati davanti alla porta di casa. Nelle notti di fine settimana a questi servizi si aggiungono anche due linee di metrò, quattro di tram ed alcuni treni suburbani. Lungi dal voler scoraggiare gli utenti nottambuli, si intensificano le iniziative per favorire gli spostamenti con i mezzi pubblici. Un paio d'anni or sono è stata lanciata l'operazione Clubs United, cui partecipano una cinquantina di bar e di locali notturni. Tre linee speciali funzionano fino alle 4 del mattino per raggiungerli. Acquistando un biglietto al costo di circa 30 mila lire si ha diritto, oltre al passaggio in bus, anche all'ingresso negli esercizi associati. L'iniziativa ha incontrato un notevole successo tra la clientela.

Antico e moderno per le vie di Lisbona

Una delle caratteristiche di Lisbona, la bella capitale portoghese che sorge sulle colline all'estuario del fiume Tago, è di aver conservato il parco tranviario più antico attualmente in circolazione.
I piccoli "electricos" gialli della società Carris – cui è affidato il servizio di trasporto pubblico – pur essendo sottoposti ad attenta manutenzione e pur avendo conosciuto negli ultimi tempi la decorazione della pubblicità sulle fiancate, ricreano l'atmosfera da anni Trenta, molto amata dai turisti stranieri. Ma la crescente congestione del traffico veicolare, che colpisce ormai anche le città portoghesi, impone l'ammodernamento del sistema di mobilità collettiva per fronteggiare efficacemente la sfida del mezzo privato. La municipalità di Lisbona, pur essendo dotata di una rete metropolitana di cui è prevista l'estensione, ha comunque deciso di rinnovare la flotta tranviaria, ordinando alla Siemens alcuni avveniristici convogli a tre casse e pianale ribassato.
I primi 10 tram del futuro – cui dovrebbe seguire una più ampia ordinazione di 30 unità – sono già in circolazione sulla linea 15, che corre parallela al fiume tra il centro urbano e il quartiere di Cruz Quebrada, situato oltre la Torre di Belem, simbolo della città. Anche il binario è soggetto ad interventi di protezione per separarlo in più punti dalla viabilità ordinaria e consentire buone velocità commerciali. Questo però non significa che gli antichi "electricos" siano destinati a scomparire.
La stessa Siemens ne sta curando il restauro integrale ed è stato individuato un circuito, denominato "Linha das Colinas", su cui circoleranno le vetture dedicate alla visita della città, a beneficio dei turisti.

Una nuova linea per il metrò di Santiago

Si chiamerà "Cinco", anche se sarà solo la terza linea metropolitana in servizio a Santiago del Cile. I lavori di scavo di questa tratta lunga oltre dieci chilometri, iniziati nel 1991, possono ormai considerarsi conclusi e, all'inizio del 1997, i treni entreranno in servizio tra la stazione Baquedano, nel centro città, ed il quartiere periferico La Florida.
Quest'ultimo "barrio", con 330 mila abitanti, rappresenta da solo il 6,6 per cento della popolazione residente nella capitale cilena, che ha ormai superato i cinque milioni di persone. Tra La Florida ed il centro si muovono ogni giorno quasi mezzo milione di utenti. La quota di mobilità assicurata dal mezzo pubblico raggiunge il 55 per cento del totale degli spostamenti, ma il traffico congestionato costringe gli autobus a procedere con velocità commerciali non superiori agli 8 km/h. Il percorso, che in superficie richiede non meno di un'ora, sarà coperto in metrò in circa 20 minuti da un estremo all'altro.
La portata della linea è calcolata in 18 mila viaggiatori per ora in ciascuna direzione. Con l'apertura di 12 nuove fermate, il numero complessivo di stazioni presenti sulla rete metropolitana di Santiago salirà a 47.
Il tracciato dei binari, tuttavia, non è integralmente sotterraneo, dal momento che, in periferia, sale in superficie, utilizzando il sedime di un'antica linea ferroviaria da tempo dismessa.



SMEMORANDA EXPRESS

● NON GETTATE ALCUN OGGETTO DAL FINESTRINO ● KEINE

RITRATTI CAZZUTI

di Enzo Lunari











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







fine del terzo episodio



di **Claudio Nizzi**
Disegni di
Corrado Mastantuono
Lettering di **Maria Pejrano**
© Sergio Bonelli Editore

NICK RAIDER

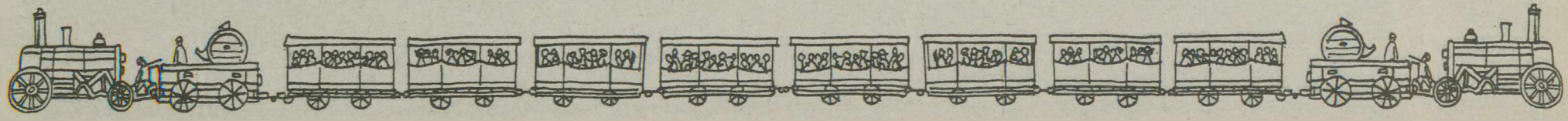
Le avventure di
Nick Raider
compaiono mensilmente
negli albi pubblicati da
Sergio Bonelli Editore





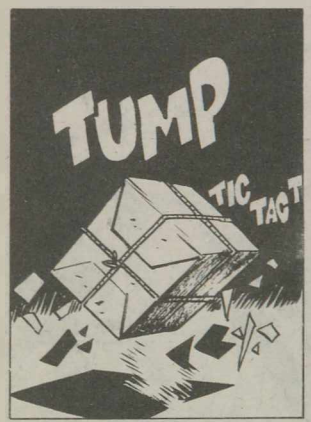







AVEVO NATURALMENTE PENSATO CHE SI TRATTASSE DEL SOLITO DISTURBATORE TELEFONICO, COSI' RIPRESI TRANQUILLAMENTE A DORMIRE...


"...QUANDO, NEANCHE DIECI MINUTI PIU' TARDI..."
CRASH


TUMP
TIC TAC T


MONDO LADRO! LA BOMBA!
TIC TAC TIC TAC


PFOFF


ZOING
SEMPLICE AVVERTIMENTO


?!


SEMPLICE AVVERTIMENTO
Il Vendicatore


AGENTE BROWN? SE VOLETE LIBERARE IL VOSTRO AMICO RAIDER, PRECIPITATEVI AL 331 DI EDMOND STREET! FATE PRESTO, LA SUA VITA E' IN PERICOLO!
CHI PARLA?

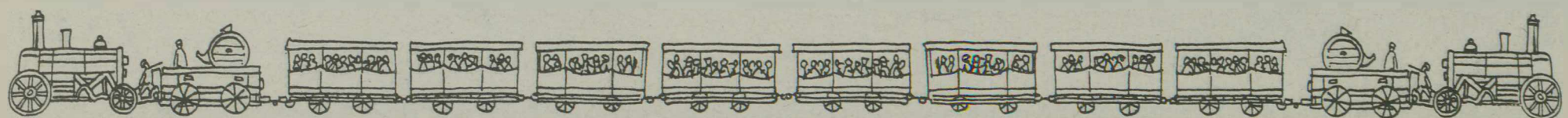

ECCO FATTO! LA PRIMA COSA CHE FARA' IL VOSTRO AMICO SARA' QUELLA DI SLEGARVI... E IN QUEL PRECISO MOMENTO...
BUUUM!


ADDIO PER SEMPRE, SBIRRO! AH! AH! AH!


QUEL PAZZOIDE SE NE ANDO' RIDACCHIANDO E IO RIMASI SOLO, TALMENTE PREOCCUPATO DELLA BOMBA DA NON AVERE NEANCHE IL CORAGGIO DI RESPIRARE...
LO CREDO BENE!


"MA LA MIA PREOCCUPAZIONE RAGGIUNSE L'APICE QUANDO SENTII QUALCUNO CHE SALIVA DI CORSA LE SCALE..."


MONDO LADRO! E' CERTAMENTE MARVIN... ORA ENTRA, TENTA DI SLEGARMI E SALTIAMO IN ARIA!




TI CONSIGLIO DI STARE FERMO! C'E' UNA BOMBA SOTTO LA TUA POLTRONA! UN ARNESE MICIDIALE CHE SCOPPIERA' NON APPENA QUALCUNO TENTERA' DI LIBERARTI!


ADESSO TELEFONERO' AL TUO AMICO MARVIN BROWN. SARA' LUI AD ACCORRERE PER PRIMO, E, NON SAPENDO DELLA BOMBA, SALTERA' IN ARIA ASSIEME A TE!
VOI SIETE PAZZO!


MA CERTO, SONO PAZZO! LO DICONO ANCHE I MEDICI DELLA CLINICA DA CUI IERI SONO SCAPPATO PER POTERMI VENDICARE!
MA VENDICARE DI CHE COSA, IN NOME DEL CIELO?


IL MIO NOME E' OTIS KRUBER! TI DICE NIENTE? SONO IL PADRE DI FREDDY KRUBER, CHE TU E IL TUO SOCIO AVETE FATTO FINIRE INGIUSTAMENTE IN CARCERE!


INGIUSTAMENTE? MA SE AVEVA TAGLIATO LA GOLA A TRE PERSONE ED ERA STATO COLTO SUL FATTO!
LI UCCISE PERCHE' AVEVA BISOGNO DI SOLDI, POVERINO! DITE PIUTTOSTO CHE VI ERA ANTIPATICO!


DETTO QUESTO L'OMETTO MI PIAZZO' UN LARGO CEROTTO SULLA BOCCA, IN MODO CHE ALL'ARRIVO DI MARVIN NON POTESSI AVVERTIRLO DELLA BOMBA...

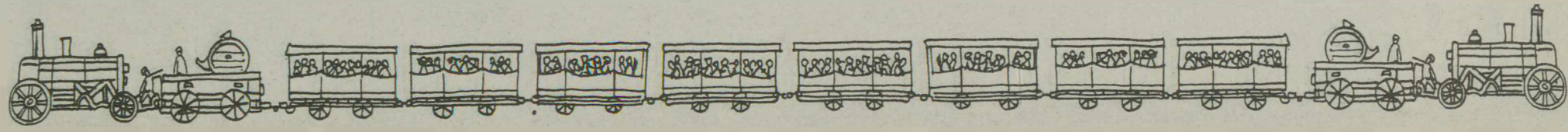

NON MI ERO ANCORA RIPRESO DALLO SBALORDIMENTO, QUANDO SQUILLO' IL TELEFONO... ERA DI NUOVO "LUI"!


QUI IL VENDICATORE! PIACIUTA LA SORPRESA? MA ATTENTO: DOMANI FARO' SUL SERIO!
!


IL GIORNO DOPO, AL DISTRETTO, NE PARLAI CON MARVIN; MA LUI PENSO' CHE SI TRATTASSE DI QUALCUNO CHE VOLEVA BURLARSI ALLE MIE SPALLE...
IN QUEL MOMENTO MI SEMBRAVA L'IPOTESI PIU' PROBABILE.


SE QUALCUNO AVESSE VOLUTO UCCIDERLO, GLI AVREBBE GETTATO IN CAMERA UNA BOMBA ANZICHE' UN PUZZETTO; NON VI PARE?
GIUSTO.


« MA PROPRIO IN QUEL MOMENTO...»
EHI, NICK, C'E' UN SIGNORE CHE VUOLE PARLARE CON TE!
ARRIVO.




MI RIVOLGO A VOI PERCHE' MI HANNO DETTO CHE SIETE UN AGENTE IN GAMBA...VEDETE, C'E' QUALCUNO CHE MI RIVOLGE DELLE MINACCE!
CHE GENERE DI MINACCE?


DA QUALCHE NOTTE UN UOMO MI TELEFONA DICENDO CHE VUOLE UCCIDERMI GETTANDO UNA BOMBA NELLA MIA STANZA... E' GIA' ACCADUTO TRE VOLTE...
POTETE DESCRIVERMI LA SUA VOCE?


SE VENITE A CASA MIA POSSO FARVELA ASCOLTARE: HO REGISTRATO LA SUA ULTIMA CHIAMATA.
BENE, ANDIAMO!


EHI, MARVIN! MI ASSENTO PER UNA MEZZ'ORA CON QUESTO SIGNORE!
OKAY.


POLICE


STRADA FACENDO, L'UOMO SI COMPORTO' IN MANIERA DEL TUTTO NORMALE. MI SPIEGO' CHE ERA VEDOVO E CHE VIVEVA SOLO PERCHE' IL SUO UNICO FIGLIO ERA SEMPRE IN VIAGGIO...


"GIUNTI A CASA SUA..."
QUELLO E' IL REGISTRATORE... POTETE METTERLO IN FUNZIONE VOI STESSO, MENTRE IO VI PREPARO QUALCOSA DA BERE...
NON DISTURBATEVI.


CLIK

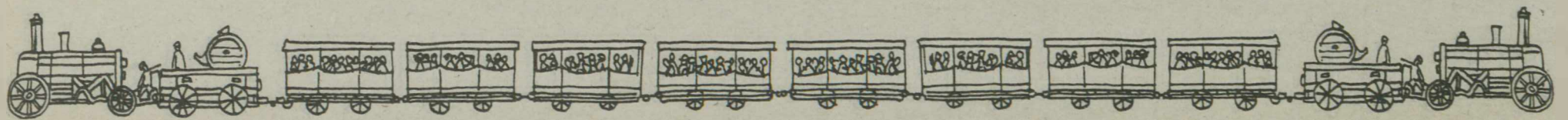

QUI IL VENDICATORE! QUESTA E' UNA TRAPPOLA, AGENTE RAIDER!...


...E TU CI SEI CASCATO!
?!


SDONG


LA BOTTA MI AVEVA FATTO PIOMBARE NEL MONDO DEI SOGNI. NON SO PER QUANTO TEMPO RIMASI PRIVO DI SENSI...


"...E QUANDO MI RISVEGLIAI, ERO LEGATO COME UN SALAME, E L'OMETTO ERA IN PIEDI DAVANTI A ME CON UN SORRISO DA PAZZOIDE SUL VOLTO..."
PROPRIO COSI'! SONO IO IL VENDICATORE! TI AVEVO PROMESSO CHE OGGI AVREI FATTO SUL SERIO E COSI' SARA'!
CHE INTENZIONI AVETE?



ENSTAENDE 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 OGGET

TERZA CLASSE

Strade ferrate: viaggio in Italia (1950/1996)

di Gino & Michele

Messina. Il ventre del traghetto.
Messina. Gli arancini.
Palermo. Un vagone letto acciuffato per un pelo.
Palermo. Una mancia di troppo al capotreno.
Trapani. Una locomotiva a vapore.
Agrigento. Gli aranceti.
Alcantara. La linea dell'orizzonte dal finestrino.
Alcantara. La terra di Calabria oltre il mare.
Paola. Una galleria e la spiaggia.
Paola. Una donna – Paola – che va a fare il bagno.
Potenza. La scoperta della Basilicata.
Potenza. Ma si dice Basilicata o Lucania?
Scalea. L'isola di Dino.
Maratea. Un terrazzo sul blu.
Battipaglia. I pomidoro.
Battipaglia. Ma si dice pomidoro e pomodori?
Napoli. Il Golfo di Napoli.
Napoli. Il caffè alto un millimetro.
Napoli Il caffè più buono del mondo.
Napoli. L'aliscafo per le Eolie.
Napoli. L'aliscafo per le Eolie e il film "Caro Diario".
Terracina. L'isola di Ponza a maggio.
Roma. I musei vaticani.
Roma. Roma.
Roma. Il Pendolino.
Roma. La nausea sul Pendolino.
Grosseto. Le pinete.
Grosseto. Il primo campeggio della vita.
Livorno. Il caciucco.
Pietrasanta. Un bar pieno di scultori.
Lucca. La voglia di andarci.
Firenze. Una casa in collina.
Perugia. Tanti studenti.
Perugia. La regione più bella.
Bologna. La stazione.
Bologna. La passione.
Bologna. Mangiare.
Bologna. Il futuro.
Modena. Uguale.
Reggio Emilia. Gli amici.
Reggio Emilia. Il parmigiano reggiano degli amici.
Reggio Emilia. Le partite di calcio con gli amici. E poi tutti a mangiare il parmigiano reggiano.
Reggio Emilia. Il rock, gli amici, le partite di calcio, il parmigiano reggiano.
Fidenza. Il salame.
Fidenza. Gene Gnocchi.
Borgo Val di Taro. I funghi.
La Spezia. Le Cinque Terre.
Le Cinque Terre. Mille viaggi fatti solo in treno.
Le Cinque Terre. Dormire.
Le Cinque Terre. I primi amori.
Recco. Le focacce.
Genova. Il primo viaggio di lavoro.
Sanremo. Una volta al Festival.
Ventimiglia. Tanti vecchi con in tasca i soldi contati che vanno a tentare la fortuna a Montecarlo.
Ventimiglia. Che tristezza.
Olbia. Una strana ferrovia che attraversa l'isola fino a Carbonia.
Torino. Il concerto dei Rolling.
Torino. La Fiera del Libro.
Aosta. Una settimana al Gran Paradiso come gli scouts.
Vercelli. Il tramonto sulle risaie allagate.
Verbania. Giugno '69 a preparare la maturità.
Luino. I weekend tra i boschi.
Como. Un dentista.
Milano. Per una volta si scende a Lambrate e non alla Centrale.
Vigevano. La piazza di notte.
Pavia. L'università.
Piacenza. L'Inter che perde al novantesimo.
Cremona. Lo struscio e i negozi.
Lodi. Una domenica sull'Adda.
Monza. Il treno come metropolitana.
Calolziocorte. Si incomincia a veder il lago.
Lecco. Mille estati coi genitori.
Mandello Lario. Una gelateria.
Chiavenna. Le ultime "littorine".
Sondrio. Una gita allo Stelvio.
Bergamo. Un debutto a teatro.
Brescia. La presentazione di un libro.
Desenzano. Un lago che sembra il mare.
Peschiera. Una gita con la scuola a visitare i luoghi del Quadrilatero.
Verona. Una gita con la scuola a visitare i luoghi shakespeariani.
Trento. Le settimane bianche.
Bolzano. Un viaggio a Vienna.
Padova. A trovare un'amica che faceva psicologia.
Treviso. Come nel film "Signore e signori".
Venezia. Il Festival del Cinema.
Venezia. L'amore.
Venezia. L'agonia.
Venezia. Piazza Roma.
Venezia. Il piacere del vaporetto mentre hai per le gambe ancora i ritmi delle rotaie.
Pordenone. Una ragazza molto carina.
Udine. Il vino.
Udine. La grappa.
Udine. Zico.
Cormons. Prima di andarci credevo che fosse in Sardegna.
Trieste. Una partita di calcio giocata a quarant'anni.
Rovigo. Il fascino del Polesine in autunno.
Ravenna. Le vacanze a Milano Marittima.
Rimini. Le spiagge quando c'erano ancora le tende al posto degli ombrelloni.
Cattolica. Quando i pattini si chiamavano ancora mosconi.
Pesaro. Una gita a San Marino.
Ancona. L'unico treno-navetta e poi il traghetto per la Grecia.
Ancona. Le coste lungo il Conero.
Pescara. Le prime letture dannunziane.
Pescara. La nave che portava in Iugoslavia.
San Severo. Il Gargano.
San Severo. Il vento.
San Severo. Le lagune prima del mare.
Bari Una sosta verso Matera.
Brindisi. Corso Garibaldi dalla stazione al porto con una valigia in spalla.
Lecce. La scoperta del Sud.
Metaponto. Un viaggio lento che non finisce mai.
Sibari. Un viaggio lento che non finisce mai.
Catanzaro. Un viaggio lento che non finisce mai.
Eccellente. Che nome buffo! Uno di quei nomi che quando studi geografia c'è scritto soltanto "importante nodo ferroviario".
Reggio Calabria. Il ventre del traghetto.
Reggio Calabria. Gli arancini.
Reggio Calabria. Fine del viaggio.

Agenda

IL NUOVO ORARIO ESTIVO 1996

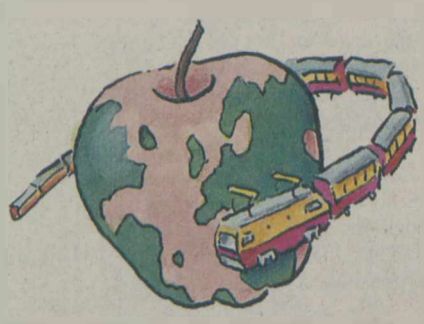
Come ormai è abitudine, "Amico Treno" presenta in anteprima ai suoi lettori le novità più significative dell'orario che sta per entrare in vigore. È un orario, diciamo subito, che ha cercato di recepire i Vostri consigli (utili continuano a rivelarsi soprattutto i "faccia a faccia" organizzati dalla Divisione trasporto locale ogni anno e dei quali parliamo in questo stesso numero) e di ottimizzare le risorse a nostra disposizione. I Direttori Regionali si sono ancora una volta fatti in quattro per adeguare l'offerta alle esigenze di chi viaggia e... Vi spiegano come. Per non appesantire troppo il giornale con lunghi elenchi di provvedimenti e di treni effettuati, soppressi o che hanno avuto modifiche d'orario, abbiamo diviso la trattazione di questo tema su due numeri: le regioni che mancano in queste pagine le troverete il mese prossimo.Per un giudizio complessivo sull'orario in questione abbiamo voluto sentire un autorevole parere, quello di **Stefano Bernardi**, da pochi giorni nominato Condirettore dell'Area "Trasporto metropolitano e regionale". Bernardi ha voluto soprattutto sottolineare un dato: mediamente il servizio offerto nell'anno solare 1996 sarà almeno uguale a quello dell'anno precedente, anche se facendo il confronto «(...) orario estivo su orario estivo si potrà notare una piccola diminuzione nel segmento dei treni regionali. Ciò è dovuto sia all'obbligo di rispettare la direttiva del Ministro dei Trasporti, che ci impone una diminuzione dei servizi a carico dello Stato, sia al previsto aumento di offerta, nello stesso periodo, nei segmenti viaggiatori a lunga percorrenza e merci. In sostanza le Ferrovie dello Stato hanno dato vita ad una manovra aziendale che tende al riequilibrio delle risorse: sono stati eliminati alcuni treni poco frequentati per poter aumentare il servizio dove necessario. Nel progettare l'orario estivo '96 abbiamo cercato di far tesoro dell'esperienza del 1995: allora avevamo programmato un eccesso di produzione di servizi regionali che aveva finito per generare provvedimenti di cancellazione in corso d'orario di alcuni dei nostri treni per lasciar spazio a quelli di altri segmenti d'offerta, soprattutto a quello delle merci» [ricordate l'editoriale di Cesare Vaciago sul numero 8 del 1995 dal titolo emblematico: "Non è andata bene?", *Ndr*]. Buona lettura. **C.P**

Alto Adige

Nel programmare il prossimo orario estivo 1996 si è partiti da alcune considerazioni:
- spostamento del cadenzamento dei treni interregionali sulla direttrice Verona-Brennero
- spostamento, sempre su tale direttrice, della fascia oraria durante la quale vengono effettuati i lavori di manutenzione ordinaria
- attenta analisi delle frequentazioni
- coincidenze tra le linee secondarie e quella principale.

Occorre subito rilevare che lo spostamento del cadenzamento dei treni interregionali è stato finalizzato alla realizzazione nel nodo di Verona P.N. di una buona coincidenza con i treni intercity da e per Milano C.le e Venezia S. Lucia. Infatti, mentre gli interregionali da e per Bolzano a Verona arrivano e partono rispettivamente al minuto 17 e 40, gli intercity da e per Venezia arrivano al minuto 24 e partono al minuto 27 e quelli da e per Milano arrivano al minuto 30 e partono al minuto 33.

Sulla base di queste premesse, l'orario predisposto per le linee di giurisdizione presenta queste caratteristiche:
- senza sostanziali modifiche sulla linea Bolzano-Merano
- istituzione e soppressione di treni; spostamenti di orario; miglioramento dell'offerta con aumento dei treni pendolari nelle ore di punta sulla linea commerciale



- modifiche significative sulla Fortezza-S. Candido.

Sulla linea Bolzano-Merano è stata mantenuta la stessa offerta del '95, sia come numero di treni che come periodicità e cadenzamento orario, attuato dopo l'esaurimento della fascia del pendolarismo mattutino e con l'inserimento di treni il pomeriggio nella fascia oraria di maggiore domanda. C'è stato lo spostamento d'orario dei due treni festivi per consentire la coincidenza da/per Verona.

Il mantenimento dell'offerta è stato in qualche modo imposto dal brillante risultato registrato nella frequentazione ed è stato reso possibile dall'impostazione dell'orario intercity/eurocity e interregionali sulla linea commerciale. Si è realizzato a Bolzano un sistema di coincidenze, sia per i viaggiatori provenienti da Merano, sia per quelli che, in arrivo a Bolzano, proseguono per Merano.

Premesso, infatti, che i treni cadenzati arrivano da Merano al minuto 20 e partono per Merano al minuto 44, si è realizzata a Bolzano una buona coincidenza nelle ore pari con i treni interregionali verso Verona ed eurocity verso Brennero e nelle ore dispari con treni interregionali verso Brennero ed eurocity verso Verona, tutti in partenza intorno al minuto 30.

Per la linea commerciale vi sono treni di nuova istituzione e modifiche significative, con la finalità precisa di migliorare il servizio e soddisfare domande aggiuntive di trasporto. Questo ha comportato, a causa della generale penuria di materiale rotabile, un'utilizzazione ancora più intensa delle vetture a nostra disposizione.

Sono stati istituiti i seguenti nuovi treni:
- treno regionale 10911 da Fortezza a Bolzano (ore 7.25-8.08) in coincidenza ridotta con treno Korridor da S. Candido
- treno diretto (2671) da Bolzano a Verona, con servizio locale da Bolzano a Trento (8.13-10.17) realizzato grazie allo spostamento della fascia di manutenzione dalle 7.30-9.30 alle 9.37-11.40
- treno regionale 5405 attestato a Fortezza per lo spostamento del cadenzamento iR 2261
- treno regionale Bolzano-Trento (18.08-18.55)
- treno regionale 5404 con nuovo collegamento Bolzano-S. Candido
- treno regionale Bolzano-Fortezza per pendolari (14.10-14.52)
- treno10922 da Bolzano a Brennero prove-

niente da Verona (18.10-19.31) con collegamento per S. Candido e Innsbruck.
Sono stati soppressi:
- treno regionale 2698 Bolzano-Fortezza
- treno regionale 2688, causa spostamento treno iR 2258 cadenzato
- soppressione da Trento a Bolzano treno regionale 10912, nell'orario estivo parte da Bolzano ed è diretto a Brennero (12.50-14.11)
- treno regionale 10900 da Bolzano a Brennero per mancata coincidenza con Innsbruck nella stazione di Brennero
- soppressione treni 2271 e 2273 ed in sostituzione treno diretto 2673 Brennero-Trento (21.30-23.45).
Appare evidente il miglioramento dell'offerta sulla principale nelle ore di pendolarismo.
- *Pendolarismo da Bolzano verso Nord*: ore 17.10 Reg. su Fortezza-S. Candido; ore 17.30 iR su Brennero con coincidenza a Fortezza per S. Candido; ore 18.10 Reg. su Brennero con coincidenza a Fortezza per S. Candido; ore 18.30 EC 80; ore 19.30 iR su Brennero.
- *Pendolarismo da Bolzano verso Sud*: ore 17.05 Reg. su Trento; ore 17.38 Reg. su Verona; ore 18.08 Reg. su Trento; ore 18.31 iR su Bologna; ore 19.09 Reg. su Trento; ore 19.40 iR su Bologna.
- *Pendolarismo da Nord su Bolzano*: arrivi ore 7.10 iR da Brennero (a Fortezza coincidenza da S. Candido); ore 7.30 treno diretto da S. Candido; ore 7.56 Reg. da Brennero; ore 8.08 Reg. da Fortezza, con coincidenza da S. Candido; ore 8.48 Reg. da Brennero.
Il *pendolarismo da Sud verso Bolzano* ripete quello del 1995.
Per la linea Fortezza-S. Candido la novità più importante riguarda l'apertura al traffico in territorio italiano dei treni OBB Korridor in transito facilitato (Innsbruck) Brennero-Fortezza-S. Candido (Lienz).
Questi treni hanno avuto lo scopo di garantire un collegamento ferroviario fra il Tirolo settentrionale (capoluogo Innsbruck) e quello orientale (capoluogo Lienz) e sono previsti dall'accordo italo-austriaco di Parigi del 5.9.1946 (Patto De Gasperi-Gruber). Di grande importanza nel dopoguerra, il traffico è diminuito progressivamente negli anni '70 e '80.
Premesso che con l'orario '95/96 le OBB avevano deciso la soppressione di una coppia di treni sostituendoli con Bus, si è formulata da parte nostra la proposta del loro mantenimento con apertura in territorio italiano e fermate nelle stazioni di S. Candido, Brunico, Casteldarne, Fortezza, Vipiteno e Brennero, mantenimento del regime di transito facilitato a fronte di una riduzione dell'indennizzo, soppressione dei servizi automobilistici diretti Pusteria-Innsbruck, tariffe austriache per i percorsi origine-destinazione Austria, tariffe italiane per i percorsi origine-destinazione Italia, quota parte per quelli internazionali, contributo straordinario della Provincia Autonoma a copertura dei maggiori costi sostenuti dalle Fs. L'operazione, appoggiata dalla Provincia Autonoma di Bolzano e con interessanti sviluppi nel quadro del progetto di societarizzazione delle Fs, si può considerare approvata in linea di principio ed ha bisogno solo della definizione di alcuni dettagli per la sua ufficializzazione.
È il caso di rilevare che i viaggiatori trasportati dagli attuali servizi automobilistici Pusteria-Innsbruck costituiscono un importante traffico potenziale per la ferrovia.
L'apertura dei Korridor permetterà di migliorare sensibilmente l'offerta sia come percorrenze che come coincidenze.
Di fatto, l'orario '96/97 prevede 10 treni per ogni direzione come per il '95, integrato peraltro da 2 Korridor nelle due direzioni con le fermate più sopra indicate. Rilevante a nostro avviso è il fatto che nei giorni lavorativi, nella fascia di pendolarismo, abbiamo quattro treni Bolzano-S. Candido e viceversa, sia al mattino che al pomeriggio e che, a seguito di verifiche fatte, sia stato possibile ridurre i tempi di percorrenza.
Per quanto riguarda le iniziative che possono incrementare l'uso del treno ed avere un effetto promozionale, verrà mantenuto anche nell'estate 1996 il treno a vapore con materiale d'epoca per due domeniche consecutive nel periodo estivo, sul percorso Bolzano-S. Candido.

Ewald Fischnaller

BASILICATA

FUMETTI RAPACI

Inaugurata a Matera la prima Mostra di fumetti al servizio della natura

La LIPU (Lega Italiana Protezione Uccelli), all'interno di un grande progetto di conservazione e protezione di alcune specie di rapaci come l'Aquila del Bonelli, il Grillaio, il Capovaccaio, il Falco della regina e il Nibbio reale, propone al grande pubblico una rassegna di tavole e disegni realizzati appositamente dai più grandi creatori italiani di fumetti.
La rassegna, divertente ed al tempo stesso educativa, è stata realizzata grazie alla collaborazione di Linus, Cuore, Topolino, Bonelli editore, Comix, gli Editori del Grifo e 50 famosi disegnatori.
La mostra è dedicata al Grillaio, una piccola specie di rapace che nidifica in undici comuni delle tre province di Matera, Bari e Taranto: i fondi raccolti con l'iniziativa saranno devoluti alla conservazione e alla protezione di questo rapace.
Dopo un periodo di permanenza a Matera, la mostra diverrà itinerante e potrà essere visitata da tutti gli amanti della natura e dagli appassionati del fumetto. Vi saranno anche altre iniziative, quali il censimento dei nidi, l'osservazione del volo dei falchi, la proiezione di filmati e diapositive.
Per ogni informazione sulle date e le località ci si può rivolgere alla LIPU - Settore Educazione - Vicolo San Tiburzio n° 5 - 43100 Parma, tel. 0521/233414 fax 0521/287116.

M.R.

FRIULI-VENEZIA GIULIA

Nella programmazione dell'orario estivo quattro sono stati gli obiettivi che ci siamo prefissati: aumentare il numero dei collegamenti sulle linee a domanda forte; migliorare la rete di coincidenze (soprattutto per le relazioni che proseguono oltre il nodo di Mestre); potenziare i servizi turistici nei giorni festivi e la disponibilità di treni adatti al trasporto delle biciclette; ridurre i costi dove è ormai assodato lo scarso gradimento della clientela per determinati collegamenti.
Linea Trieste-Portogruaro (Venezia)
È stato anticipato il cadenzamento dei treni interregionali in partenza da Trieste dal minuto 13 al minuto 01 e posticipato quello in partenza da Venezia S.L. dal minuto 35 al minuto 55; questo consentirà di collegare a Mestre gli interregionali Trieste-Venezia (e viceversa), oltre che con intercity da e per Milano anche con gli intercity da e per Roma.
In sostituzione del diretto in partenza da Venezia S.L. alle ore 12.09 circolerà l'iR Venezia S.L. (p. 12.55)-Trieste (a. 14.55). Gli iR in partenza da Trieste alle ore 10.13 e 12.13 sono stati anticipati rispettivamente alle ore 9.01 e 11.01, mentre quello delle 20.04 è stato posticipato alle ore 21.13.
Non circola l'iR delle 8.13 fra Trieste e Venezia assorbito come orario dall'IC Trieste (p. 8.04)-Roma (a. 14.45).
Si effettua nei giorni feriali (tranne che dal 15.7 al 31.8) un treno regionale da Trieste (p. 6.51) a Portogruaro (a. 8.09), che nell'orario precedente circolava solo fra Cervignano e Portogruaro. È stato soppresso, per scarsa frequentazione, l'ultimo diretto in partenza da Venezia (0.20).
Linea Udine-Sacile (Venezia)
Viene prolungato nella tratta Pordenone-Udine il treno diretto da Venezia S.L. (p. 22.20) a Udine (a. 0.17) in coincidenza a Venezia Mestre (a. 22.04) con il Pendolino proveniente da Roma.
Viene ripristinato nei giorni feriali il treno regionale da Udine (p. 19.59) a Pordenone (a. 20.37).
Per la presenza dell'IC Udine (p. 5.46)-Milano è stata anticipata di circa 20' la partenza di due regionali feriali che dal 2 giugno prossimo avranno il seguente orario: Udine (p. 5.28)-Padova (a. 8.10) e Pordenone (p. 5.46)-Sacile (p. 5.57)-Venezia (7.17).
Linea Udine-Trieste
Viene istituita una rete di treni diretti biorari, alternati agli interregionali cadenzati biorari, che fermeranno a Manzano, S. Giovanni al Natisone, Cormons, Gorizia, Sagrado, Ronchi dei Legionari Nord, Monfalcone, Sistiana.
L'orario festivo prevede la circolazione di treni interregionali e regionali cadenzati e intercalati fra di loro.
Circolano i seguenti nuovi treni feriali:
R 6011 da Udine (p. 12.40) a Gorizia (a. 13.18) - soppresso dal 15.7 al 31.8
R 6018 da Gorizia (p. 14.10) a Udine (a. 14.48) - soppresso dal 15.7 al 31.8

D 2869 da Udine (p. 16.28) a Trieste (a. 17.43)
D 2879 da Udine (p. 20.26) a Trieste (a. 21.44) - soppresso il sabato.
Al fine di soddisfare le richieste della clientela, sono state apportate lievi modifiche d'orario in particolare a due treni regionali: quello in partenza da Udine per Trieste delle 13.50 partirà alle 13.37, mentre quello da Trieste partirà alle 13.40 anziché alle 13.27.

Udine-Tarvisio

Nei soli giorni di lunedì (tranne che dal 15.7 al 31.8) il treno delle 6.23, attualmente in partenza da Pontebba, avrà origine da Tarvisio (p. 6.09), raggiungendo Udine sempre alle ore 7.27.
Due regionali Udine-Carnia, scarsamente frequentati, saranno sostituiti con bus. Vengono istituite due nuove corse di bus sull'intera linea: Tarvisio C.le (p. 8.40)-Udine (a. 10.45) e Udine (p. 17.00)-Tarvisio C.le (a. 19.05).
L'offerta fra Udine e Carnia sarà ulteriormente potenziata con collegamenti su bus già esistenti e che faranno parte dell'integrazione (linea Udine-Sappada e Gemona-Resiutta).

Casarsa-Portogruaro

La distribuzione dei collegamenti resta pressoché inalterata, ma alcuni treni vengono sostituiti con autobus nelle ore di minor traffico. Nei pomeriggi di sabato la linea resterà chiusa dopo le ore 16.00: i provvedimenti si sono resi necessari per economizzare quelle corse che, durante l'orario vigente, non hanno mai superato i venti/trenta viaggiatori per treno.
Fra i miglioramenti citiamo in particolare un caso che ha interessato molto la nostra clientela, quello del treno 5945 Casarsa-Portogruaro, che partirà alle 18.00 e cioè a otto minuti dall'arrivo del treno da Udine (17.52) e a sei dall'arrivo del treno da Venezia (17.54).
Infine, per agevolare gli studenti diretti a S. Vito al Tagliamento, il treno delle 7.53 da Casarsa a Portogruaro verrà anticipato alle 7.48, consentendo loro di giungere in tempo per l'inizio delle lezioni.

Udine-Cervignano

È la linea meno interessata da modifiche d'orario; analoghi provvedimenti alla linea Casarsa-Portogruaro sono stati presi, invece, per quanto riguarda la sostituzione con bus dei treni meno frequentati. Per i viaggiatori in partenza e in arrivo a Cervignano con le autocorse si prospetta un'estate di disagi a causa dei lavori di sistemazione di viale Stazione programmati dal Comune: per circa tre mesi il capolinea sarà spostato all'incrocio fra viale Stazione e via S. Francesco, a circa 200 metri dalla stazione Fs.

Corrado Leonarduzzi

SALA DISCO VERDE A TRIESTE

Un'altra stazione è stata inserita nel circuito Disco Verde: Trieste Centrale. La struttura, disposta su due piani, offre alla clientela sei salottini riservati, tutti dotati di telefono, televisore e videoregistratore, per 28 posti complessivi. Al piano superiore sono disponibili due "Daily office", con sei e dieci posti ed una sala conferenze con 65 posti a sedere.
Gli ambienti, funzionali ed eleganti, sono dotati di un sistema di climatizzazione interna e consentono un agevole accesso anche ai portatori di handicap, che possono servirsi dell'ascensore per raggiungere il piano superiore.
È a disposizione una serie di attrezzature (telefono, fax, computer ecc.) che consentono di svolgere all'interno qualsiasi attività d'ufficio.
Completa il servizio la disponibilità e la professionalità del personale. I nuovi locali "Disco Verde" sono stati inaugurati giovedì 25 gennaio, alla presenza del Sindaco, Riccardo Illy, del responsabile della Divisione servizi di stazione Fs, Fiorello Paternoster, e di tantissime autorità cittadine che hanno inteso partecipare alla manifestazione nonostante la giornata gelida. *Per informazioni ci si può rivolgere al tel. 040/44114 (fax 040/3794772).*

Fiorenzo Bologna

TRENO E BICI

Ricordiamo che, come peraltro già previsto nell'orario ufficiale, per soddisfare le richieste dei cicloturisti, dal 24 marzo circolano nei giorni festivi i due treni Sacile (8.37)-Gemona (10.06)-Udine (10.41) e Udine (10.54)-Gemona (11.30)-Sacile (12.53).

Per ogni informazione si può contattare la Direzione regionale trasporto locale di Udine al tel. 0432/592516, fax 0432/592447.

LIGURIA

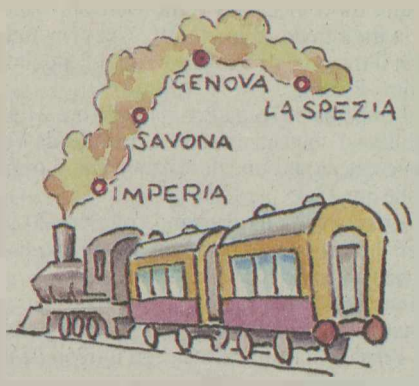
L'offerta programmata per l'orario 1996/97 dalla Direzione regionale Liguria si attesta *quantitativamente* sui livelli attuali. Ciò, in un contesto generale di razionalizzazione dei servizi, è di particolare rilevanza ed è reso possibile dalla domanda forte di trasporto ferroviario esistente sulle linee di competenza della Direzione Liguria.
Queste ultime sono:
Genova-La Spezia-Sarzana
Genova-Savona-Ventimiglia
Genova-Arquata Scrivia-(Alessandria/Tortona per i collegamenti diretti con il capoluogo ligure)
Genova-Ovada-Acqui Terme
La Spezia-Parma, limitatamente alla tratta La Spezia-Pontremoli.
Sono invece di giurisdizione della Direzione Piemonte le seguenti linee:
Torino-Savona
Alessandria-Ovada
Novi Ligure-Tortona.
Da un punto di vista *qualitativo*, variazioni sono state apportate nell'intento di migliorare l'offerta, tenendo conto dell'andamento della domanda (e considerando anche l'entrata in gioco di nuovi elementi significativi come, ad esempio, l'integrazione tariffaria a Genova).
Inoltre, nella programmazione svolta, sono state poste le basi per arrivare gradualmente ad una struttura dell'offerta incentrata sul Nodo di Genova, con cadenzamenti dei treni regionali sulle linee che insistono sul nodo stesso, integrati con i servizi a lunga e media percorrenza. In quest'ottica, è stata individuata come direttrice di riferimento la Genova/Savona, tenendo come punto di partenza il cadenzamento esistente in uscita da Genova verso il Ponente. Nel senso opposto, il cadenzamento è stato calibrato sulle ore di ingresso nel nodo, anziché sulle partenze da Savona. Si è quindi proceduto ad espandere il cadenzamento a Levante. Il principio generale adottato, per quanto possibile, è stato la specializzazione dei collegamenti (treni metropolitani tra Voltri e Nervi, con servizio svolto integralmente con mezzi leggeri, treni regionali alternati Savona-Sestri Levante o Savona-La Spezia). Il cadenzamento incentrato su Genova è stato inoltre allargato ai Diretti Genova-Ventimiglia ed esteso, per la maggior parte degli iR Milano-Ventimiglia, alla tratta Genova-Albenga.
Il successivo perfezionamento del sistema e la sua espansione alle altre linee permetterà di muoversi più agevolmente in ambito regionale, anche grazie ad opportune combinazioni (per esempio coincidenze fra Regionali Nord-Ponente a Genova Sampierdarena, Nord-Levante a Genova Brignole). Una struttura sistematica dell'offerta potrà inoltre facilitare l'intermodalità tra i vari sistemi di trasporto, nell'ambito di un'integrazione regionale che è un preciso obiettivo individuato anche dal Governo nell'ultima manovra finanziaria. L'intermodalità è altrettanto auspicabile su quelle linee, o tratti di linea, ove le attuali limitazioni infrastrutturali non consentono completi adeguamenti dell'offerta alla domanda.
Tra le novità del prossimo orario, le più significative sono:
- prolungamento fra Genova Brignole e Genova Nervi di otto coppie di treni metropolitani (oltre altre due da settembre)
- assegnazione, in generale, di più fermate in ambito metropolitano
- maggior numero di collegamenti diretti Savona-Sestri Levante o La Spezia (ottenuti anche "fondendo" insieme treni circolanti distintamente su tratte parziali)
- nuovo treno Savona (07.45)-Genova Brignole (08.54)
- nuovo treno Genova Nervi (07.05)-Genova Brignole (07.19/07.20)-Genova Voltri (07.52); il treno per Busalla avrà origine da Genova Brignole in coincidenza (07.24)
- non circoleranno più tra Genova ed Alessandria i treni 2893 (iR 1837 fermerà anche ad Arquata Scrivia e Ronco Scrivia), 2894 e 2897
- nuovo collegamento nei giorni festivi estivi da Sestri Levante (18.02) per Parma (20.34)
- nuovo treno da La Spezia (07.37) per Sarzana, in coincidenza con il Reg. 11255 da Sestri Levante

- maggiore capacità di posti offerti ai treni 11267 (da Finale Ligure prolungato a Sestri Levante e composto con piano ribassato), 11273 (Finale Ligure-Genova Brignole, stesso materiale con una vettura in più), 6217 (Savona-La Spezia, materiale navetta) ed altri
- prolungamento da Cogoleto a Savona dei treni 11274, 11285, 11289
- prolungamento da Genova Nervi a Recco dei treni 11257 e 11203
- soppressione del treno 6201 Sestri Levante-La Spezia
- prolungamento da Genova Voltri a Savona del treno 11258
- limitazione a Genova Brignole del treno 11259
- nuovo treno festivo Sestri Levante (09.08)-La Spezia (10.09)
- spostamento dell'iR 2297 Genova P. Principe-Parma via La Spezia (partirà alle 18.55)
- prolungamento Savona/Albenga di due treni da e per Fossano (Savona p. 15.25 - Albenga a. 16.07, Albenga p. 17.38 - Savona a. 18.20).

Vorremmo infine indicare quali sono stati i criteri di valutazione utilizzati, anche per far meglio comprendere l'insieme delle variabili in gioco:
- dati di frequentazione dei treni desunti dalle rilevazioni appositamente svolte (luglio e ottobre)
- criticità (riguardo alla circolazione, composizione, orario o tipo del treno) desunte attraverso controlli interni o esterni (reclami della clientela)
- spostamenti di domanda significativi (nuovi insediamenti abitativi, industriali, commerciali, studenteschi o altro)
- incontri con Enti locali ed Associazioni di utenti (quali portavoce di esigenze di comunità di persone)
- risorse di mezzi (locomotori, carrozze ecc.) e di uomini (personale di macchina e di scorta) da ottimizzare (per fare un esempio concreto, nel prossimo orario sarà ridotta al minimo la necessità di far circolare dei materiali a vuoto per garantire un treno del giorno successivo)
- vincoli tecnici (situazione dell'infrastruttura e relativa necessità di programmarne la manutenzione; specifiche di circolazione-interferenze, distanziamenti ecc., tempi di percorrenza...)
- vincoli commerciali (tempi di sosta nelle stazioni, servizi accessori...).

Come si potrà facilmente concludere, la definizione dell'orario ferroviario avviene attraverso l'esame di un numero molto elevato di dati e la ricerca della soluzione in grado di soddisfare, per quanto più possibile, la domanda, nel rispetto dei vincoli esistenti.

Francesco Vinci



TRAM, TRENI, AUTOBUS E ALTRO...

UNITI IN UNA MOSTRA SUI TRASPORTI

Gli appassionati dei mezzi di trasporto che hanno percorso, nel passato, le strade della Valpolcevera (la valle, lo diciamo per i non genovesi, solcata da uno dei due torrenti, il Bisagno e il Polcevera, appunto, che attraversano la città di Genova, e che comprende le delegazioni di Rivarolo, Bolzaneto e Pontedecimo) hanno potuto trovare modelli, disegni, fotografie, documentari e video a carattere storico, nell'ambito di una mostra che si è svolta dal 2 al 17 marzo a Genova. La mostra, organizzata dal Museo Nazionale dei Trasporti di La Spezia e dall'Abbazia di S. Nicolò del Boschetto, ha avuto luogo nel salone espositivo dell'Abbazia. Principali patrocinatori e collaboratori della mostra sono stati le Fs-Direzione regionale trasporto locale Liguria, la ferrovia Genova-Casella (ben nota ai genovesi, che le sono particolarmente affezionati), l'archivio storico dell'Amt, la Società Autostrade, l'archivio storico Ansaldo e altre associazioni e Enti, sia pubblici che privati. Il 9 marzo si è svolto un interessante convegno sui trasporti di ieri, oggi e domani nella Valpolcevera, al quale sono intervenuti, fra gli altri, il Presidente dell'Amt, Francesco Besio, il Direttore del 1° Tronco di Genova della Società Autostrade, Igino Lai, il funzionario della ferrovia Genova-Casella, Paolo Gassani, e il vice Presidente della IX Commissione trasporti della Camera dei Deputati, on. Marenco. Per le Fs era presente il Direttore regionale del trasporto locale, Francesco Vinci, che ha illustrato una radiografia dell'offerta e della domanda sulla linea Busalla-Genova. Il convegno ha avuto come moderatore Rodolfo Fugazza, tecnico e studioso nel settore trasporti.

Durante l'intero periodo di apertura è stata anche presentata una pubblicazione che, tramite testi e fotografie, sintetizza i contenuti della mostra; inoltre, sono stati proiettati alcuni video a carattere storico. La rassegna si è snodata su un percorso di circa 150 fotografie, a partire dalla metà dell'800 fino ai giorni nostri. Sono stati esposti anche modelli in scala dei mezzi di trasporto pubblico su gomma e su rotaia, disegni e documenti dell'epoca.

Fulvio Bergaglio

LOMBARDIA

Il nuovo orario estivo, per quanto riguarda i treni del Trasporto locale della Lombardia, presenta novità che sono anche il risultato del confronto con gli Enti locali interessati e con le Associazioni della clientela.

Permangono comunque i vincoli di natura infrastrutturale: i nodi, i quadruplicamenti e i raddoppi, la cui realizzazione è indispensabile per il miglioramento radicale del trasporto ferroviario.

La riduzione dei contributi dello Stato per il trasporto locale ferroviario ha determinato il taglio di alcuni chilometri-treno con un maggiore utilizzo dei bus sostitutivi.

Tale provvedimento è stato attuato su treni e fasce orarie a bassissima frequentazione, in presenza di scarso traffico stradale (mattino presto e tarda sera).

Il gruppo di lavoro di Sfr e la Direzione regionale della Lombardia hanno inoltre proseguito nell'opera di riordino delle coincidenze nei nodi principali, specie in quelle aree programmate per l'interscambio gomma-ferro.

Prima di passare ad un'analisi dettagliata dei provvedimenti adottati su ciascuna linea, è opportuno avvertire che il numero del treno è quello relativo all'orario attuale, preceduto da "ex", se destinato a cambiare dopo il 2 giugno 1996.

Linea Milano-Novara

Due treni sono stati soppressi e non sostituiti con bus perché scarsamente frequentati: si tratta del treno delle ore 21.30 da Novara per Milano Porta Garibaldi e del treno delle ore 22.35 da Milano Porta Garibaldi per Vercelli.

Linee Milano-Gallarate-Domodossola e Gallarate-Varese-Luino

Sulla linea Milano Centrale-Domodossola sono stati istituiti sei nuovi treni interregionali con fermata a Busto Arsizio, Gallarate, Sesto Calende, Arona, Stresa e Verbania con i seguenti orari:
- Domodossola ore 4.58-Milano Centrale ore 6.35, ferma anche a Dormelletto
- Domodossola ore 10.55-Milano Centrale ore 12.35
- Domodossola ore 16.55-Milano Centrale ore 18.35 con circolazione dal 29 settembre 1996
- Milano Centrale ore 7.25-Domodossola ore 9.05
- Milano Centrale ore 13.25-Domodossola ore 15.05
- Milano Centrale ore 19.05-Domodossola ore 20.29 con circolazione dal 29 settembre 1996.

A seguito della verifica sull'effettiva frequentazione dei treni nella tratta Domodossola-Arona ci sono state limitazioni di percorso o soppressioni di treni:
- il treno ex 10601 partirà da Arona alle ore 5.50 anziché da Domodossola (nella tratta tra Arona e Domodossola ci sarà bus sostitutivo)
- il treno ex 10613 partirà da Arona alle ore 17.48 (nella tratta tra Arona e Domodossola bus sostitutivo)

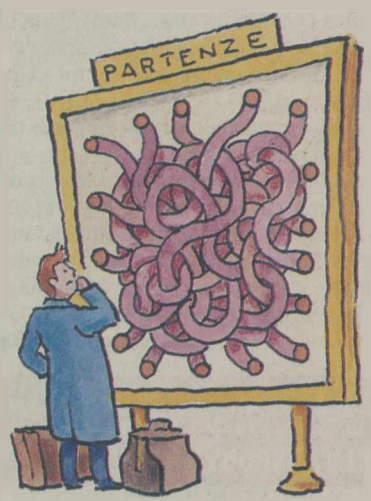
- il treno ex 9097 partirà da Arona alle ore 21.46 anziché da Domodossola
- il treno ex 10604 sarà limitato fino ad Arona, con arrivo alle ore 15.01 e sostituito con bus fino a Domodossola; il treno 2560 sarà limitato ad Arona, con arrivo alle ore 22.22
- il treno da Milano Porta Garibaldi delle ore 22.50 per Domodossola sarà soppresso e i viaggiatori della tratta Milano-Gallarate potranno utilizzare il treno in partenza da Milano Porta Garibaldi alle ore 22.30
- il treno ex 10801 sarà limitato in arrivo a Gallarate alle ore 5.53 e i viaggiatori potranno proseguire su Milano Centrale con nuovo iR in partenza da Gallarate alle ore 5.58
- il treno ex 5139 partirà da Luino alle ore 12.32, per soddisfare le esigenze della clientela studentesca; di conseguenza il treno ex 4905 partirà da Laveno alle ore 12.55 per garantire il servizio ai viaggiatori diretti a Oleggio
- il treno ex 4904 partirà da Oleggio alle ore 14.05 e arriverà fino a Luino (ore 15.12)
- il treno 2574, in partenza da Milano Porta Garibaldi alle ore 21.00 per Luino, sarà soppresso e i viaggiatori potranno utilizzare il treno 2560 fino a Gallarate (con bus in coincidenza fino a Luino)
- il treno 2574, da Milano Porta Garibaldi delle ore 22.20 per Luino, diventa permanente
- al treno ex 5140 vengono confermate le fermate di Travedona e Sangiano
- il treno ex 10603 fermerà anche a Canegrate alle ore 7.15 e il treno ex 10610 fermerà anche a Parabiago alle ore 20.25
- il treno ex 10731 da Gallarate partirà alle ore 19.02 per coincidenza con treno da Luino.

Linea Milano-Como-Chiasso
- il treno 10622 da Milano Centrale alle ore 5.15 sarà soppresso e sostituito con bus
- il treno ex 10623 arriverà a Milano Centrale alle ore 6.26, migliorando i collegamenti con i treni nazionali a lunga percorrenza.

Linea Lecco-Bergamo-Brescia
- il treno ex 10543 non fermerà ad Ospitaletto, dove fermeranno invece i treni 4969 (alle ore 18.43), ex 4956 (alle ore 12.29) e ex 4964 (alle ore 15.59)
- il treno 10467 fermerà a Cologne alle ore 19.10 (soppressa la fermata a Ospitaletto)
- il treno 4977 fermerà a Cologne (ore 20.41) e a Coccaglio (ore 20.46).

Sono state inoltre realizzate alcune nuove coincidenze con treni intercity ed interregionali:
- il treno da Bergamo delle ore 5.55 farà coincidenza con IC in partenza da Brescia alle ore 6.53 per Venezia così come il treno delle ore 6.51 da Bergamo
- il treno *Freccia della Versilia* partirà da Bergamo alle ore 7.28 con coincidenza a Brescia con treno iR per Venezia
- il treno 4967 farà coincidenza a Brescia con treno IC per Venezia
- il treno ex 4968 farà coincidenza in arrivo a Brescia alle ore 17.32 per Bergamo e Lecco con il treno da Venezia
- i treni 4974 e 4976 per Bergamo e Lecco saranno coincidenti a Brescia con treni iR e IC in arrivo da Venezia e da Trieste
- un'altra coincidenza verrà realizzata a Brescia fra il treno delle ore 21.27 per Bergamo con il treno IC da Venezia e con il Pendolino Roma-Brescia
- il treno ex 4978 da Brescia delle ore 21.40 realizzerà coincidenza con il treno iR da Verona e nella stazione di Bergamo con il treno delle ore 22.35 per Milano
- il treno 4977 da Bergamo delle ore 20.14 per Brescia farà coincidenza a Bergamo con il treno in arrivo da Milano.

Linea Brescia-Cremona
- nella stazione di Brescia il treno *Freccia della Versilia* farà coincidenza con il treno IC in arrivo da Milano Centrale
- nella stazione di Brescia il treno delle ore 14.28 farà coincidenza con treno in arrivo da Bergamo
- nella stazione di Brescia i treni ex 10865, ex 5275 ed ex 10861, da Brescia per Cremona, realizzeranno la coincidenza rispettivamente con i treni IC da Venezia delle ore 17.05 e delle ore 20.05 e, nella stazione di Cremona, con il treno delle ore 11.27 per Mantova.



Linea Treviglio-Cremona
- ci saranno due nuove coincidenze: nella stazione di Cremona coincidenza fra il treno ex 5128 per Bergamo e il treno da Piacenza; nella stazione di Treviglio fra il treno ex 5111 e l'iR delle ore 8.44 in arrivo da Milano Centrale
- il treno ex 5127 partirà da Treviglio alle ore 18.06 per coincidenza con treno 10753 da Milano Centrale
- il treno 5105 delle ore 7.15 da Crema per Cremona sarà soppresso; era stato istituito a seguito dei lavori interessanti la stazione di Caravaggio per la realizzazione del CTC, lavori oggi ultimati.

Linea Milano-Piacenza
- ci sarà un nuovo treno in circolazione nei giorni lavorativi da Milano Centrale (p. ore 19.15) per Piacenza, con fermate a Rogoredo, Casalpusterlengo e Codogno
- il treno delle ore 17.17 da Pavia, via Codogno, sarà prolungato fino a Piacenza con arrivo alle ore 18.20; a Codogno questo treno farà coincidenza con il treno 2661 proveniente da Milano Centrale.

Linee Milano-Pavia-Tortona, Pavia-Stradella e Alessandria-Piacenza
- al treno ex 5361 sono state assegnate le fermate di Locate e di Cava Manara
- al treno ex 5360 sono state assegnate le fermate di Barbianello e di Bressana Argine
- il treno ex 10695 delle ore 17.05 da Milano Greco sarà prolungato fino a Castel San Giovanni.

Linea Pavia-Codogno-Mantova
Alcuni treni scarsamente frequentati saranno limitati nel percorso, soppressi o sostituiti con bus:
- il treno delle ore 12.47 da Mantova sarà limitato a Cremona (nella tratta Cremona-Codogno bus sostitutivo)
- il treno ex 4927 partirà da Cremona anziché da Codogno (nella tratta Cremona-Codogno bus sostitutivo)
- il treno ex 10695 da Codogno a Piadena sarà soppresso nei giorni festivi e sostituito con bus
- il treno ex 4935 sarà limitato a Cremona (bus sostitutivo fino a Mantova)
- il treno 4936 sarà soppresso da Mantova a Cremona e sostituito con bus
- il treno 4910 sarà soppresso nella tratta fra Cremona e Pavia (sostituito con bus tra Codogno e Pavia)
- il treno 2648 Codogno-Pavia sarà soppresso e sostituito con bus
- il treno 4929 Pavia-Codogno sarà soppresso e sostituito con bus
- il treno 4928 tra Codogno e Pavia sarà soppresso nei giorni festivi
- il treno 4937 tra Pavia e Cremona sarà soppresso e sostituito con bus
- il treno 4932 tra Codogno e Pavia sarà soppresso e sostituito con bus
- al treno ex 10785 sarà soppressa la fermata di Maleo scarsamente utilizzata
- al treno ex 10789 è assegnata la fermata di Ospedaletto Lodigiano
- al treno ex 4931 sarà soppressa la fermata di Motta San Damiano e assegnata quella di Ospedaletto (ore 19.00)
- al treno ex 4933 è assegnata la fermata di Maleo (ore 18.50)
- al treno ex 4914 è assegnata la fermata a Lambrinia (ore 7.41)
- al treno 2654 sarà soppressa la fermata di Villetta Malagnino non utilizzata
- al treno ex 4920 saranno soppresse le fermate di Gazzo, Villetta, Ospitaletto Mantovano e San Michele
- al treno ex 4922 sarà soppressa la fermata di Motta San Damiano
- al treno ex 10790 sarà soppressa la fermata di Cava T.
- al treno ex 4926 sarà assegnata la fermata di Lambrinia (ore 17.11)
- il treno ex 4928 partirà da Piacenza alle ore 18.33 anziché da Codogno, con nuova fermata a Lambrinia (ore 19.11).

Sono state realizzate numerose coincidenze, in particolare nelle stazioni di Codogno, Cremona e Pavia tra cui:
- treno ex 4916 a Pavia con iR 2185 per Genova e con iR 2160 per Milano Centrale
- treno ex 4922 a Pavia con iR per Milano Centrale
- treno ex 4928 a Pavia con iR delle ore 20.16 per Voghera e a Codogno con treno

2612 per Milano Porta Garibaldi
- treno 2667 a Casalpusterlengo con treno ex 4926 per Pavia
- treno ex 4915 a Codogno con iR delle ore 7.53 per Livorno
- treno ex 10785 a Cremona con iR *Freccia della Versilia* per Livorno
- treno ex 5359 a Cremona con il treno delle ore 19.30 per Treviglio e con il treno delle ore 19.26, in arrivo da Milano, per Piadena
- treno 2652 (da Mantova) delle ore 6.50, a Cremona con treno Pendolino per Roma Termini, in partenza alle ore 7.50
- treno ex 10786 (da Mantova) a Cremona con treno *Freccia della Versilia*
- treno ex 5288 a Cremona con treno delle ore 9.17 per Parma
- treno 2665 (da Milano Porta Garibaldi) a Piadena con treno delle ore 11.50 per Brescia
- treno ex 5183 delle ore 8.14 (da Brescia) a Piadena con treno 2654 per Milano.

Linee Milano-Sondrio-Tirano e Colico-Chiavenna
- al treno ex 1858 sarà soppressa la fermata di Tresenda per realizzare la coincidenza con i treni delle Ferrovie Retiche
- confermata la fermata di Arcore al treno 2606 già assegnata nell'orario in corso.

Saranno invece soppressi e sostituiti con bus a causa della scarsa frequentazione i treni:
- 5224 Colico-Chiavenna
- 5225 Chiavenna-Colico
- 9056 Sondrio-Tirano
- 9045 Tirano-Sondrio
- 9060 Sondrio-Tirano
- 9062 Sondrio-Tirano
- 9049 Tirano-Sondrio
- il treno ex 5209 farà, inoltre, coincidenza a Colico con il treno delle ore 12.03 per Milano Centrale.

Linea Como-Molteno-Lecco
- sono confermate le fermate già assegnate nell'orario '95/96 nelle stazioni di Albate e di Brenna
- il treno ex 5036 fermerà a Moiana (alle ore 19.36), ad Anzano (alle ore 19.44) e a Brenna (alle ore 19.47).

Saranno soppressi e sostituiti con bus perché scarsamente frequentati i treni:
- 5025 Como-Molteno
- 5024 Molteno-Como
- 5027 Como-Molteno
- 5026 Molteno-Como
- 5033 Como-Molteno
- 5032 Molteno-Como.

Tutti i bus sostitutivi saranno in servizio sulla relazione Lecco-Como.

Linea Sesto San Giovanni-Monza-Molteno-Lecco
- il treno ex 5152 sarà prolungato fino a Sesto con arrivo alle ore 6.54
- il treno ex 5155 partirà da Sesto alle ore 7.02 anziché da Monza
- il treno ex 5172 nei giorni festivi terminerà la corsa a Sesto alle ore 14.19
- il treno ex 5165 nei giorni festivi partirà da Sesto alle ore 14.28 anziché da Monza.

Linea Milano-Mortara
- ai treni ex 10869, ex 10891 ed ex 10772 sono assegnate le fermate a Parona rispettivamente alle ore 12.16, 21.15 e 10.52
- al treno ex 2637 assegnata la fermata a Trezzano alle ore 18.27.

Linea Pavia-Vercelli
- il treno 4950 tra Mortara e Vercelli sarà soppresso
- il treno 4572 tra Pavia e Vercelli sarà soppresso e sostituito con bus
- il treno 4558 tra Pavia e Mortara sarà soppresso e sostituito con bus
- il treno 4561 tra Mortara e Pavia sarà soppresso e sostituito con bus
- il treno 4551 tra Vercelli e Mortara sarà soppresso.

Linea Milano-Brescia
Tutti i treni iR, esclusi 2088 e 2109, fermeranno anche nelle stazioni di Romano, Chiari e Rovato. Conseguentemente sarà variata l'offerta dei treni regionali, anche in considerazione della frequentazione di alcuni convogli.
- Il treno ex 10769 partirà da Milano Centrale alle 0.15 su richiesta dei lavoratori turnisti
- il treno delle ore 4.25 da Milano Centrale sarà soppresso e sostituito con bus fino a Brescia
- il treno 5393 da Milano Porta Garibaldi delle ore 5.57 sarà soppresso e sostituito con bus nella tratta Milano-Treviglio
- il treno 10743, da Milano Porta Garibaldi delle ore 11.15 per Brescia, sarà soppresso; i viaggiatori per Treviglio, Romano, Rovato, Chiari utilizzeranno il treno iR 2095, in partenza da Milano Centrale alle ore 11.15; quelli della tratta Pioltello-Cassano potranno utilizzare il treno ex 10845 per Bergamo con le nuove fermate di Vignate e di Trecella. A Treviglio bus in coincidenza con iR 2095 per Morengo, Vidalengo e Calcio
- il treno ex 10745 da Milano Porta Garibaldi delle ore 11.45 sarà soppresso nei giorni festivi e sostituito con bus fino a Brescia
- il treno ex 5397 delle ore 14.14 da Milano Porta Garibaldi sarà limitato a Treviglio; i viaggiatori per Romano, Rovato e Chiari utilizzeranno il treno iR 2101, in partenza da Milano Centrale alle ore 14.15. A Treviglio bus in coincidenza per Morengo, Vidalengo e Calcio
- il treno ex 10753 delle ore 17.20 da Milano Centrale fermerà anche nelle stazioni di Morengo (ore 18.06) e Vidalengo (ore 18.01) pure nei giorni non festivi
- il treno 5269 da Sesto San Giovanni delle ore 22.30 sarà soppresso e sostituito con bus fino a Brescia
- il treno delle ore 8.33 da Brescia per Milano Centrale sarà soppresso; i viaggiatori da Romano, Rovato, Brescia e Chiari utilizze-



CONOSCERE LA LOMBARDIA IN TRENO

Programma di gite per gli alunni delle scuole di Milano

Sono più di 500 i ragazzi delle scuole elementari e delle scuole medie inferiori di Milano e dell'hinterland che, nell'ambito di un programma educativo scuola-ambiente, andranno in gita con il treno in due interessanti località della Lombardia e, con visite guidate nella stazione e nel deposito locomotive di Milano Centrale, avranno modo di conoscere il treno in Lombardia. Due le mete proposte agli alunni: quella del parco di Montevecchia e quella delle incisioni rupestri in Valle Camonica (questo secondo itinerario è organizzato in collaborazione con le Ferrovie Nord Esercizio che gestiscono la linea ferroviaria Brescia-Iseo-Edolo). Il parco di Montevecchia e della Valle del Curone si trova nella Brianza sud-orientale, in provincia di Como. Il territorio è collinare, con valli attraversate da torrenti, le cui sorgenti sono all'interno del parco e si presentano sotto forma di risorgive diffuse. L'itinerario proposto si snoda all'interno di boschi, dove si possono osservare diversi tipi di fauna e di flora, e costeggia, per certi tratti, il corso del torrente Curone, fino a raggiungerne le sorgenti. Il programma prevede il viaggio di andata e di ritorno con il treno da Milano a Cernusco-Merate, sulla linea Milano-Lecco, poi il transfer con bus per il parco. L'itinerario per Capo di Ponte e per la zona delle incisioni rupestri in Valle Camonica consente di conoscere ottomila anni di storia della Valle e del popolo dei Camuni, con la visita al parco delle incisioni rupestri, ai massi e al museo storico della preistoria. È possibile visitare anche l'Archeodromo, ricostruzione sperimentale ma fedele di un villaggio preistorico. Si parte in treno da Milano per Rovato, sulla linea Milano-Venezia, e poi si arriva a destinazione con i treni delle Ferrovie Nord Esercizio.
Stessi mezzi per il ritorno.
Nell'ambito del programma educativo sono anche previste per le scolaresche le visite guidate nel mondo specifico della ferrovia: alla stazione e al deposito locomotive di Milano Centrale dove, tra l'altro, è possibile ammirare alcuni treni ed elettrotreni della flotta storica delle Fs come il "Settebello" e l' "Arlecchino".

Gian Battista Rodolfi

ranno il treno iR 2092, con bus da Chiari per le stazioni di Calcio, Morengo e Vidalengo in coincidenza a Treviglio con treno iR 2092 in partenza alle ore 9.15
- il treno 5394, delle ore 12.18 da Brescia per Sesto San Giovanni, sarà soppresso; i viaggiatori da Romano, Rovato, Brescia e Chiari utilizzeranno l'iR 2096 con bus da Chiari per Treviglio per le stazioni di Calcio, Morengo e Vidalengo, poi treno iR 2096 per Milano. I viaggiatori della tratta Cassano-Pioltello, esclusa Trecella, potranno utilizzare il treno 2622 da Bergamo
- il treno 2556 delle ore 14.31 da Brescia sarà soppresso così come il treno delle ore 15.13; i viaggiatori da Brescia, Rovato, Chiari, Romano e Treviglio utilizzeranno i treni iR 2100 e 2104
- il treno 2558 da Brescia, alle ore 18.32, sarà soppresso; i viaggiatori da Brescia, da Rovato, da Chiari, da Romano e da Treviglio utilizzeranno il treno iR 2108 in partenza da Brescia alle ore 18.35
- il treno ex 5018 partirà da Treviglio anziché da Brescia; i viaggiatori da Brescia, Rovato, Chiari e Romano utilizzeranno il treno iR 2112;
- il treno 10768 da Brescia delle ore 21.04 sarà soppresso; i viaggiatori da Brescia, Chiari, Rovato, Romano e Treviglio utilizzeranno il treno iR 2114.

Patrizio Vellucci

CICLORADUNO NAZIONALE A MILANO

Due treni+bici per Sesto Calende e per Bergamo

Dal 27 al 29 giugno 1996 si terrà a Milano la nona edizione del cicloraduno nazionale della Federazione italiana Amici della bicicletta, con centinaia di partecipanti attesi da tutta Italia e anche dall'estero.Nel programma della manifestazione due escursioni con treni speciali e biciclette a Sesto Calende e a Bergamo.
Per maggiori informazioni e per le iscrizioni ci si può rivolgere a Ciclobby via Cesariano 11, Milano (telefono 02-3313664).

G. B. R.

MARCHE

Teatro della Scuola

A Serra S. Quirico, piccolo paese dell'entroterra marchigiano, si svolge ogni anno una rassegna teatrale che vede protagonisti assoluti i ragazzi della scuola. All'iniziativa di quest'anno, che si tiene dal 15 aprile al 4 maggio, partecipano sessanta scuole, di ogni ordine e grado, per le quali il teatro ha una particolare valenza educativa e che per questo lo hanno proposto agli studenti come oggetto di ricerca e di lavoro. La rassegna diventa così un luogo di confronto per la Scuola che fa teatro: ragazzi provenienti da tutta Italia presentano il frutto del loro impegno di un anno scolastico.
L'intera manifestazione è articolata in alcuni momenti significativi.

Progetto Tragedia
Due licei (uno di Ancona e uno di Milano) vivono insieme una settimana di produzione, scambiandosi i rispettivi operatori esterni, all'interno di una serie di spettacoli ispirati alla tragedia greca.
Progetto Resistenza
Sono proposti spettacoli sul tema della guerra di liberazione, sull'olocausto, sulle radici dell'intolleranza e sulla nascita dell'Europa contemporanea.
Il Serpente teatrale
Lungo i percorsi della Serra S. Quirico medievale alcuni operatori teatrali stimolano le classi e i ragazzi a dar vita al...
Ring di improvvisazione teatrale
... che ogni pomeriggio vede "contrapposti" nel divertimento creativo i giovani protagonisti della rassegna, per un incontro reciproco anche fuori dal palcoscenico.
Il Salotto Teatrale
Insegnanti ed alunni vengono accolti da osservatori ed esperti che sono a disposizione per un'analisi del lavoro presentato.
Le Rassegne territoriali
Sono ospitate le produzioni segnalate dalle rassegne che collaborano con Serra S.Q. in un progetto di scambio di esperienze e di valorizzazione di quello che accade sul territorio in ambito locale.
La Direzione regionale trasporto locale Marche delle Ferrovie dello Stato, che collabora per la parte trasporti alla rassegna "Teatro della scuola", consiglia, per raggiungere Serra S. Quirico, il treno in partenza da Ancona alle 8.38 e quello delle 9.36 da Fabriano (dalla stazione di Serra funziona un servizio gratuito automobilistico per la rassegna).

Fabio Frontini

IL CAVALLO DI FUOCO

È dal '700 che a Ripatransone, in provincia di Ascoli, si tiene "Il cavallo di fuoco", una manifestazione folcloristico-pirotecnica che richiama migliaia di persone e trae origine da un racconto popolare.
Nella prima domenica dopo Pasqua, festa del patrono, un cavallo di metallo viene letteralmente ricoperto di girandole, micce e petardi e alle 21 in piazza Condivi-Matteotti viene acceso dalla coda per poi incendiarsi completamente. Mentre il cavallo viene trainato per le strade la gente ondeggia e fugge da una parte all'altra, attratta dai suggestivi giochi piro tecnici.
Ripatransone merita comunque di essere visitata. Posta sul vertice di una collina è stata un importante centro medioevale ed offre uno splendido panorama, che va dal Conero al Gargano. Nella sua Cattedrale è conservato un pregevole dipinto del Guercino. Oltre a tre musei, possiede un singolare primato: il vicolo più stretto d'Italia, "largo" solo 43 centimetri.
La stazione Fs più vicina è San Benedetto del Tronto.

F.F.

TRENI A VAPORE PER LE SCUOLE

Nell'ambito dei programmi rivolti alle scuole per promuovere l'uso del treno per le gite scolastiche, la Direzione regionale Marche, con l'Assessorato al Turismo della Regione, ha programmato l'effettuazione di due treni a vapore con carrozze d'epoca con il seguente programma:
- 7 maggio Ancona-Fabriano
con la possibilità di effettuare programmi diversi, comprendenti il Museo della Carta di Fabriano, l'Aula verde di Valleremita e le Grotte di Frasassi;
- 9 maggio Fabriano-Macerata
con visita della Riserva Naturale e dell'Abbazia di Fiastra.
I vari pacchetti sono commercializzati dal Dopolavoro ferroviario ad Ancona, Falconara e Fabriano.
Per informazioni ci si può rivolgere alla Direzione regionale trasporto locale di Ancona tel. 071/592.4282 - 592.4547.

F.F.

PIEMONTE

Il lettore attento è ormai ben informato sui criteri di razionalizzazione del trasporto pubblico disposti dalla legge finanziaria 1996. E l'orario estivo avvierà in Piemonte il processo, non semplice, volto a coniugare il contenimento dei costi con il miglioramento dei servizi di trasporto.
La via maestra è l'integrazione fra treni e autolinee.
Nell'area metropolitana torinese è già decollata l'integrazione tariffaria "Formula", che permette di utilizzare promiscuamente tutti i servizi Fs/Satti/Atm di Torino. Ma da giugno diventerà totale anche l'integrazione Fs/Autolinea Baranzelli tra Novara e Varallo: i rispettivi abbonati, che disponevano di 32 o 16 corse, avranno a disposizione ben 46 servizi giornalieri.
E dalla stessa data sarà attivato un altro importante progetto di integrazione, da Alessandria ad Acqui, tra Fs e Autolinee Arfea: invece di 25 corse gli abbonati disporranno di 36 servizi.
Sull'esempio di questi progetti, fortemente perseguiti dalle Società, ma anche dagli Assessorati Regionale e Provinciali, potranno essere ristrutturati dai prossimi orari i servizi di innumerevoli altre linee.
Frattanto, su molte altre linee verranno attuate significative innovazioni, che qui ac-

cenneremo soltanto, ma che saranno ampiamente illustrate in seguito.

Linea Torino-Milano

Mentre resterà confermata l'attuale offerta feriale, di sabato e nei giorni festivi verrà realizzato un cadenzamento biorario fra Torino Porta Susa e Chivasso, con proseguimento su Casale Monferrato, e un cadenzamento biorario di treni regionali tra Chivasso e Vercelli. Il servizio garantirà l'afflusso e il deflusso dai treni interregionali.

Linea Torino-Alessandria

Alcune modifiche permetteranno di attivare un cadenzamento orario dei treni regionali nella tratta Torino-Asti e biorario nella tratta Asti-Alessandria. Qualche altra modifica e l'impiego di materiale rotabile diverso apporteranno notevoli miglioramenti: ad esempio, l'attuale R 10040 (si chiamerà R 10062) sarà ritardato in partenza da Alessandria alle 7.15, ripartirà da Asti alle 7.45 per fare servizio diretto fino a Trofarello (8.16, cioè 20 minuti prima dell'orario attuale) e arriverà a Torino Porta Nuova alle 8.25. Rappresenterà quindi un'offerta totalmente migliore dell'E 900 proveniente da Bari, che ha comprensibili criticità con le esigenze della clientela pendolare.

In senso inverso le funzioni dell'attuale treno D 2899 (Torino Porta Nuova 18.10 - Voghera 19.45) saranno svolte dall'E 805 che sarà anticipato in partenza da Torino P. N. alle 18.05 (Asti 18.40 e Alessandria 19.01): il diretto è posticipato in partenza da Torino P. N. alle 18.50, con nuove fermate a Villanova e Villafranca, arrivo ad Asti alle 19.29, ad Alessandria alle 19.50, proseguimento fino a Voghera e nuove coincidenze per Milano.

Linea Torino-Savona e Cuneo

Verrà perfezionata l'offerta cadenzata, strutturandola con treni Interregionali, Diretti o Espressi in partenza da Torino Porta Nuova al minuto 30 di ogni ora, nonché con treni Regionali, nelle fasce importanti, in partenza circa 30 minuti dopo.

L'esclusione di alcuni treni sovrabbondanti permetterà di migliorare la regolarità della marcia.

Linea Cuneo-Ventimiglia

È stato possibile velocizzare alcune tracce e migliorare così anche alcune importanti coincidenze a Ventimiglia per Marsiglia.

Il diretto 9872 (attuale 10174), anticipato da Limone Piemonte di qualche minuto, proseguirà direttamente su Torino Porta Nuova con arrivo alle ore 8.40.

Linea Torino-Pinerolo

L'offerta complessiva risulterà aumentata, con partenze alternate fra Torino Porta Nuova e Torino Porta Susa nelle ore di punta.

Altre linee

L'offerta attuale è sostanzialmente confermata, salvo modesti aggiustamenti per coincidenze.

Tuttavia, in dieci linee con domanda estiva molto debole, nel periodo 1° luglio - 31 agosto il trasporto sarà svolto esclusivamente con autoservizi, programmati e previsti fin da ora con orari che garantiranno le coincidenze con i treni.

La redistribuzione del materiale rotabile tra le diverse regioni permetterà di sostituire in Piemonte, dopo poche settimane dall'inizio del nuovo orario, tutte le carrozze tradizionali di vecchio tipo con carrozze Media Distanza UIC-X, con notevoli miglioramenti su vari aspetti del servizio.

Piccoli passi, quindi, ma grande impegno, per utilizzare al meglio le risorse disponibili e le attuali capacità degli impianti, in attesa delle nuove forniture e della realizzazione dei potenziamenti.

Edoardo Gorzegno

SARDEGNA

Pur con i vincoli attuali del materiale rotabile e della stretta maglia delle tracce, il nuovo orario presenta numerose modifiche.

Esaminiamo quelle più significative.

Il treno 3952 partirà da Cagliari alle 06.35 anziché alle 06.08 ed arriverà a Sassari alle 10.13. Nella tratta Cagliari-Macomer, durante il periodo scolastico, verrà effettuato con tre automotrici, per migliorare l'offerta soprattutto nella relazione Cagliari-Oristano (a. ore 07.38) ove assolverà pure le funzioni dell'attuale 3954, oggi in partenza da Cagliari alle 06.45. Il 3952, sulla tratta Oristano-Macomer, fermerà solo ad Abbasanta. Non effettuerà fermate fra S. Gavino ed Oristano. I viaggiatori di tale tratta, compresi gli studenti, potranno utilizzare il locale 12902, che partirà da S. Gavino alle 06.53, da Marrubiu alle 07.34 ed arriverà ad Oristano alle 07.51.

Tali provvedimenti hanno consentito di anticipare l'arrivo a Cagliari dei treni della fascia tra le 07.00 e le 08.00, così come più volte chiesto dai pendolari.

Il treno 12903 arriverà a Cagliari alle 07.06 anziché alle 07.12.

Il treno 8951 (da Iglesias) arriverà a Cagliari alle 07.26 anziché alle 07.30.

Il treno 12907 arriverà a Cagliari alle 07.35 anziché alle 07.45.

Il treno 3951 arriverà a Cagliari alle 07.45 anziché alle 07.51.

Il treno 8953 (da Iglesias) arriverà a Cagliari alle 07.55 anziché alle 07.58 e verrà effettuato con carrozze per soddisfare la sempre maggiore domanda.

Per rispondere alle esigenze degli studenti delle scuole di San Gavino, il treno 12921



partirà da tale impianto alle 14.17 anziché alle 14.56.

Il treno 12914 (oggi in servizio alle 13.10 per Oristano) effettuerà servizio solo fino a S. Gavino. Il collegamento con Oristano verrà garantito dal treno 12916, che partirà da Cagliari alle 13.32. Tale treno, nella tratta Cagliari-S. Gavino, effettuerà fermate solo a Decimomannu.

Il treno diretto per Sassari (3966) partirà alle 16.15 anziché alle 16.00, per agevolarne l'utilizzo da parte della clientela. Tale modifica ha imposto di ritardare alle 16.35 la partenza del treno per Macomer (12920), oggi in partenza da Cagliari alle 16.20.

Si è fatto ogni sforzo per tenere conto delle richieste del Comitato dei pendolari del Sulcis, con il quale nel 1995 si sono tenuti diversi incontri. Non è stato però possibile accogliere tutte le richieste. Ad ogni buon conto, con il nuovo orario, saranno garantiti tre collegamenti diretti con Cagliari, senza trasbordo a Villamassargia: il primo (8985) partirà da Carbonia alle 08.15 ed arriverà a Cagliari alle 09.18; il secondo (12947) partirà da Carbonia alle 15.32 ed arriverà a Cagliari alle 18.35, il terzo (8909) partirà da Carbonia alle 20.35 ed arriverà a Cagliari alle 21.35.

In senso opposto (Cagliari-Carbonia) sono previsti due collegamenti diretti senza trasbordo a Villamassargia: il primo (8958) partirà da Cagliari alle 10.55 ed arriverà a Carbonia alle 12.02; il secondo (12944) partirà da Cagliari alle 14.16 ed arriverà a Carbonia alle 15.23. I viaggiatori diretti ad Iglesias dovranno cambiare treno a Villamassargia.

D'estate sulla tratta Villamassargia-Carbonia il servizio con autocorse è stato limitato al periodo 1° luglio-7 settembre; verrà comunque mantenuto come treno, nei giorni feriali (tranne nel mese di agosto) il collegamento oggi garantito dal 12944 (partenza da Cagliari alle 14.16) e dal 12947 (partenza da Carbonia alle 15.32).

Un treno in più sulla relazione Iglesias-Cagliari (con coincidenza a Villamassargia per chi proviene da Carbonia) partirà da Iglesias alle 19.00 ed arriverà a Cagliari alle 19.52. I viaggiatori di Carbonia partiranno alle 18.48 e trasborderanno a Villamassargia.

Nei collegamenti nord/sud, il diretto Sassari-Cagliari (3967) partirà da Sassari alle 14.25 anziché alle 14.08. Tale treno consentirà a Chilivani di far proseguire per Cagliari i viaggiatori del treno che partirà da Olbia alle 14.12 (anziché alle 13.55) diretti a Sassari senza trasbordo a Chilivani.

Il diretto 3971 anticiperà la partenza da Sassari alle 18.38 (oggi 18.45) ed arriverà a Cagliari alle 22.13 (oggi 22.34). La domenica, nel periodo scolastico, verrà effettuato con carrozze per far fronte alla maggiore domanda dei pendolari universitari.

Le modifiche delle tracce dei due treni diretti Sassari-Cagliari comportano alcune modifiche di orario ai servizi in coincidenza a Chilivani. In particolare, verrà anticipato il collegamento di mezza mattina per Olbia e Sassari.

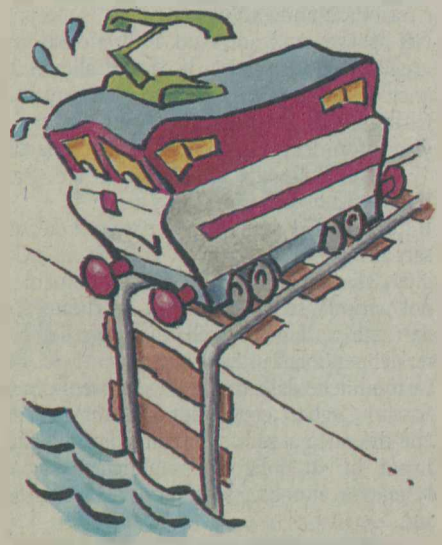
Si partirà da Olbia alle 08.10, per arrivare a

Sassari alle 10.13, con trasbordo a Chilivani. In senso opposto (Sassari-Olbia) il treno che oggi parte alle 08.20 partirà alle 08.45, per essere ad Olbia alle 10.33, senza trasbordo a Chilivani. A Chilivani trasborderanno i viaggiatori provenienti da Cagliari con il treno 3952.
I viaggiatori del treno in partenza da Oristano alle 13.07 arriveranno ad Olbia alle 16.17, senza gli attuali trasbordi a Macomer e Chilivani.

Giorgio Asunis

Sicilia

L'offerta proposta con l'orario estivo '96 è stata strutturata in modo da rappresentare una risposta il più possibile efficace e soddisfacente per le esigenze di mobilità dei contesti territoriali e urbani dell'isola. Per questo, rispetto a quella del '95, è stata arricchita con alcune non trascurabili novità e, in particolar modo, sono state curate le coincidenze, non solo fra i treni "da e per" il continente, ma anche fra i treni d'interesse locale e regionale.
Sulle linee dorsali delle zone costiere, sulle quali insistono le tre aree metropolitane di Palermo, Catania e Messina, sono stati attuati nuovi e mirati interventi d'orario. Tra i più significativi segnaliamo:
- il nuovo collegamento di fine settimana fra Siracusa (p. ore 16.25)- Catania-Taormina e Messina (a. ore 20.05)
- la coppia di nuovi treni "lavorativi" dedicati alla mobilità dell'area suburbana di Catania, con partenza da Catania alle ore 14.25 e da Giarre alle ore 14.55
- il nuovo treno che collega Barcellona a Messina, che arriva nel capoluogo peloritano alle ore 12.55, garantendo così la mobilità dei pendolari che si recano nel pomeriggio nel comprensorio dello Stretto (Messina, Villa San Giovanni, Reggio Calabria).
Sempre sulla dorsale Tirrenica, è stata rimodulata l'offerta della mattina, relativamente ai treni diretti a Messina, per consentire l'arrivo in questa città entro le ore 8.00 e soddisfare così la richiesta dei pendolari della zona di Tusa e di Santo Stefano di Camastra.



Sulla dorsale interna Palermo-Catania, il completamento dell'elettrificazione Roccapalumba-Caltanissetta- Xirbi permetterà di impiegare le elettromotrici Ale 582 e quindi di velocizzare i collegamenti (di circa 30 minuti) e di snellire la circolazione sul tratto comune Roccapalumba-Palermo. Sulla relazione Catania-Palermo è prevista la circolazione di un nuovo treno giornaliero che, oltre a costituire un collegamento intercity regionale della mattinata tra i due capoluoghi di provincia più importanti della Sicilia, consente ai viaggiatori in arrivo a Catania dal continente il proseguimento verso Caltanissetta.
Sulla relazione Agrigento-Palermo, è stato istituito un nuovo treno, in partenza da Agrigento alle ore 15.15, che assicura la coincidenza a Termini con i treni per Milano.
I convogli Ale 841, impiegati sulla trasversale Palermo-Agrigento, rappresentano la novità più interessante nel panorama dell'offerta estiva '96: per i tempi di percorrenza, la qualità e il comfort del servizio (aria condizionata, nuovi arredi, stabilità ecc.) e per l'aumento dei posti offerti su una delle direttrici dove le Fs sono competitive rispetto alle autolinee.
Altre due novità di rilievo sono:
- il prolungamento del treno 3944, in atto "Caltanissetta-Palermo", reso originario da Canicattì, a servizio della mobilità nella fascia oraria del pendolarismo di prima mattina;
- un nuovo collegamento festivo tra Siracusa e Caltanissetta, dedicato al rientro dalle località turistiche e balneari della costa verso l'interno dell'isola.
Sulle linee occidentali, la principale novità, introdotta sulla base delle verifiche effettuate sulla mobilità nel territorio, è il prolungamento a Mazara del Vallo dei due treni circolanti fra Marsala e Trapani. L'intervento garantirà ai lavoratori provenienti dalla città del porto canale il rientro a Trapani nel pomeriggio.
La rimodulazione dell'offerta interessa anche la proposta degli autoservizi.
Tutte le autocorse previste sulle diverse linee della Sicilia sono state poste in coincidenza con i treni in arrivo e partenza. Inoltre, alcuni collegamenti sono stati impostati in orari più idonei a soddisfare le esigenze della clientela (ad esempio, sulla relazione Taormina-Randazzo, sono state anticipate le corse pomeridiane).
L'orario estate '96 conterrà anche tre proposte di itinerari "treno+bici":
- il primo, denominato "Polifemo", prevede il collegamento tra Messina, Taormina e Catania
- il secondo, dei "Peloritani", è dedicato al comprensorio della provincia di Messina (S. Agata, Milazzo, Messina)
- il terzo, delle "Madonie", è orientato verso la parte occidentale dell'isola (S. Agata, Cefalù, Palermo).
Confermata anche l'offerta dei "treni d'epoca a vapore". In programma, quest'anno, oltre agli itinerari previsti nella passata edizione, ci sono nuove proposte, tra cui un itinerario della natura, realizzato con la formula treno più bus per la Riserva Naturale dello Zingaro, sul circuito "metropolitano" della città di Palermo, ed un "treno delle ceramiche", che da Palermo toccherà le zone turistiche di Tusa (con possibilità di visitare l'area archeologica di Alesa e la Fiumara d'Arte) e di Santo Stefano di Camastra (città delle ceramiche).

Franco Vittorio Scimò

Toscana

Fotografare il cinema



A Firenze, presso il Museo di Storia della Fotografia Fratelli Alinari di Palazzo Rucellai, è possibile visitare la grande mostra "Magnum Cinema", organizzata da "Contrasto", dalla Fratelli Alinari e dall'Assessorato alla Cultura del Comune di Firenze, con il contributo di "Kodak". La mostra si inserisce a pieno titolo tra le manifestazioni più importanti realizzate per celebrare il centenario della nascita del cinema.
"Magnum cinema" presenta oltre 200 immagini, a colori e in bianco e nero, di diverso formato, in cui grandi protagonisti del mondo della fotografia (Bob Capa, Henri Cartier-Bresson, Eugene Smith, Ernst Haas, Werner Bischof, Elliott Erwitt, Dennis Stock, Eve Arnold) incontrano grandi protagonisti del cinema (James Dean, Marilyn Monroe, Orson Welles, Gary Cooper, Federico Fellini, Marcello Mastroianni, Nanni Moretti). L'esposizione di Firenze è un'occasione per celebrare insieme cinema e fotografia, attraverso le suggestive immagini dei personaggi più cari del grande schermo, colti non dalla macchina da presa, ma dall'obiettivo dei più importanti autori della prestigiosa agenzia fotografica. L'accurata selezione della mostra è una testimonianza della profonda attrazione che il cinema, anche se in modo diverso, ha suscitato in tutti i fotografi della Magnum e,

TOSCANA A TUTTO VAPORE

Con il mese di aprile riprende in modo sistematico la programmazione dei treni a vapore nella regione Toscana.
Per l'attività '96, in aggiunta alle due macchine a vapore disponibili presso il Deposito locomotive di Firenze (loc. 740.451 e loc. 625.142), sarà utilizzabile anche la locomotiva 740.278 di proprietà del Museo nazionale Trasporti di La Spezia, grazie all'accordo tra la Divisione Trasporto Locale Fs e il citato Museo (accordo di cui abbiamo già parlato ai lettori sul n° di gennaio '96 di "Amico Treno", a pag. 39).
Il programma (ancora di massima) prevede in dettaglio:
17-18 aprile
Grosseto-Monte Antico-Asciano-Siena-Buonconvento-Grosseto;
28 aprile
Firenze-Pistoia-Firenze;
1 maggio
Firenze-Borgo San Lorenzo-Firenze;
8 maggio e 14 maggio
Firenze-Lucca-Firenze;
26 maggio
Firenze-Castelfiorentino-Firenze;
2 giugno
Firenze-Borgo S. Lorenzo-S. Piero a Sieve-Borgo S. Lorenzo-Firenze.

Per informazioni si può telefonare alla Direzione regionale T.L. di Firenze al n° 055/235.6194.

Mauro Scarpi



MOSTRA MERCATO INTERNAZIONALE DELL'ARTIGIANATO A FIRENZE

Isessant'anni di vita della più importante rassegna europea sul lavoro artigiano verranno festeggiati a Firenze - alla Fortezza da Basso - dal 20 aprile al 1° maggio.
Quest'anno lo scenario della Fortezza è ancora più ricco: un nuovo padiglione consentirà agli artigiani - oltre 500 provenienti da ogni parte del mondo - di disporre di ulteriori 3.500 metri quadrati per l'esposizione degli oggetti frutto del loro lavoro. In particolare, sono da segnalare alcune sezioni della 60ª edizione della rassegna, oltre agli appuntamenti che fanno ormai parte della tradizione della Mostra. *Dammi il la: Musica e Cose* - una felice intuizione, per allacciare le emozioni profonde delle note musicali con la materialità degli oggetti, è l'esperimento di un lavoro comune, tra musicisti e artigiani, che darà vita a dei pezzi unici da esporre in una splendida zona monumentale della Fortezza.
Casa dolce casa - un modo nuovo per esplorare tutto il pianeta abitazione, scegliendo di scomporre arredamenti e cucine, salotti e giochi di luce, invitando gli artigiani a costruire il loro modello di abitazione, a cominciare dagli impianti elettrici fino alle più raffinate ceramiche e tappezzerie.
Vetri fatui - dove saranno a confronto i maestri vetrai di Murano e gli artigiani del cristallo della Toscana.
Grazie alla rinnovata collaborazione tra le Fs e la Sogese (la Società che gestisce gli spazi espositivi) vengono offerte alla clientela Fs alcune opportunità:
- sconto di lire duemila per la visita all'esposizione, dietro presentazione di un biglietto ferroviario in corso di validità;
- biglietteria sussidiaria, dedicata alla clientela Fs per l'emissione dei biglietti scontati d'ingresso alla Mostra, nella Stazione di Firenze Santa Maria Novella, in posizione strategica rispetto alla rampa che dal binario 16, con un percorso di appena cento metri, consente di raggiungere i padiglioni espositivi.
Niente più attesa alle biglietterie ordinarie, niente problemi di parcheggio... solo un comodo treno per arrivare a Firenze S.M.N.

M. S.

nello stesso tempo, del singolare rapporto che la nota agenzia ebbe con l'universo cinematografico. Un legame fatto di amicizie, incontri casuali, specifici interessi.
Le immagini della rassegna fiorentina mettono in luce l'elemento comune ai fotografi della Magnum entrati in contatto con il mondo del cinema: il desiderio e l'esigenza di riprendere il soggetto in assoluta libertà di visione, ognuno secondo la propria ricerca, rinunciando alle foto di posa convenzionali, tipiche di quelle su commissione.
Emblematico della diversità del rapporto che legò al cinema gli autori della Magnum è quello dei due grandi creatori dell'agenzia, Robert Capa ed Henri Cartier-Bresson (che la fondarono nel 1947 con George Rodger e David Seymour). Il primo, già famoso come reporter di guerra, fu attratto soprattutto dalla voglia di conoscere da vicino il bel mondo del cinema e intrecciò rapporti di amicizia con attori e registi (Jean Renoir, Howard Hawks, John Huston, Humphrey Bogart, Gary Cooper, Louis Bunuel, Billy Wilder, Gene Kelly). Il secondo tentò di sperimentarne l'attività e fu affascinato dal cinema non come universo in cui cogliere immagini con l'obiettivo, bensì come nuova esperienza da provare (fu assistente in film di Jean Renoir).
Altri fotografi della Magnum, poco interessati ai set dove lavoravano le grandi star, hanno spinto oltre la propria curiosità, seguendo le riprese di film sul cui valore nessuno avrebbe scommesso e che oggi sono invece considerati momenti particolarmente significativi nella storia del cinema.
Firenze, Museo di Storia della Fotografia Fratelli Alinari
Palazzo Rucellai, Via della Vigna Nuova 16
23 febbraio - 19 maggio 1996
Orario: dalle ore 10.00 alle 19.30
venerdì e sabato dalle ore 10.00
alle 23.30 chiusa il mercoledì
tel. 055/213370-218975

Marisa Radogna

Il risanamento della linea "Porrettana"

Dopo un primo rinvio e definiti gli ultimi dettagli progettuali, prendono il via i lavori di recupero e risanamento della linea "Porrettana", una strada ferrata fra le più belle e pittoresche dell'Italia Centrale.
L'intervento si articola in tre fasi: la prima, iniziata il 25 marzo, terminerà il 9 maggio. In questo periodo resterà completamente interrotta al traffico la tratta Pistoia-Pracchia. Per consentire la mobilità sul versante pistoiese, è stato istituito un servizio sostitutivo di collegamento diretto fra le due località, secondo quanto previsto dall'orario ferroviario e nei limiti consentiti dalla rete stradale esistente. Sono inoltre garantiti i collegamenti automobilistici diretti fra Porretta e Pistoia lungo la SS 64 e con fermate a Ponte della Venturina, Brivio S. Mommè e La Cugna (Corbezzi). Contemporaneamente, sul versante bolognese, dove una frana risalente a qualche anno addietro ha imposto la chiusura della SS 332, la tratta Pracchia-Porretta Terme sarà collegata da un servizio ferroviario articolato su 6 coppie di treni che garantiranno la mobilità nelle fasce di pendolarismo, attenuando così i disagi alla popolazione residente. Seguirà quindi una pausa, con completo ripristino del servizio dal 10 maggio fino al 20 luglio, periodo durante il quale i lavori di recupero si sposteranno a valle di Porretta Terme, senza creare soggezioni al servizio passeggeri (i cantieri saranno operativi nelle ore notturne).
A partire dal 21 luglio e fino al termine dei lavori (previsto per il 20 agosto), si porrà mano all'ultima fase, che riguarderà il risanamento della tratta ferroviaria Pracchia-Porretta Terme.Per tale periodo saranno certamente terminati i lavori di adeguamento e ripristino della strada statale, che consentiranno i collegamenti lungo la Valle del Reno senza alcuna limitazione.
Anche durante il sopra citato lasso di tempo, i collegamenti fra Porretta e Pistoia saranno assicurati direttamente lungo la SS 64 e fra Pracchia e Pistoia lungo la SS 332, in analogia a quanto predisposto nella prima fase dei lavori. L'anno scolastico '96/97 non dovrebbe essere ancora iniziato quando la linea ferroviaria sarà restituita, finalmente potenziata e completamente ammodernata, alla completa fruibilità della clientela.

M.S.

Trentino

L'orario estivo 1996 confermerà nel suo complesso il volume di offerta messo in atto con l'orario 1995-96. Conterrà tuttavia alcune innovazioni, le più significative sono:

Linea della Valsugana

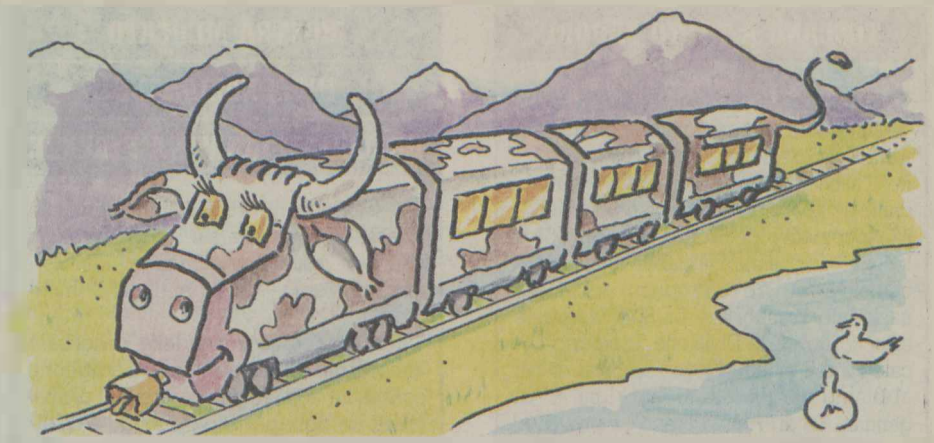
- nuovo collegamento Trento-Bassano-Padova, con arrivo a Padova alle 9.00
- nuovo collegamento Padova-Bassano-Trento, con arrivo a Trento alle 20.30
- impiego di treni navetta, con carrozze per medie distanze, sul collegamento da Trento per Venezia in mattinata (treno 2813) e da Venezia a Trento nel pomeriggio (treno 1816)
- anticipo da Grigno, anziché da Primolano, nei periodi scolastici, del treno 2811 per Venezia, in modo da consentire l'arrivo a Bassano in orario utile per l'inizio delle scuole
- proseguimento fino a Borgo Valsugana, anziché a Primolano, del treno 5722 in partenza da Venezia alle 16.34.

Linea Verona-Bolzano

- modifica dell'orario cadenzato dei treni interregionali con partenza, verso Verona-Bologna, da Trento ai minuti 07 delle ore dispari (13.07, 15.07, ecc.) e da Rovereto ai minuti 23, partenza, verso Bolzano-Brennero, da Trento ai minuti 45 delle ore pari (12.45, 14.45, ecc.) e da Rovereto ai minuti 29. I treni interregionali saranno in coincidenza reciproca a Verona coi treni intercity, anziché con gli interregionali della linea Milano-Venezia
- mantenimento anche nei mesi estivi del treno regionale delle 14.13 da Trento per Verona
- proseguimento fino a Verona, anziché limitato ad Ala, del treno regionale in partenza da Trento alle 16.50
- nuovo treno da Bolzano per Verona, in mattinata, con arrivo a Verona alle 10.17
- anticipo alle 12.22, anziché 12.40, della partenza da Trento del treno regionale per Verona
- nuovo treno regionale da Verona per Bolzano/Brennero con partenza da Verona alle 16.15, arrivo a Rovereto alle 17.04, a Trento alle 17.18 e a Bolzano alle 18.08
- treno regionale da Verona per Bolzano, con partenza da Verona alle 17.05
- spostamento alle 18.20 (dalle 17.40) del treno regionale da Verona per Trento.

Mario Benedetti





Valle d'Aosta

L'orario estivo '96 rappresenta per il trasporto ferroviario valdostano un momento assai significativo per ottenere il consolidamento e il rafforzamento dei risultati raggiunti con il Contratto di Servizio stipulato tra le Ferrovie dello Stato e la Regione Valle d'Aosta.

Rispetto all'orario invernale, in particolare, sono state apportate alcune modifiche, per tener conto delle osservazioni fatte pervenire dal Comitato Utenti ed armonizzarsi con le politiche dell'Assessorato Regionale dell'Ambiente Territorio e Trasporti.

Il treno 9845, ad esempio, attualmente in partenza da Torino Porta Susa alle 11.35, con il nuovo orario partirà da Torino Porta Nuova alle 11.25, per soddisfare le esigenze dei viaggiatori provenienti dal Centro-Sud.

Il treno 4236, invece, attualmente in partenza da Aosta alle 18.12 ed arrivo ad Ivrea alle ore 19.32, con il nuovo orario partirà da Aosta alle ore 18.11, per arrivare ad Ivrea alle 19.21 (con un anticipo di 11 minuti).

Prosegue, infine, l'impegno per assicurare a Chivasso le coincidenze con i treni da e per Milano: in tal senso è da considerare il posticipo della partenza da Chivasso del treno 1801, festivo, dalle ore 07.27 alle 07.38, che consentirà la coincidenza con il treno interregionale 2004 da Milano.

Rivolgendoci ai clienti esperti, precisiamo che i numeri dei treni citati si riferiscono alla nuova numerazione assegnata.

Edoardo Gorzegno

Veneto

L'orario estivo 1996 presenta le seguenti caratteristiche:

- sulle linee principali della rete potenziamento dei treni di qualità attraverso un più marcato cadenzamento dei treni intercity, previsto dal programma Eurostar
- sulle stesse linee, contemporanea riduzione dell'offerta relativa ai treni a medio percorso (interregionali)
- maggiore adeguamento dell'offerta di trasporto locale alla reale domanda, anche seguendo criteri temporali (ad esempio, minore quantità di treni in circolazione nel mese di agosto in corrispondenza alla minore mobilità, diversificazione su alcune linee degli orari tra giorni feriali e giorni festivi ecc.).

Significative le novità e le modifiche che riguardano i treni diretti e regionali circolanti sulle linee della regione Veneto:

- ampliamento (da 12 a 15) delle relazioni dirette da Venezia verso Belluno/Calalzo e viceversa, con orari cadenzati nei due sensi tra Conegliano e Venezia; tutte le relazioni saranno con materiale navetta con vetture tipo media distanza e ciò consentirà di raddoppiare i posti offerti su tale relazione e di risolvere numerosi casi di sovraffollamento che si registrano per treni circolanti su altre linee della regione
- istituzione di 4 coppie di treni diretti tra Venezia/Verona e viceversa, ad integrazione della nuova offerta sulla linea Milano-Venezia di treni intercity con cadenzamento orario previsti dal programma Eurostar
- rafforzamento della fascia pendolare di metà giornata sulla linea Venezia-Sacile, con due nuovi regionali destinati soprattutto alla clientela studentesca
- riposizionamento orario degli interregionali tra Venezia e Trieste via Portogruaro, per realizzare la coincidenza a Mestre anche con gli intercity da/per Roma
- istituzione di una relazione diretta festiva tra Legnago/Monselice e Venezia e viceversa
- accoglimento di richieste specifiche sulla Legnago-Rovigo, con due nuovi treni, al mattino per Rovigo ed alla sera in senso inverso
- estensione del servizio integrato sulla Treviso/Montebelluna, dove alcuni treni a scarsa frequentazione verranno sostituiti nelle ore di morbida da autocorse
- istituzione di una relazione diretta Trento-Padova via Primolano/Bassano, mediante la circolazione di un nuovo treno da Trento in arrivo a Padova alle 9.00 e l'estensione di percorso fino a Trento di un treno in partenza da Padova alle 17.28 e attualmente previsto solo fino a Primolano.

La linea Vicenza-Schio, per buona parte dell'orario estivo, sarà interessata da complessi lavori, che ne ridurranno temporaneamente la potenzialità, con conseguente decremento dei treni circolanti. Al termine degli interventi verrà ripristinata l'offerta oraria in funzione degli effettivi flussi di traffico.

Paolo Galletta

Lettere&lettere

Cari lettori,

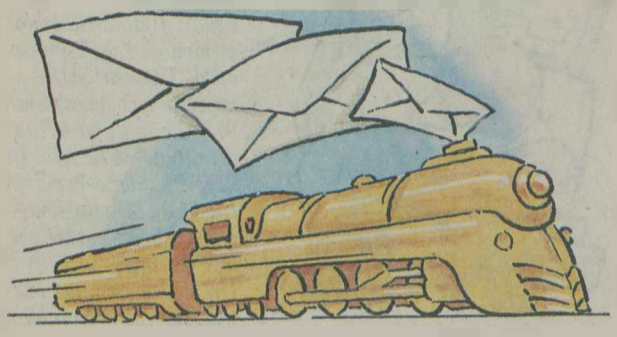
non volendo sottrarre spazio alle missive, passiamo subito all'elenco degli amici da ringraziare.

"Grazie" a: **Eugenio Albano** - Cittadella (Padova), **Livio Arbarello** - Genova, **Valerio Arena** - Sanremo (Imperia), **Michele Barbaro** - Piottello (Milano), **G. Luca Barberis** - La Spezia, **Mariano Bosastra** - Desenzano del Garda (Brescia), **Silvia Bosello** - Asti, **Francesco Brigante** - Lagonegro (Potenza), **Massimiliano Capicchioni** - Faetano (R.S.M.), **Giampaolo Chelucci** - Pistoia, **Francesca Coscia** - Ceparana (La Spezia), **Rocco Dieni** - Melito Porto Salvo (Reggio Calabria), **Cinzia Di Muzio** - Samone (Trento), **Giorgio Esposti** - Lodi, **Perseo Farina** - Roma, **Mario Ferracuti** - Fermo (Ascoli Piceno), **Fabrizio Fornari** - Ovada (Alessandria), **Stefania Garofalo** - Pordenone, **Giorgio Gismondo** - Messina, **Lorenzo Gravina** - Minervino Murge (Bari), **Claudio Ieloscek** - Trieste, **Antonio Lamonaca** - Cinisello Balsamo (Milano), **Ferdinando Luchetti** - Montemurlo (Prato), **Davide Nesi** - Montale (Pistoia), **Michele Oberegger** - Cassano D'Adda (Milano), **Massimo Paraluppi** - Rovigo, **Stefano Parisi** - Paderno Dugnano (Milano), **Marco Pellegrini** - Empoli (Firenze), **Luca Pitton** - Teor (Udine), **Edi Poloniato** - Milano, **Giorgio Pratesi** - Firenze, **Tiziano Ridolfo** - Udine, **Domenico Rizzo** - Agropoli (Salerno), **Lucilla Santini** - Monza (Milano), **Sandro Scalabrini** - Modena, **Angelo Termini** - Göteborg (Svezia), **il Responsabile della Biblioteca San Silvestro** di Fabriano (Ancona) e **il Circolo Parrocchiale San Gallo** di Pesina Caprino (Verona).

Citiamo, in particolare, Enrico Ricciardi di Francoforte sul Meno (Germania), **ringraziandolo per l'attenzione prestata ad "Amico Treno" e per le osservazioni ed i suggerimenti su come migliorare il servizio.**

Un saluto a Daniele Rondina di Sesto Fiorentino (Firenze), **che desidera ringraziare "l'amico su rotaia" perché "su un infinito treno ha incontrato la sua stella *Astrid* ed è nata una meravigliosa storia d'amore".**

Grazie ancora a tutti gli amici che ci inviano foto, racconti, poesie etc. (tra i quali ricordiamo Giacomo Bezzi - Pisa, **Stefano Gazzoli** - Cazzago San Martino - Brescia, **Tonino Malerba** - Genova **e Barbara Paoletti** - Firenze) **e a quelli che ci forniscono consigli, proposte e suggerimenti per rendere più piacevole ed interessante la lettura del nostro giornale (in particolare: Monica Carlotto** di Verona, **Sergio Dosio** di Torino, **Alessandra Mastrandrea** di Roma, **Claudio Pirani** di Genova, **Marco Scaglione** di Nizza Monferrato - Asti, **Graziano Secciani** di Montepulciano - Siena, **Nicola Simonetti** di Tolentino - Macerata e **Giancarlo Tenenti** di Venezia).



VIAGGIO A TEMPERATURA ALTERNATA (con controllore sincero)

Gentile Cesare Vaciago, il giorno 27 novembre 1995, dovendomi recare a Milano, ho deciso di utilizzare il treno dalla stazione di Padova. Alle ore 17.55 ho preso il treno interregionale n° 2110 proveniente da Venezia e diretto a Milano. Salito su una carrozza di seconda classe mi sono reso immediatamente conto che non solo non era riscaldata - visti gli standard qualitativi dell'azienda non c'è da stupirsi - ma addirittura era raffreddata: l'impianto cioè funzionava al contrario, come un frigorifero. Dopo la prima fermata, a Vicenza, finalmente il riscaldamento cominciava a fare il suo dovere. Neanche il tempo di togliere il cappotto ed eravamo a San Bonifacio, dove assieme al treno si è fermato anche il riscaldamento. La stranezza è proseguita fino a Milano: ad ogni fermata del treno l'impianto di riscaldamento funzionava in maniera esattamente opposta rispetto a come funzionava prima. Così, se da Padova a Vicenza ho avuto freddo, da Vicenza a San Bonifacio ho avuto caldo e poi freddo e poi caldo e poi mi sono scocciato e ho chiesto spiegazioni al controllore, il quale gentilmente mi ha spiegato di aver segnalato il guasto all'ufficio competente prima della partenza del treno; dove però il dirigente, anziché cercare di sostituire le batterie - causa del problema - lo aveva invitato a "Fare finta di occuparsi del guasto" qualora i viaggiatori si fossero lamentati. A questo punto, stimato Cesare, perché vi ostinate a chiamarci Clienti facendo presupporre un nuovo corso delle Fs, in realtà inesistente?

Astenersi dalle risposte evasive che date solitamente a chi prospetta disagi simili, grazie.

Colgo l'occasione per porgere distinti saluti.

Stefano Campolo - Feltre (Belluno)

Naturalmente, a seguito della Sua precisa segnalazione, abbiamo provveduto a controllare la veridicità delle affermazioni del conduttore per eventuali provvedimenti disciplinari a carico del responsabile della manutenzione della carrozza. La prego, nonostante l'accaduto, di non generalizzare il giudizio sui nostri colleghi e di continuare a farsi chiamare "Cliente".

LINEE IN BASILICATA

Con l'orario estivo ho potuto apprezzare notevoli novità nell'offerta complessiva e vi faccio i complimenti come tramite delle Fs. Ottime idee quelle di istituire un Lecce-Roma notturno via Potenza ed un Taranto-Torino sempre via Potenza. Ma, ahimè!, noto che come velocità, tra Potenza e Salerno, rimaniamo a livelli da terzo mondo. L'osannato Pendolino impiega addirittura più del già lento IC "Basento" a percorrere quei 112 chilometri. Come mai?

Noto comunque con piacere che molti treni (ad esempio tra Roma e Pisa, Bari e Bologna) sono stati velocizzati. L'offerta va gradualmente migliorando. Ma un altro appunto è d'obbligo: che fine ha fatto il collegamento Bari-Reggio Calabria via Paola?? Non è forse molto più rapido di quello via Crotone? Mah!

E poi, l'argomento che più mi sta a cuore, di cui più volte ti ho chiesto, senza risposte: che mi dici della Ferrandina-Matera? Resterà così, una volta completata (se sarà completata)? Dato che nel 2000 scade la concessione alle Fal dei tratti a scartamento ridotto Potenza-Gravina-Altamura e Matera-Bari, non potrebbero le Fs cominciare a pensare ad un miglioramento

dei suddetti tronchi, attualmente da... Far West? Fiducioso in una vostra risposta (non è mai troppo tardi!), saluto tutta la redazione e i dipendenti Fs. E mi raccomando: meno scioperi, perché danneggiate noi, non i "capi"!!

Emanuele Bisceglie - Matera

Come riconosce il signor Bisceglie, il nostro impegno non manca, dobbiamo però fare i conti con molte difficoltà di natura strutturale. La velocizzazione dei treni non dipende da semplici atti di volontà, ma è condizionata da vincoli tecnici (pendenze, curve, armamento ecc.) che non si possono aggirare. Come nel caso della linea Battipaglia-Potenza-Taranto.

Nonostante l'elettrificazione (che pure ha comportato un discreto miglioramento nei tratti più acclivi), la velocità commerciale non è aumentata in maniera sensibile perché è ancora insufficiente il numero delle stazioni "atte agli incroci".

Non basta avere i treni, ci vogliono le rotaie. Anche con una "Ferrari Testarossa", Lei andrebbe a 200 all'ora su una mulattiera? Senza l'attivazione del rango di velocità "P" - un parametro di velocità che dipende dalla combinazione di vari fattori - non è possibile utilizzare gli Etr secondo gli standard possibili.

Da problemi di natura strutturale sono ostacolati anche i collegamenti tra Bari e Reggio Calabria via Paola, che saranno realizzati non appena termineranno i lavori di elettrificazione e di rettifica del tracciato (galleria di base) sulla Sibari-Cosenza.

Dalla scorsa estate sono comunque in esercizio due coppie di Intercity Bari-Paola (e viceversa) in coincidenza con gli IC "Peloritano" e "Archimede" (Roma-Sicilia/Reggio Calabria), in modo da garantire relazioni veloci tra la Puglia, la Calabria e la Sicilia. In precedenza era praticamente impossibile fare il viaggio Sicilia-Puglia di giorno, con un solo cambio!

Notizie migliori, invece, per la linea Ferrandina-Matera, che salvo imprevisti, sarà aperta entro il '97. I lavori allo scoperto sono infatti conclusi, mentre sono ancora da realizzare:

- il varo della travata metallica di 115 metri sul fiume Bradano, previsto per il prossimo mese di agosto;
- il completamento degli ultimi mille metri di galleria, previsto per la fine del '96;
- l'ultimazione degli impianti tecnologici, che avverrà entro i primi mesi del '97.

Non si prevedono modifiche alla linea.

Infine le Fal (Ferrovie Appulo Lucane): l'ultima legge finanziaria prevede una riorganizzazione di tutti i servizi di trasporto pubblico di interesse locale e regionale, comprese le ferrovie in concessione. Ciò crea la premessa di scenari completamente diversi. Bisognerà però attendere le decisioni del Parlamento e, successivamente, delle Regioni interessate. Per il momento possiamo dire che la Direzione regionale trasporto locale della Basilicata ha avanzato alle Fal una proposta di integrazione vettoriale. Purtroppo, non ha ancora ricevuto risposta.

PRIMA CLASSE CARA

Caro "Amico Treno", com'è facile vedere, in molti treni il coefficiente di riempimento delle vetture di prima classe è piuttosto basso; e ciò nonostante che le vetture di prima classe in composizione ai treni iR siano poche e nonostante che soprattutto in prima classe qualcuno viaggi senza pagare o paghi tariffe scontate.

Io credo che in parte ciò sia dovuto alla eccessiva differenza di prezzo fra la prima e la seconda classe, differenza non giustificata in genere da una consistente differenza di comfort. Infatti da noi la tariffa della prima classe è del 70 per cento superiore a quella della seconda, mentre all'estero essa non supera in genere il 50 per cento. Fanno eccezione i paesi sottosviluppati: in India, Kenya... la differenza è assai consistente.

Non pensate che sarebbe opportuno ridurre del 10-15 per cento la tariffa di prima classe, magari accompagnando il provvedimento con un'adeguata campagna promozionale? Forse questo potrebbe portare ad un aumento di passeggeri di prima classe anche su alcuni treni regionali.

Pier Luigi Papini - Bologna

Non solo pensiamo che sia opportuno ridurre il rapporto fra tariffa di prima classe e tariffa di seconda classe, ma stiamo da tempo operando - ove possibile - in modo da andare incontro alle aspettative del signor Papini. Infatti, con l'introduzione delle tariffe regionali, il rapporto fra abbonamenti di prima e seconda classe si sta avvicinando rapidamente a 1,50. I prezzi dei biglietti di corsa semplice sono invece stabiliti con decreto dal Ministro dei Trasporti e le Fs, in questo caso, possono solo proporre...

DIECI MINUTI DI RELAX?

Spett.le "Amico Treno", quale lavoro ciclopico deve essere creare un orario generale dei treni! Far combaciare migliaia di incroci, studiare precedenze, organizzare turni di locomotori, carrozze, personale viaggiante, studiare i flussi dei viaggiatori, non intasare le stazioni concentrando nello stesso momento molti arrivi da più linee ecc.

Quante attenzioni, studi... e poi? Una valanga di critiche e consigli, molti vorrebbero che il treno fermasse nella propria stazione e nello stesso tempo una maggiore velocità commerciale; altri che il treno partisse un po' prima o un po' dopo ecc. Ebbene in questa babele di lettere che vi pervengono prendetevi dieci minuti di relax e leggete quello che, esclusivamente con spirito di bonaria ironia, vi ho scritto.

Partiamo dall'Orario Ufficiale. È l'unica cosa in vero ritardo: non è mai in edicola prima di 4 o 5 giorni dall'inizio di validità e poi... quanti errori!!!

Treno a vapore: treno del Monferrato, parte da Nizza Monferrato un'ora e quaranta minuti dopo essere arrivato a Torino: viaggerà più veloce della luce o sarà un banale errore di stampa?

Treno 1924 (pag. 86, riquadro 5, punto 2). Dicitura: fino a Palermo servizio ristoro; ma se parte da Palermo!!

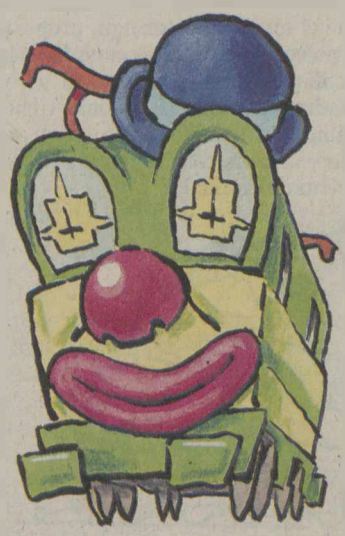
E che dire del treno 821 (vedi G 77): le carrozze cuccetta hanno destinazione Reggio Calabria; le carrozze letto (G 72) Reggio Calabria Centrale. Sono forse due città diverse?

Pregevole l'iniziativa del cambio delle valute estere: ma il marco della Germania Occidentale (G 118) non esiste più già da alcuni anni.

Moltissimi treni il giorno 25/12 non circolano; però, se sono treni notturni, partono il giorno 24 e pertanto sono soppressi il giorno 24 in alcuni riquadri, il giorno 25 in altri. Peccato che in alcuni di questi riquadri il cliente sprovveduto possa essere tratto in inganno.

E il Pendolino? Il 1509 speriamo che abbia i freni buoni: arriva a Santa Margherita Ligure nello stesso istante del Reg. 11275, parte insieme allo stesso (10.24), poi invece di sorpassare l'iR 2201 a Viareggio, come sarebbe più logico, lo fa in una stazione successiva, costringendo l'iR 2201 a fare una sosta di servizio.

Cosa fanno gli abitanti di Bella Muro alle 5 del mattino? Fino ad un anno fa dormivano, ora - a quanto pare - vanno in molti a prendere il Pendolino 518 per Roma. Già, chissà perché su alcune linee il Pendolino fa fermata in molte stazioni diminuendo la velocità commerciale e su altre - ad esempio la Milano-Bologna - vengono quasi sistematicamente saltate: Piacenza, Reggio Emilia, Modena. Certo, alcuni treni hanno un'affluenza scarsa e pertanto aumentando le fermate si raccoglie un maggior numero di passeggeri; ma è anche vero che diminuendo la velocità commerciale si tende ad allontanare la clientela, così come sulla linea Milano-Bologna - ormai satura - non è possibile aumentare l'offerta, anzi bisogna velocizzare il più possibile la marcia dei treni. Il Pendolino alcune volte, però, arriva ad avere tempi di percorrenza simili ad un Ic o, addirittura, superiori. In fondo se l'Etr 450 a volte è sotto utilizzato, l'Etr 500 sta peggio: ha tempi di percorrenza superiori all'Ic 732 o 726 ed eguali (Paola-Salerno, ad esempio) ad un Espresso come il "Treno del Sole".



Espresso è chiamato anche il 972 che impiega 47' in più del diretto 3672 sulla tratta Reggio Calabria-Paola: ma le cosiddette "Direttissime" non erano state costruite per essere percorse?

Un'ultima annotazione: ho letto sul Vostro giornale (set-

tembre-ottobre 1995) la lettera di un signore di Trento che definisce il treno "Marco Polo" vetusto e le carrozze (Ale 601) peggiori della terza classe di un tempo. Ebbene il modulo dei sedili è 1850 mm., direi confortevole (anche se inferiore a quello - eccezionale - delle Vic-Z di prima classe), ma di certo non paragonabile a quello di terza classe.
Una tiratina d'orecchie anche a voi: due anni fa vi scrissi una lettera su una eventuale trasformazione delle Ale 601 in treni Regionali; allora negaste questa possibilità, ma debbo dire che il tempo mi ha dato ragione.



P.S. Ho letto tempo fa la polemica sulle parole forti usate dal Direttore Generale Holding in un articolo: ora voglio dire la mia. L'ing. Vaciago è un uomo "con le palle", un uomo che dice quel che pensa senza parafrasare. Se soltanto una parte dei nostri uomini importanti avesse questa qualità l'Italia sarebbe totalmente diversa. A volte posso anche non condividere appieno i suoi articoli, ma non si può negare ai suoi scritti la chiarezza e la linearità. Continui pure così, io non mi scandalizzo per le parole; mi scandalizzano le omissioni e le mancanze di altre persone.
Grazie per avermi dedicato parte del Vostro tempo.
Distinti saluti.

Alberto Penna - San Mauro Torinese (Torino)

Compro sempre in edicola, due volte l'anno, l'Orario Ufficiale delle Ferrovie dello Stato ("In treno") e ho notato che negli ultimi tempi le copertine sono sempre uguali e monotone. Qualche tempo fa (dal 1988 al 1992) erano invece varie ed artistiche, col tema costante del treno. Perché non farle allegre e vivaci, come le vostre belle copertine di "Amico Treno"? Sarebbe un'idea non vi pare?
Cordiali saluti.

Pino Polcaro - Montevarchi (Arezzo)

Il signor Penna ha capito perfettamente quanto sia complicata la costruzione dell'Orario Ufficiale delle Fs. Proprio questa complessità è la causa di sviste in fase di stampa che possono causare (metaforicamente!) "incidenti di percorso" ai viaggiatori. Ce ne scusiamo e, ovviamente, ci adoperiamo per evitarle in futuro. I nostri amici oraristi hanno trovato giustificazione a tutti i rilievi contenuti nella Sua lettera: ad esempio, "coincidenze volanti" per il R 11275; fermata imposta per il 518 nella stazione di Bella Muro; tr. 972 istradato via Tropea (+ 22 km) per effettuare fermate (molti però sono anche refusi).L'ing. Vaciago La ringrazia per aver apprezzato i suoi articoli di fondo. Errori, ritardi nella distribuzione ed altri inconvenienti ci sono stati segnalati da: **Edoardo Albanesi** di Genova, **Giacomo Caruso** di Venezia, **Demetrio Cutrì** di San Salvatore (RC), **Italo Guerra** di Lugo (RA), **Mauro Maiano** di Lancenigo (TV), **Giovanni Mennella** di Rapallo (GE) e **Massimiliano Pasquini** di Padova. Di tutto abbiamo preso scrupolosamente nota, "girando" poi i rilievi alla redazione di "In treno". A loro abbiamo anche trasmesso i suggerimenti del signor Polcaro.

CONSIGLI PER LA NOTTE

Caro "Amico Treno", vorrei approfittare dello spazio messo a disposizione dalla vostra rubrica di lettere per alcune segnalazioni. Perché le carrozze cuccette non vengono ubicate in coda assoluta e separate con chiusura dal resto del treno, avendo le stesse un cuccettista a disposizione sull'intero percorso?
Quest'ultimo potrebbe benissimo controllare i viaggiatori che vi accedono, sino all'ultima stazione utile e consentita, e poi chiudere la vettura.
Così facendo si eviterebbe il via vai continuo ed inutile di viaggiatori non interessati alle cuccette, che arreca notevole disturbo a chi ha speso una ulteriore considerevole somma di danaro per viaggiare riposato. Inoltre, si eviterebbero possibili furti, nonché l'eventuale occupazione abusiva delle cuccette rimaste libere, che avviene con la compiacenza di altri occupanti paganti (magari amici o parenti). In questo modo, infine, verrebbe, in parte, giustificato "il riposo" dell'addetto a tale servizio. Non vi pare?

Vittorio Fasanella - Acquaviva (Bari)

La soluzione prospettata dal nostro lettore è senza dubbio la più razionale e funzionale. Ed infatti le composizioni "miste" (con carrozze notturne insieme a normali vetture viaggiatori) vengono di solito effettuate raggruppando i veicoli omogenei. Tuttavia non sempre è possibile seguire tale criterio, in quanto le carrozze sono utilizzate secondo una serie di percorsi programmati che è bene non variare, sia per ragioni di circolazione che per problemi di manutenzione.
E veniamo all'isolamento delle vetture letto e cuccette: è una misura in parte già prevista dal regolamento, anche se purtroppo (per negligenze o per cattivo funzionamento del materiale) non manca qualche caso di inadempienza. Vigileremo affinché ciò non accada.
A questo proposito, segnaliamo che è in fase di riqualificazione un consistente numero di carrozze, che, oltre a maggior comfort, potranno anche garantire sicurezza e affidabilità delle apparecchiature, eliminando all'origine molti dei casi di disservizio.
Vogliamo infine ricordare (a volte qualcuno se ne dimentica!) che tutti i compartimenti delle carrozze cuccette, per salvaguardare la sicurezza e la tranquillità dei viaggiatori, sono stati muniti di serrature azionabili solo dall'interno.

DUBBI DI UN VIAGGIATORE

Ore 12.15 di sabato 16.12.95. Parto per Milano con tre amici; la biglietteria di Biella S. Paolo è chiusa per pausa pranzo. Cerchiamo il controllore del Biella-Novara per avvertirlo che dobbiamo fare il biglietto in treno, ma è introvabile. Decidiamo quindi di aspettare il momento del controllo biglietti.
"Biglietto, prego".
"Dobbiamo farlo".
"Dovevate avvertirmi".
"Guardi che l'ho cercata per avvisarla che la biglietteria era chiusa, ma lei non c'era, e in cabina guida è vietato entrare".
"Quando si sale da stazione impresenziata, si deve avvertire il controllore".
"Le ho detto che non l'ho trovata, e poi noi siamo saliti a Biella, non da stazione impresenziata".
"E perché non avete il biglietto?".
"Perché, come le ripeto, la biglietteria era chiusa".
"Non è possibile".
A questo punto, come capita generalmente quando mi si dà del bugiardo, esplodo:
"Invece sì: lo so che nei giorni feriali a quest'ora la biglietteria dovrebbe essere aperta, però oggi era chiusa. Crede che sia così cretino da salire sul treno senza pagare il biglietto? Non è colpa mia se agli sportelli di Biella S. Paolo non hanno voglia di lavorare".
Indicando un tale seduto a fianco a noi, il controllore dice: "Quel signore il biglietto ce l'ha".
"Si vede che l'ha fatto ieri. Noi non ce l'abbiamo, perché la biglietteria di Biella era chiusa, come le ripeto ancora una volta. E non potevamo fare il biglietto ieri se abbiamo deciso di partire stamattina".
"Comunque io non sono tenuto a sapere che la biglietteria è chiusa, e perciò non ho l'M40".
"E io non sono tenuto a pagare una multa solo perché le Fs non sono capaci di organizzarsi. Se vuole che paghiamo il biglietto, si procuri questo M40".
Più tardi, torna il controllore con l'M40 (forse se lo era procurato alla stazione di Rovasenda).
"Quattro biglietti per Milano con ritorno via Santhià".
"Non posso farlo perché andata e ritorno hanno chilometraggi diversi".
"Ah, sì? E da quando sono cambiate le regole? Non basta scrivere sul biglietto i due chilometraggi, come fanno tutti i suoi colleghi? Se mi fa il ritorno per la strada più corta (Rovasenda) non posso passare da quella più lunga (Santhià) se no prendo la multa".
"Non è vero, perché il prezzo per i due itinerari è identico, quindi se rimane nella stessa fascia di chilometri non c'è multa".

"E allora perché i suoi colleghi la fanno? Le faccio presente che, una volta che tornavo da Lecco con un biglietto via Rovasenda, per colpa del ritardo di un treno sono dovuto passare da Santhià per non arrivare a casa 3 ore dopo; però, anche se i prezzi per i due itinerari erano identici, la multa di 10 mila lire (oltre al sovrapprezzo di 2 mila lire per i 17 chilometri in più) me la sono beccata lo stesso, anche se lei dice che non è vero".
"Se ci fossi stato io la multa non gliela avrei fatta: sono i miei colleghi che sbagliano".
Visto che a questo punto la pazienza di entrambi aveva raggiunto il limite, abbiamo deciso di fare il biglietto con andata e ritorno via Rovasenda. Chiedo però quanto segue, e mi fareste un grande favore se, invece di far finta di niente come al solito, mi rispondeste.
1) Sul biglietto il controllore ha indicato "doppia corsa per Milano"; ma i doppia corsa non erano stati aboliti e sostituiti dall'andata e ritorno?
2) È vero che se c'è la biglietteria chiusa il controllore non è tenuto a saperlo?
3) Quale delle due ipotesi è quella giusta?
a- È consentito il viaggio per l'itinerario più lungo anche se il biglietto riporta l'indicazione per il più corto, purché si rimanga nella stessa fascia di prezzo.
b - Il biglietto per l'itinerario più lungo consente anche di passare per il più corto (senza peraltro diritto a rimborso se il più corto costa meno) ma non viceversa.
4) È vero che un biglietto emesso sul treno non può riportare itinerari diversi per andata e ritorno, o semplicemente il controllore non era capace di farlo? E se ha ragione lui, come mai il 3 dicembre un altro controllore me l'aveva fatto, come potete vedere da allegata fotocopia?
5) Perché viaggiare in treno, che dovrebbe essere un piacere, sembra diventato una penitenza (regole sempre nuove, informazioni all'utenza zero o comunque con mesi di ritardo, molteplici interpretazioni dei regolamenti a seconda di come torna comodo)? Faccio presente che le persone che erano con me il 16/12 hanno detto che, visto che prendere il treno è diventato così complicato, non lo useranno più.
6) Pensate che la vidimazione obbligatoria sia servita a qualcosa? Secondo me dà solo fastidio, perché:
a - chi non ha mai pagato continua a non pagare, mentre ci rimette la gente onesta che magari si dimentica di vidimare per distrazione;
b - non si può più decidere di partire all'ultimo momento, visto che, ad esempio, la biglietteria di Biella è quasi sempre chiusa, ma bisogna procurarsi i biglietti prima. Se veramente volevate sconfiggere i "portoghesi", bastava intensificare i controlli. Tanto per fare un esempio, domenica scorsa ho viaggiato da Gallarate a Biella cambiando tre treni (Gallarate a Rho, da Rho a Santhià e da Santhià a Biella) e Nessuno mi ha chiesto il biglietto. In aggiunta, da Santhià a Biella ero seduto vicino al controllore, che non si è mai alzato per tutto il viaggio, salvo alla stazione di Salussola, forse per un Biella-Santhià coincidente. E se io non avessi vidimato?
Se non potete pubblicare la lettera, pazienza, ma così mi vedrò costretto a ritenere che le Fs lascino apposta gli utenti nel dubbio sulla corretta applicazione delle regole, così da racimolare qualche soldo in più con le multe.
I migliori saluti da un utente che ha perso quel poco di pazienza che gli era rimasta.
N.B. Per domenica 14/1 è stato proclamato un nuovo sciopero dei macchinisti. Anno nuovo, vita nuova, vero? Ma quando la pianterete? Siete ridicoli, per non dire patetici. Dovreste solo vergognarvi. Se volete che la gente usi sempre più la propria auto e sempre meno il treno, continuate così: siete sulla strada giusta.

Massimo Argentero - Biella

Ha ragione il signor Argentero ad avercela con noi di "Amico Treno": delle numerosissime lettere che ci ha scritto (circa venti) questa è la prima che pubblichiamo. Non perché volessimo eludere i problemi. Al contrario, nessuna risposta ci sembrava idonea ad esaurire il centinaio di quesiti e sub-quesiti che ci venivano sottoposti. Tuttavia, anche senza essere enciclopedici, qualche dubbio vogliamo provare a fugarlo.
1) Non esistono più i biglietti "doppia corsa", ma quelli "andata e ritorno". Tali biglietti (salvo disposizioni particolari) si rilasciano per l'itinerario richiesto dal viaggiatore e devono essere convalidati prima di ogni viaggio, sia di andata che di ritorno.
2) Chiusura della biglietteria: se è programmata il personale viaggiante ne è a conoscenza. Se si tratta di un evento improvviso la stazione deve provvedere ad informare tempestivamente il personale viaggiante.
3) È giusta l'ipotesi 3b.
4) No, non è vero. Il biglietto può essere rilasciato anche per percorsi diversi, tassando separatamente ogni percorso.
5) Le innovazioni recentemente introdotte hanno lo scopo di contrastare il fenomeno dell'abusivismo e servono inoltre ad adeguare la normativa ferroviaria a quella degli altri vettori, per rendere più facilmente attuabile l'integrazione dei sistemi di trasporto. Le nuove norme non hanno alcun intento persecutorio e non ci sembrano particolarmente complicate, anche se, come era prevedibile, per essere assimilate hanno bisogno di un ragionevole lasso di tempo. E poi... diciamocela tutta: perché dovrebbe essere così difficile fare sul treno quel che ovunque si fa (sul tram, sul bus ecc.).



6a) Le nostre rilevazioni hanno confermato la validità delle scelte compiute, evidenziando una apprezzabile diminuzione dell'abusivismo.
6b) L'intensificazione dei controlli, non accompagnata da altre misure di carattere preventivo, avrebbe richiesto un incremento di personale (con relativo incremento dei costi... e dei prezzi) e, in ogni caso, sui brevi percorsi non sarebbe stata molto efficace.
Vogliamo tuttavia ricordare che, per evitare molti degli inconvenienti evidenziati in questa lettera, è sufficiente munirsi di biglietti a fasce chilometriche: non hanno limiti di scadenza e devono solo essere obliterati prima di salire in treno.
Infine due parole sugli scioperi: procurano notevoli disagi alla clientela, ma non sono certamente proclamati dalle direzioni aziendali. Non dimentichi, signor Argentero, che le alternative sono tre.
a) Cedere sempre alle pretese sindacali, per non disturbare la clientela: con questo sistema le retribuzioni lievitano all'infinito e l'azienda fallisce. Già oggi nel settore trasporti si guadagna il doppio rispetto a quello metalmeccanico: ci pare che basti.
b) Tenere duro "alla francese", fino alla paralisi del servizio: se perfino nell'autoritaria Francia il governo alla fine ha "sbragato", Lei cosa pensa che capiterebbe, da noi?
c) Barcamenarsi, come meglio si può, e come stiamo facendo da 6 anni, con risultati non negativi. Per inciso, nello sciopero del 14 gennaio, e nel successivo di febbraio, tutti i treni IC, EC e notturni hanno circolato. Per la precisione.

QUANDO L'AUTO PRENDE IL TRENO

La mia lamentela non è legata ad un avvenimento eccezionale, ma ad una situazione che è la tragica normalità. L'estate scorsa, per tornare dalla Calabria, mi sono fatto convincere ad utilizzare il treno cuccette con auto al seguito Reggio Calabria-Milano, invece che, come, all'andata, la rete autostradale.
Risultato: ***non ripeterò più questa esperienza!***
Il viaggio è stato regolare, ma questa è l'assurdità: un'idea ottima applicata in modo assurdo, se effettivamente le nuove Ferrovie considerano il viaggiatore cliente e non oggetto.
Ho infatti dovuto constatare:
1) tempi lunghi di carico e scarico;
2) carrozze vecchie e sporche, che sembrano sudare, non per superficiale pulizia, ma per una manutenzione evidentemente carente da sempre;
3) nessuna assistenza a bordo - neppure un bicchier d'acqua, non parliamo di servizi aggiuntivi - malgrado il viaggio preveda una durata di 16 ore e 20 minuti;
4) nessun intervento di pulizia, neanche durante le troppo lunghe soste

(portacarte e portacenere - alcuni dei quali mancanti - non sono mai stati puliti, per non parlare dei bagni);
5) lenzuola monouso di quasi impossibile utilizzo;
6) sveglia alle 8, perché i cuscini devono essere ritirati, in quanto l'addetto al servizio scende a Genova.
Tutto questo dimostra che la teoria è buona, ma la realtà è molto diversa. L'unico risultato che otterrete è di far scappare i potenziali utilizzatori dopo la prima esperienza, visto che la spesa non è trascurabile e che il maggior costo (relativo) delle alternative trova come contropartita un miglior servizio di assistenza (vedi autostrade e motel) e tempi di percorrenza simili (viaggio in treno - tutto compreso - 19 ore, viaggio in macchina - con sosta in albergo - 21 ore).

Carlo Bianchi - Bergamo

Condividiamo gran parte delle critiche mosse dal signor Bianchi. Alcune delle carenze poste in evidenza denotano un'attenzione non ancora sufficiente verso le esigenze della clientela e potrebbero essere risolte con uno sforzo di volontà da parte nostra. La soluzione degli altri problemi richiede invece tempi più lunghi, ma non è una chimera. È il caso del materiale rotabile: è stato acquistato un buon numero di vetture, ma la loro consegna avverrà per gradi, nell'arco di alcuni anni. Le prime carrozze sono state messe in circolazione già nella scorsa estate, ma la loro quantità non è ancora sufficiente a generare quel salto qualitativo che ci siamo proposti di realizzare.
Significativi risultati si sono poi ottenuti rispetto ai tempi di carico e scarico delle auto, che sono stati ridotti in buona parte dei terminal (quasi tutti ubicati in scali interessati da grandi flussi di traffico). Nella valutazione dei "tempi di attesa", che cercheremo comunque di diminuire ulteriormente, non vanno però trascurati alcuni problemi tecnici, legati alla composizione dei treni (i carri porta-auto, una volta completato il carico, devono essere agganciati al convoglio).
L'intenzione di realizzare un efficiente servizio auto al seguito c'è. Abbiamo solo bisogno del tempo necessario (e della vostra comprensione).
L'idea, come riconosce pure il nostro lettore, è ottima, anche perché, al contrario di ciò che viene affermato nella lettera, le alternative non sembrano offrire valide contropartite, in termini di comfort, sicurezza, tempi di percorrenza e difesa dell'ambiente.

SVEGLIA SI TIMBRA!

Per i miei spostamenti uso il treno e così alla biglietteria della Stazione Centrale di Milano ho trovato il depliant che riporta i nuovi regolamenti circa l'uso dei biglietti di viaggio.
Mi si dice che nel biglietto di andata e ritorno debbo timbrare alle macchinette obliteratrici, ma ecco la prima mancanza: girando il biglietto trovo un solo spazio per il timbro. E al ritorno? Come mai non fate uno spazio per l'andata ed uno per il ritorno? (...)
Per i viaggi internazionali si entra in un linguaggio oscuro: "Il percorso sulla rete Fs, sia per il viaggio di andata che per quello di ritorno, dovrà essere effettuato entro 48 ore dal momento della convalida". Cosa intendete? Che io, tanto per fare un esempio di viaggio a Parigi, debbo andare e tornare entro 48 ore? Ma c'è di peggio. Quando ci chiedete al ritorno, magari in piena notte, una volta arrivati, per esempio, a Domodossola di scendere dal treno tutti quanti per timbrare il biglietto alle apposite macchine!!! Ve lo immaginate che fila, che umori neri nei confronti delle Fs? E se nel frattempo qualcuno mi deruba del mio bagaglio o della mia attrezzatura fotografica risponde la direzione delle Fs? E se il treno riparte lasciando a terra la gente? Quanti controllori troppo fiscali prenderanno botte al posto di quel cervellone che ha fatto questo regolamento? Qui si tenta sempre di più di complicarci la vita, anziché semplificarla ed allora dovete avere l'onestà di dichiarare che tutto questo è stato ideato da una mente contorta che non vuole averci come clienti!!! Io il treno lo uso spesso e pertanto vi chiedo di rispondermi possibilmente ieri, perché io mi rifiuto di pagare 10 mila lire di multa a chicchessia: io il biglietto l'ho pagato e non voglio avere altre rogne da grattare. Fate passare il controllore che timbri, senza pagamento di 10 mila lire, i biglietti dei viaggiatori onesti e stanchi. Poi potrete magari anche decidere di arrestare i furbi.



Ermanno Bader - Milano

Comprendiamo perfettamente la rabbia del signor Bader: se ci fosse una sola possibilità che lo scenario comico ipotizzato in questa lettera potesse divenire la tragica realtà di un viaggio in treno avremmo più di un motivo per dubitare delle facoltà mentali dell'ideatore delle nuove norme. Fortunatamente possiamo rassicurare il lettore: non abbiamo alcuna intenzione di trasformare i nostri clienti in ignari protagonisti di qualche candid camera, né tantomeno di porre restrizioni alla loro libertà personale, limitando la durata dei viaggi.
La validità di un biglietto internazionale è di due mesi. Le 48 ore di cui parla il regolamento rappresentano invece il termine entro il quale, a partire dalla convalida del biglietto (l'obliterazione), bisogna raggiungere la località di frontiera.
Ciò per quanto concerne il viaggio di andata. Per quello di ritorno le 48 ore sono il termine entro cui raggiungere la destinazione posta in territorio italiano. Esso decorre dal momento della convalida, la quale viene effettuata dal personale di bordo, senza alcun sovrapprezzo e senza che il viaggiatore debba scendere dal treno. L'ora della convalida è quella della partenza del treno dalla stazione di confine, così come riportata sull'Orario Ufficiale.
Infine il problema della mancanza dello spazio su cui apporre il timbro del ritorno: l'inconveniente potrà essere risolto quando saranno esaurite le scorte dei biglietti stampati con la vecchia normativa.
La vera osservazione del signor Bader cui dobbiamo porre riparo riguarda il nostro linguaggio. Come tutte le burocrazie "storiche" ci siamo abituati a un gergo che capiamo solo noi. Dobbiamo smetterla. Criticateci.

IN PIEDI E... SENZA BIGLIETTO

Caro "Amico Treno", anche questa mattina, finite le lezioni, ho provato a prendere l'autobus sostitutivo da Padova per Bassano che parte alle 11.00 (e parte puntualmente a meno che non accada quello che mi accingo a raccontare). Vedendo che non c'era molta gente, sono salito in vettura ma, esauriti i posti disponibili, due o tre persone sono rimaste in piedi. Verso le 11.10/11.15 (di norma) qualcuno del personale pensa sia il caso di avvertire che non si può partire se qualcuno rimane in piedi. Più che giusto, a mio avviso, ma perché non sincerarsi subito dei posti disponibili, avvisare prima che le persone salgano a bordo e - magari -, una volta completato il "carico", partire subito anche se sono solo le 10.59? Così facendo si possono risparmiare scene di cattivo gusto in cui le persone si sentono prese in giro e, il più delle volte, rispondono in tono di sfida: "Allora stiamo qua sino all'una e vediamo cosa succede!".
A questo punto sono solito - stamani l'ho fatto insieme ad un mio amico - chiedere alle persone in piedi chi scende a Bassano, smontare e prendere il treno successivo. Non chiedo che venga attivato un convoglio, mi basta che continuiate la vostra campagna di sensibilizzazione alla cortesia anche in questo senso.
P.S. Posso aggiungere che dopo 25 giorni di abbonamento fruiti, ho mostrato il suddetto a un controllore solo due volte.

Andrea Ostuni Minuzzi - Camposampiero (Padova)

Caro "Amico Treno",
sono uno studente universitario pendolare tra Camposampiero e Padova (linee Padova-Bassano e Padova-Belluno-Calalzo), per cui sono solito prendere il treno in orari di punta. Quasi tutti quelli che salgono a Camposampiero restano in piedi, tranne me e pochi altri (coraggiosi?) che chiedono se si può spostare una cartella, la valigetta, il giaccone... (non ci sono le griglie apposta?), talvolta ricevendo in risposta occhiate o sospiri seccati. Idem se si sale a Padova 5 minuti prima della partenza. Non è compito del controllore, purtroppo, educare i passeggeri; una sola volta ho assistito a questo dialogo: "Lo zaino paga?", "No", "Allora mettilo su". Giusto. C'è chi, come Maradona, si paga l'intero aereo; perché una persona non dovrebbe pagare il posto al compagno di tante avventure: lo zainetto?
Un'altra questione: vi allego i biglietti che ho utilizzato negli ultimi mesi. Solo tre volte mi sono stati annullati. Potrei elencare tutti i treni in cui il controllore non passa mai, nemmeno una volta, ma non abbiate timore io continuerò a fare il mio dovere pagando il biglietto.

Andrea Ostuni Minuzzi - Camposampiero (Padova)

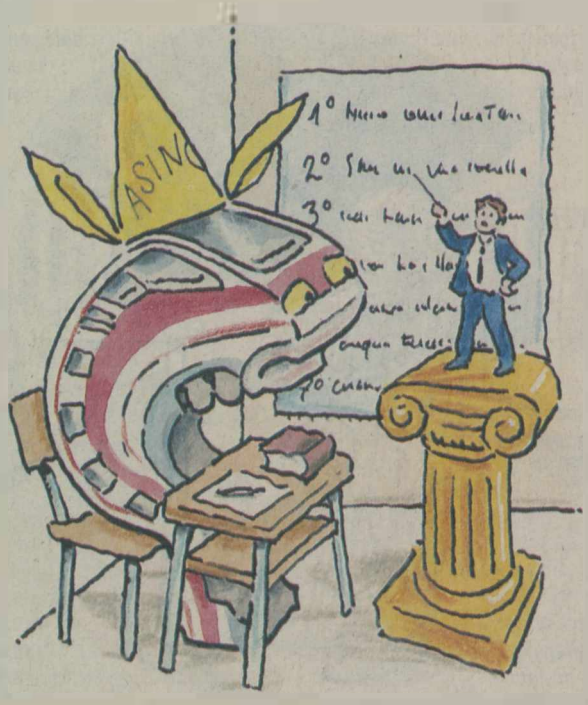
Ha ragione: spesso la controlleria in treno - soprattutto sui treni Regionali - non viene effettuata, o viene effettuata male. Cercheremo in futuro di... controllare meglio i "controllori", ma anche di mettere in circolazione squadre speciali per verifiche a tappeto sulle vetture dei treni affollati e che effettuano numerose fermate (sono quelli che stimolano maggiormente gli "evasori").
Insista con il conduttore affinché solleciti la liberazione dei posti occupati dagli zainetti dei maleducati. Grazie per entrambe le lettere.

VI SEGNALO CHE...

Spett.le Redazione di "Amico Treno", il 9 ottobre 1995 ho preso il "Pendolino" delle ore 19.45 da Roma Termini per Milano Centrale ed intendo segnalarVi qui di seguito le carenze riscontrate nel servizio offerto a bordo, nella speranza che possiate effettuare le opportune segnalazioni e rimediarvi per il futuro.
• Sicurezza:
poco prima della partenza un "barbone" si è introdotto nelle vetture e le ha percorse. Ciò non deve essere consentito.
• Uso del telefono cellulare:
a causa delle frequenti gallerie, spesso le comunicazioni sono disturbate o interrotte. Qualche tempo fa, era stato annunciato un accordo con la Telecom per poter ovviare a tale inconveniente. A che punto siamo?
• Divieto di fumare:
deve valere anche per il personale della "Chef Express". In un ambiente chiuso come la vettura dell'Etr 450, se un addetto fuma nello spazio riservato a tale società (la mia vettura era la numero 2), il cattivo odore si propaga nella vettura stessa, diminuendo il comfort di viaggio. Inoltre, non credo che sia consentito fumare mentre si maneggiano generi alimentari e/o infiammabili (ad esempio, involucri di carta o plastica per alimenti).
• Catering "Chef Express":
è qui che si notano le carenze più evidenti. Per un prezzo di lire 40 mila il passeggero, specialmente quello di prima classe, dovrebbe ricevere un servizio adeguato. Invece:
lo spumante offerto come "Welcome Drink" è contenuto in dosi da farmaco;
la quantità del cibo è scarsa;
la qualità è assai modesta;
il cibo non è caldo;
nel menù si promettono tre formaggi ed 1 dolce, ma io ho ricevuto 2 formaggi e 2 dolci. Inoltre, non sarebbe meglio togliere 1 formaggio ed includere 1 frutto?
per avere del pane, invece di crackers, ho dovuto farne richiesta;
per avere un digestivo a fine pasto ho dovuto pagarlo a parte;
viene accettata solo la carta di credito Diners, che è la meno diffusa in Italia; la cosiddetta "Boutique che viaggia", pubblicizzata nel programma allegato, sul treno non si è vista affatto.
• Pressurizzazione:
in alcune gallerie tra Roma e Firenze si avverte un fastidioso "tappo alle orecchie". Non potete far nulla per evitarlo o attenuarlo?
• Comfort di viaggio:
è difficile leggere e scrivere a bordo a causa delle vibrazioni trasmesse dalla vettura al passeggero. La poltrona non è confortevole come dovrebbe essere, almeno in prima classe.
In conclusione: ritengo che sulla tratta Roma-Milano il treno non offra attualmente un'adeguata alternativa al mezzo aereo, specialmente per quanto riguarda la clientela "business". Infatti, lo svantaggio dovuto alla maggiore permanenza a bordo del treno non è compensato da un migliore servizio o da un maggiore comfort. Ritengo in proposito che l'aumento dei passeggeri recentemente registrato sui treni tipo "Pendolino" sia dovuto più alla momentanea crisi del trasporto aereo nazionale, e dell'Alitalia in particolare, che alle capacità gestionali dell'Ente Ferrovie.
L'alta velocità, da sola, non basta ad attirare sul treno il viaggiatore d'affari; così come non basta il pur lodevole sforzo e la cortesia individuale del personale addetto delle Ferrovie o della "Chef Express" a rimediare ad obiettive mancanze.
Con i migliori saluti.

Walter Deitinger - Roma

Il signor Deitinger è da tempo nostro attento lettore e critico collaboratore. Lo ringraziamo con l'occasione anche per una sua precedente lettera dell'11 agosto 1994 che, oltre ad esprimere apprezzamento per il lavoro svolto dalla Redazione di "Amico Treno", segnalava lo stato di degrado e abbandono di un paio di stazioni del Lazio (al quale - siamo sicuri - è stato nel frattempo posto rimedio).
I disagi lamentati questa volta dovrebbero essere stati già risolti in parte grazie alla sostituzione del materiale del treno delle ore 19.45 da Roma a Milano. L'Etr 460 ha infatti preso il posto dell'Etr 450 migliorando il comfort di viaggio ed eliminando gli effetti della pressurizzazione nelle gallerie. Anche la nuova vettura ristorante ha contribuito a migliorare sensibilmente - e pensiamo non sia solo una nostra impressione - il rapporto qualità/prezzo della ristorazione a bordo.
L'uso del telefono in treno nelle tratte con gallerie lunghe è ancora problematico, ma l'"attrezzaggio tecnologico" è già stato avviato.
Sulle questioni sicurezza e fumo cercheremo di ovviare immediatamente (per la sicurezza, contando sulla collaborazione della Polfer).



SENZA CONTANTI

Mi rivolgo a Voi per avere alcuni chiarimenti precisi sulle normative riguardanti i biglietti. Evito, anche per brevità, di commentare riguardo alle Vostre tariffe ed all'efficienza; già altre volte ho reclamato, spesso senza ottenere riscontro e, quindi, stavolta cerco di arrivare subito al punto.
Recentemente, rientrando da un viaggio all'estero in compagnia d'un amico, mi sono, purtroppo, ritrovato nell'imbarazzante situazione di dover prendere il treno senza avere contanti per il biglietto. O meglio, nel caso specifico, ci siamo ritrovati, di fretta, alla stazione di Fiumicino Aeroporto, col treno navetta in partenza e con la biglietteria in chiusura. Per non perdere il treno per Roma Ostiense, l'unico che ci avrebbe portato in tempo all'IC, ho acquistato al volo con le ultime lire i due biglietti da 7 mila lire cadauno ad uno sportello della stazione per arrivare appunto a quella stazione. Giunti a Roma Ostiense, la situazione si è fatta "tragica": abbiamo chiesto se accettavano le carte di credito ed abbiamo avuto, pur-



troppo, risposta negativa; il distributore automatico che, almeno in teoria, accettava la carta Diners non era ancora programmato per emettere il biglietto per la destinazione necessaria (La Spezia); nella stazione ferroviaria, in quella della metropolitana e nelle strade immediatamente adiacenti non c'erano sportelli automatici. Eravamo davvero senza soldi! Allora, con un certo imbarazzo, abbiamo chiesto all'addetto alla biglietteria come potevamo fare: egli ha risposto che era la prima volta che gli capitava una tale situazione, ha blaterato qualcosa riguardo ai "senza prezzo" a discrezione del conduttore etc. ed infine, per scaricarci, ci ha consigliato di rivolgerci alla Polizia! Tra una cosa e l'altra s'era fatto tardi ed abbiamo preso il treno, l'ultimo utile per la coincidenza a La Spezia Centrale.
Poco prima di Civitavecchia è passato il conduttore: l'abbiamo fermato per fare i biglietti da pagare poi da casa. Risultato: pazzesco! 47.900 lire per la tratta Roma Ostiense-La Spezia, più 50 mila lire di balzelli vari, da pagare entro 15 giorni.
Se l'avessi saputo, oppure se l'addetto alla biglietteria di Roma Ostiense me lo avesse detto chiaramente e precisamente avrei lasciato andare l'IC, con la metropolitana o con un treno avrei raggiunto di corsa Roma Termini e da lì, con carta di credito, o dopo un prelevamento, avrei preso il biglietto per il Pendolino via Firenze Rifredi, pagando, alla fine, meno che con il normale IC con l'esazione differita.
Col senno di poi si può fare tutto meglio, ma, avere delle informazioni precise è una chimera? A parte la mancata risposta precisa a Roma Ostiense, com'è realmente la norma in questi casi?Quando tutte le stazioni di una certa importanza accetteranno carte di credito, magari più celermente?
E perché la stragrande maggioranza degli sportellisti ogniqualvolta c'è da fare un'operazione leggermente diversa dal premere un pulsante o staccare un biglietto impiegano delle ore ed/o cascano dalle nuvole?
In attesa di una cortese e sollecita risposta, magari accompagnata da un "abbuono" sulle varie sovrattasse, ringrazio e saluto.

Marco Salano - Levanto (La Spezia)

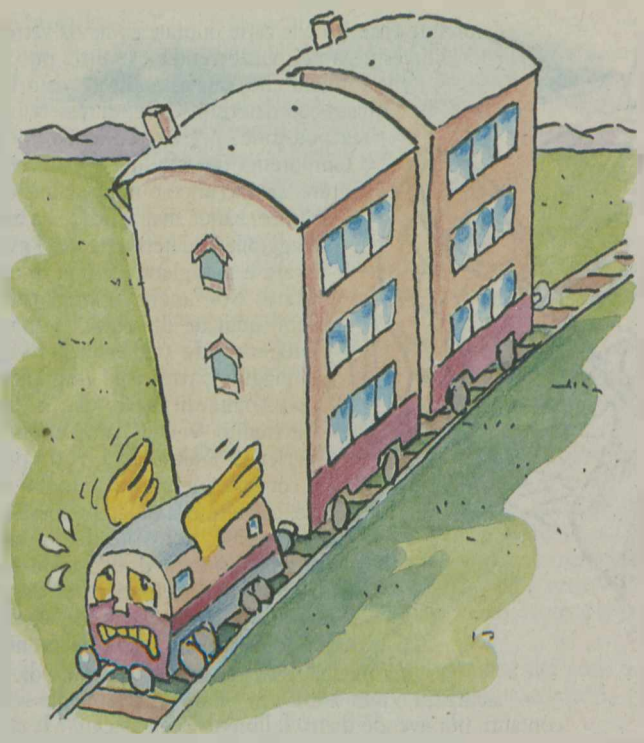
Sulla possibilità di acquistare i recapiti di viaggio dietro esibizione della carta di credito abbiamo pubblicato due lettere in questa rubrica: una sul numero 7 del 1994 ("Modalità di pagamento"), un'altra sul numero 1 del 1995 ("Ancora sulle modalità di pagamento").
Per agevolare la clientela è stata prevista la possibilità di effettuare presso le stazioni più importanti e presso le Sale Disco Verde il pagamento con la carta di credito. Sono state così introdotte formule alternative a quella consentita dalle *Condizioni e Tariffe per i trasporti delle persone sulle Ferrovie dello Stato*, dove l'articolo 5 - paragrafo 5 - recita: "Il prezzo del trasporto deve essere pagato prima della partenza e con moneta avente corso legale nello Stato".
Attualmente, in base agli accordi bilaterali con gli Istituti di credito emittenti per il pagamento differito dei biglietti di viaggio, le carte accettate e gli importi massimi sono i seguenti: American Express, BankAmericard, CartaSi e Topcard/BNL, fino ad un importo di 250 mila lire, Diners Club e Disco Verde fino ad un importo di 500 mila lire. Sull'Orario Ufficiale delle Fs sono elencate le stazioni autorizzate ad emettere biglietti, supplementi e prenotazioni (sia del servizio interno che di quello internazionale) in appoggio alle carte di credito; ripetiamo che tale elenco viene periodicamente rivisto e aggiornato, con l'aggiunta dei nuovi impianti nei quali è possibile utilizzare questa modalità di pagamento. Sull'ultima edizione dell'Orario Ufficiale la stazione di Roma Ostiense non è compresa nell'elenco.
Anche se possiamo comprendere il disagio da Lei provato, ci permetta, signor Salano, qualche piccolo "appunto".
Innanzi tutto una premessa: non crediamo che richiedere il pagamento con carta di credito, assegno o bancomat sia configurabile come un diritto dell'acquirente. Infatti, normalmente, prima di entrare in un negozio per comprare o in un esercizio (un ristorante, ad esempio) si prende visione delle carte onorate come da vetrofania esposta nel punto vendita. Inoltre, può anche capitare che, pur essendo previsto l'acquisto con determinati tipi di tessere, non sia possibile, per degli inconvenienti temporanei (guasto alle apparecchiature, sovraccarico o interruzione delle linee, banda magnetica della carta illeggibile o deteriorata etc.) effettuare il pagamento se non in contanti. Noi, anche se in ritardo e con qualche difficoltà, ci stiamo attrezzando per estendere alla maggior parte degli impianti la possibilità di pagare con le carte di credito. Vi chiediamo un po' di pazienza. D'altra parte, visti i prezzi correnti e le nuove abitudini diffuse, come quella di fare la spesa settimanalmente, non volendoci portare dietro grosse somme di denaro in contanti, dovremmo pretendere di pagare con la carta di credito anche in macelleria o dal fruttivendolo. Senza dubbio la moneta, per una mentalità ancora troppo radicata, dà più sicurezza e non solo a chi vende: se rimaniamo senza contanti, pur avendo dietro il libretto degli assegni e le carte di credito, proviamo sempre un certo imbarazzo nel dover affrontare una spesa.
È dunque facilmente comprensibile il disagio di cui ci parla il nostro cliente. Non lo è altrettanto il suo "coraggio". Ci risponda sinceramente: si sarebbe messo in viaggio sulla Sua autovettura, a tarda sera, per recarsi da Roma a La Spezia, avendo a disposizione, in due persone, solo 14 mila lire? E sarebbe salito "al volo" su un aereo, senza cercare prima uno sportello bancomat, pretendendo di pagare il biglietto in un secondo momento?

TURISMO IN TRENO

Egregio dott. Carlo Pino, Direttore del periodico "Amico Treno", ho avuto modo di apprezzare nella lettura del Suo interessante periodico, l'attenzione da Lei dedicata, attraverso la rubrica "Turismo in treno" alle possibilità offerte dal treno, non solo come semplice mezzo di trasporto, ma anche come elemento portante della visita turistica.
Sono certo, quindi, di riscuotere la sua attenzione offrendo la disponibilità di questa Amministrazione a fornire indicazioni schematiche (testi, schede, piantine e quant'altro necessario) per l'effettuazione di gite in treno alla scoperta del territorio savonese, delle sue bellezze naturali e dei suoi aspetti culturali di maggior pregio, in ciò aiutati dal notevole sviluppo delle linee Fs lungo la costa e nell'entroterra savonese.
La prego pertanto di farmi conoscere in quale maniera la nostra offerta di collaborazione possa realizzarsi con reciproca soddisfazione.
In attesa di un cortese cenno di riscontro, Le porgo distinti saluti.

Riccardo Alcardi
L'Assessore ai Parchi e Riserve della Provincia di Savona

Gentile Assessore, la Sua cortese lettera ci offre l'occasione di ringraziare pure le decine e decine di lettori che ci scrivono parole di apprezzamento per la rubrica "Turismo in treno" affidata alla cura dell'amico Albano Marcarini.
Le siamo grati per la disponibilità a fornire materiale utile alla compilazione di itinerari riguardanti il territorio della Sua Provincia e contiamo di "spedire" presto Albano da quelle parti per testarli per conto dei nostri affezionati lettori. Il *vizietto* del nostro collaboratore è infatti quello di percorrere passo passo le strade e i sentieri che deve descrivere. Quei servizi - come avrà certamente notato - sono sempre corredati da foto, cartine e disegni realizzati dallo stesso autore che è sempre contento quando può contare su collaborazioni in loco (ha subito annotato il Suo recapito sull'agenda).
Siamo sicuri che la rubrica "Turismo in treno" stia riscuotendo tanto successo anche grazie al lavoro certosino di Albano.



L'ALA E... LA COSCIA

Niente da dire: sapete fare autocritica (editoriale di ottobre 1995: "Non è andata bene"). E siete pure gentili: il vostro numero verde è (magicamente) sempre libero e le operatrici davvero riferiscono ai responsabili. E così (un bel giorno del 1994) mi ha telefonato il dott. Coscia; e così pure mi ha ritelefonato (un bel giorno del 1995) e - forse - avrò il piacere di conversare con questo vostro funzionario cortese, sollecito, informato, rassicurante (promuovetelo: se lo merita!).
Ma le cose non andavano, non vanno e... (quello che viene dopo i puntini di sospensione dipende da voi).
Per fare un gioco linguistico di pessimo gusto (anch'io so fare autocritica) non basta una Coscia (perdoni, signor funzionario); per mettere l'Ala alle Fs, per far volare quest'anatra zoppa, per far correre questi oggetti di amore (poco, ultimamente)-odio che sono i treni. I treni di noi pendolari.
Per piacere, non raccontate ai vostri fedeli lettori (vostri clienti) che sono i locomotori a rappresentare una risorsa scarsa, quando continuate a farli viaggiare sulle carrozze a due piani (a proposito, di due cose sono certo: che debbo morire e che chi ha inventato le carrozze a due piani andrà all'inferno per crimini contro l'umanità).
E non raccontate che gli abbonamenti "solari" (che bell'aggettivo: fa venire voglia di comprarli) sono stati introdotti per "l'esigenza di omogeneizzare" (siamo forse bebè?) "il sistema tariffario", quando è evidente che questa manovra vi farà aumentare i ricavi sugli abbonamenti di (almeno) un dodicesimo. In cambio di che?
Pazientemente vostro.

Carlo Bianchini - Pavia

Le vetture a doppio piano vengono utilizzate per i servizi regionali e metropolitani e consentono di trasportare - soprattutto nelle ore di più elevata frequentazione dei convogli - un maggior numero di viaggiatori rispetto ad un treno composto con vetture "tradizionali". Crediamo che il signor Bianchini, che ci "accusa" addirittura di crimini contro l'umanità per l'utilizzo di questo materiale, sarebbe ancor meno contento di non poter accedere al "suo" treno a causa dell'eccessivo affollamento. Non è una favola, ci creda, che in determinati periodi (d'estate, ad esempio) e nelle ore di punta non solo i locomotori, ma anche le vetture siano insufficienti a soddisfare la domanda. Lo stesso avviene però anche per aerei, bus e....
Per non parlare della mancata moltiplicazione degli sportelli adibiti al pagamento degli abbonamenti alla Rai, dell'Ici... in prossimità delle scadenze previste!

Sugli abbonamenti "solari": le Ferrovie Nord Milano e tutte le autolinee della Lombardia già da tempo hanno adottato questo genere di abbonamenti; era ora che anche le Fs si adeguassero.
Ci sembra di capire che il signor Bianchini, non usando il treno d'agosto, non vorrebbe pagarlo.
E noi non vorremmo metterlo in circolazione. Se, però, il signor Bianchini, sorpreso da un lieto evento (che so, una promozione o un fiocco azzurro), dovesse poi cercare il suo treno il giorno di ferragosto, si arrabbierebbe molto non trovandolo. Meglio, allora, che si arrabbi poco, ora, per un lieve aumento.

P.S. Il dott. Coscia lo conosco personalmente: è veramente un ottimo funzionario (e La ringrazia).

SUDDITI O CITTADINI

Come dice Lubrano siamo sudditi e non cittadini. Questa tesi è avvalorata da quanto mi è capitato ieri mattina. Mi reco alla stazione di Ancona alle ore 22.30 del 22/11/1995 ed acquisto due biglietti Ancona-Pesaro andata e ritorno che avrei utilizzato il giorno dopo con mia moglie. La mattina del 23 alle 10.35 entriamo in stazione dall'ingresso lato mare in tempo utile per prendere il Foggia-Bologna delle 10.43. Abbiamo pochi minuti, oblitero in fretta i biglietti e... "pin pon...l'espresso delle 10.43 viaggia con 40' di ritardo". Il biglietto era timbrato. Non poteva comunque essere rimborsato. Ma dovevo essere a Pesaro entro e non oltre le 11.30.
Il suddito Antonio Calosci e relativa consorte ha speso £. 15 mila di benzina ed autostrada, più £. 20 mila per un biglietto Fs non più utilizzabile e non rimborsabile.
Morale della favola: cornuto e bastonato sì, ma una volta sola! Il treno non fa più per me.
È una truffa continuata sul piano tariffario ed è assolutamente poco affidabile sul piano degli orari da rispettare. E pensare che nonostante la spesa superiore rispetto all'utilizzo della mia auto (sempre pulita e ben climatizzata) mi ero stupidamente lasciato convincere che il mezzo pubblico è meglio... Ma!?!
Distinti saluti.

P.S. Il treno delle 10.43 per Bologna il giovedì è sempre in ritardo cronico e dopo l'Intercity della mattina è il primo treno con velocità (se fosse in orario) concorrenziale all'automobile. E in mezzo? L'auto privata, ovviamente!

Antonio Calosci - Pesaro

Dal punto di vista tariffario il suo viaggio si rivelerà conveniente (?) - e le gomme?, l'olio del motore?, l'usura del mezzo? ... - soltanto se a spostarvi sarete sempre almeno in due. In quel caso, però, rifletta sul fatto che il giornale lo potrà leggere (comodamente?) solo sua moglie.

FORMIDABILI QUEGLI ANNI

Sig. Direttore, usufruisco quotidianamente del treno (e del pullman) da più di 20 anni ed ho potuto così vivere di persona una certa quale evoluzione (od involuzione) delle F.S.
Mi ricordo la mia prima tessera per abbonamento studenti del lontano '68; in similpelle con i caratteri in oro.
La stazione gestita dal personale in uniforme, competente e gentile ma fermo e deciso nel redarguire eventuali disturbatori, i fiori alle porte e d'inverno la stufa accesa nella sala di attesa. Il biglietto, decisamente economico aveva validità settimanale e permetteva due corse giornaliere da e per casa fino al luogo di lavoro.
Ora, dopo tanti anni di progressi in ogni campo, la stazione è deserta, infestata da piccioni vivi e morti, la sala di attesa chiusa e manca qualsiasi riparo dalle intemperie. Il biglietto, per contro, ha solo validità mensile, un costo non indifferente, ma permette, a me come a tutti i pendolari che stanno tutto il giorno al lavoro, di effettuare più corse giornaliere sabato e domenica comprese, senza parlare della incuria, sporcizia e scarsa manutenzione dei quali sono soggetti i treni "locali". Signor direttore, provi a trovarsi al mattino presto in una stazione vuota, in balia del freddo e delle precipitazioni atmosferiche, senza un qualcuno che Le possa dare informazioni (o fare il biglietto) od avvisarla dell'entità di un eventuale ritardo, in modo tale che Lei possa ricorrere ad altri mezzi e non debba aspettare inutilmen-

te e per un tempo indeterminato.
Purtroppo, ciò che conta alle F.S. sono i grandi numeri ed i famosi rami verdi, ma penso che una buona parte dei ricavi sia data dagli abbonamenti che ogni mese, centinaia di pendolari versano nelle vostre casse, accontentandosi (oltre alla puntualità, prerogativa di ogni servizio in un paese civile) di una piccola stazione con dentro qualcuno con il quale scambiare quattro parole nell'attesa del treno che lo porti al lavoro.
Personalmente, ritengo che il "progresso" delle F.S. sia stato per i pendolari più un danno che un vantaggio. Comunque, nonostante tutto, io continuo a tifare per il treno (fin tanto che c'è).
Direttore, mi scusi per lo sfogo, ma mi fa rabbia vedere quel che succede tutti i giorni ed alla sera la pubblicità in TV che ci alletta con le immagini dei migliori treni circolanti in Italia, vagoni lucidi, aria condizionata, mentre la realtà del trasporto locale è molto ben diversa.
Auguri, Direttore di buon lavoro e visto che ci siamo buone feste !!!

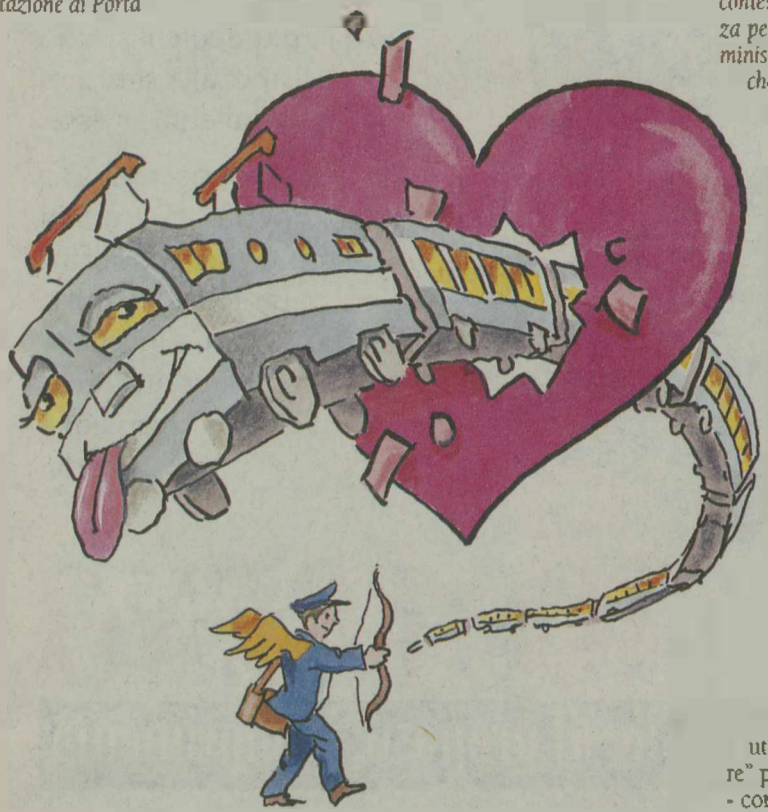
Agostino Vizio - Sommariva Bosco (Cuneo)

Sarà per la magia di certe date o per qualche inconscia suggestione cinematografica ("Il grande freddo"?) e musicale (Francesco Guccini?) ma questa lettera (lo confessiamo) ci ha messo un po' di malinconia. Eppure, ragionando (almeno sul piano ferroviario)... Ma è proprio vero che il passato fosse così roseo e rassicurante, così diametralmente opposto ad un presente grigio e vuoto? In fondo, ci sembra di capire dalla lettera, i treni sono un po' più puntuali. E se garantiscono più corse al giorno (sabati e domeniche comprese) una discreta frequenza ce l'avranno. Se poi facciamo un po' di conti rischiamo di scoprire che quella stufetta si pagava fin troppo caramente. Il futuro, siamo d'accordo, fa sempre una certa paura, ma per quel che ci riguarda qualcosa al signor Vizio ci sentiamo di dirla: i treni circoleranno ancora a lungo e (speriamo) ancora meglio di prima. Continui dunque a tifare per il treno. Faremo il possibile per non deluderLa.

TRENO MENO BICI?

Sono un pendolare che viaggia sui vostri treni ormai da 15 anni e che da 5, lavorando in una zona poco servita dai mezzi Atm, usa la bicicletta per spostarsi dalla stazione all'ufficio e viceversa. Come me molti altri pendolari lasciano la bicicletta nel deposito della stazione di Porta Garibaldi, e come me tutti sono rimasti molto sorpresi nell'apprendere che dal primo gennaio il costo per il deposito biciclette è passato dalle attuali 750 lire giornaliere a 6 mila lire (un aumento dell'800 per cento!). A conti fatti, depositare una bicicletta per un mese verrà a costare 180 mila lire; per un anno 2 milioni e 150 mila lire!!!
È ovvio che a queste tariffe la maggior parte delle persone che usavano la bicicletta in alternativa all'auto non potranno più farlo.
Evito i commenti sull'attuale gestione degli abbonamenti al deposito bagagli/biciclette. Dico solo (come vi ho già scritto tempo fa) che 43 (quarantatre) timbri su un abbonamento che costa 15 mila lire mi sembrano troppi.
Se si vuole chiudere il deposito (che è lasciato da anni in una situazione di abbandono degna di un paese del terzo mondo, senza un minimo di attrezzature che consentirebbero di aumentare il numero di biciclette custodite a parità di spazio occupato) abbiate il coraggio di dirlo, rinunciando però poi alle pubblicità "progressiste" e "verdi" di fantomatici "treni+bici".
Scusate lo sfogo, ma ai tanti problemi che già ci sono per spostarsi in Milano non c'è proprio bisogno di aggiungerne altri.

Evelino Belloli - Casatenovo (Como)



Siamo d'accordo con il signor Belloli (e con **Fabio Gargantini** di Merate - Lecco - che ci ha scritto sullo stesso argomento): le nuove tariffe per il deposito delle biciclette sono "salate", anche se non è da sottovalutare l'esigenza di adeguare i prezzi del servizio ai costi di esercizio. Una soluzione soddisfacente potrebbe essere la creazione di parcheggi (ampi e sicuri) in prossimità delle stazioni. In attesa della loro costruzione, ci auguriamo che la decisione di aumentare le tariffe possa essere riesaminata. Basti pensare che 180 mila lire è il prezzo di una discreta bicicletta... A 2 milioni e 150 mila se ne trovano poi in commercio di magnifiche!
Una precisazione è però doverosa: la custodia delle biciclette costa 3 mila lire ogni 12 ore e gli abbonati Fs hanno diritto alla riduzione del 50 per cento. Ciò ovviamente non fa venir meno le ragioni della nostra solidarietà verso tutti quelli che sono verdi... di rabbia.

"AMICO... CUPIDO"

Caro "Amico Treno", la mia non è né una lettera di lamentela, né di richiesta di informazioni strettamente inerenti al servizio di trasporto su rotaia. La mia vita da pendolare è finita ormai quattro anni fa, contestualmente al conseguimento della maturità. Ora sento la mia coscienza pesare un po' di più per il contributo di monossido di carbonio che somministro a quest'aria, già gravemente ammalata, per andare all'Università che raggiungo agevolmente con l'automobile.

Vi scrivo per ringraziarvi: ed è un ringraziamento un po' sui generis, il mio. Vi ringrazio perché, mese per mese, non solo mi informate in vista del mio prossimo ritorno all'utilizzo del mezzo ferroviario, ma anche perché fate riaffiorare alla mia mente il ricordo della persona che ha sottoscritto l'abbonamento per me. È strano questo intreccio tra un amore e il binario, vero? È perché avevo ripreso ad utilizzare il treno per andare a trovarlo! Ora tutto è finito, per circostanze di forza maggiore, quelle che mutano la forma e non la sostanza delle cose: lo amo ancora. Grazie, grazie ancora, perché questo ricordo (che si fa ancor più forte quando leggo il diminutivo, anziché il mio nome sull'etichetta nel cellophane) è per me gioia, non sofferenza.

P.S. Se doveste pubblicare la mia lettera (il che mi farebbe assai piacere perché anche "lui" è un abbonato) per favore non mettete il mio cognome, mi riconoscerebbe lo stesso.

Stefania G. - Ciampino (Roma)

Alle volte ci capita di sorprenderci per quello che leggiamo! Possiamo, comunque, assicurare la veridicità (e la sensibilità) della nostra innamorata lettrice. Cara Stefania, crediamo veramente che sia stato un caso di "forza maggiore" a costringerti ad utilizzare l'auto, ma non crediamo che "circostanze di forza maggiore" possano impedire l'amore fra due nostri abbonati. Se ti riconoscerà - come siamo sicuri - dal nome e dall'iniziale del cognome, il "nostro" amico si farà senz'altro vivo.

ParCondicio!



Povere locomotive! Anche loro viaggiano come noi e subiscono gli stessi nostri disagi quotidiani. Anche loro hanno diritto ad avere un giornale che affronti i problemi dei trasporti, ed in più dedichi spazio al turismo, alla satira, ai fumetti, alle interviste.

Se conoscete una locomotiva o una carrozza che voglia fare un giornale bello come il nostro ditele di contattarci. Faremo il possibile per aiutarla.

AMICO TRENO lo puoi trovare in distribuzione gratuita alle biglietterie delle principali stazioni ferroviarie oppure lo puoi ricevere direttamente a casa, **GRATUITAMENTE**, ogni mese abbonandoti

AMICOTRENO

Il mensile di proposte in movimento

Sped. abb. post. Comma 26 Art. 2. Legge n. 549/95 - ROMA /50% - Milano

AMICOTRENO

Periodico d'informazione per il viaggiatore MAGGIO 1996 ANNO 5 - N. 5



MOLTO RUMORE PER... POCO

SINTESI DEL CONTRATTO DI PROGRAMMA 1994-2000

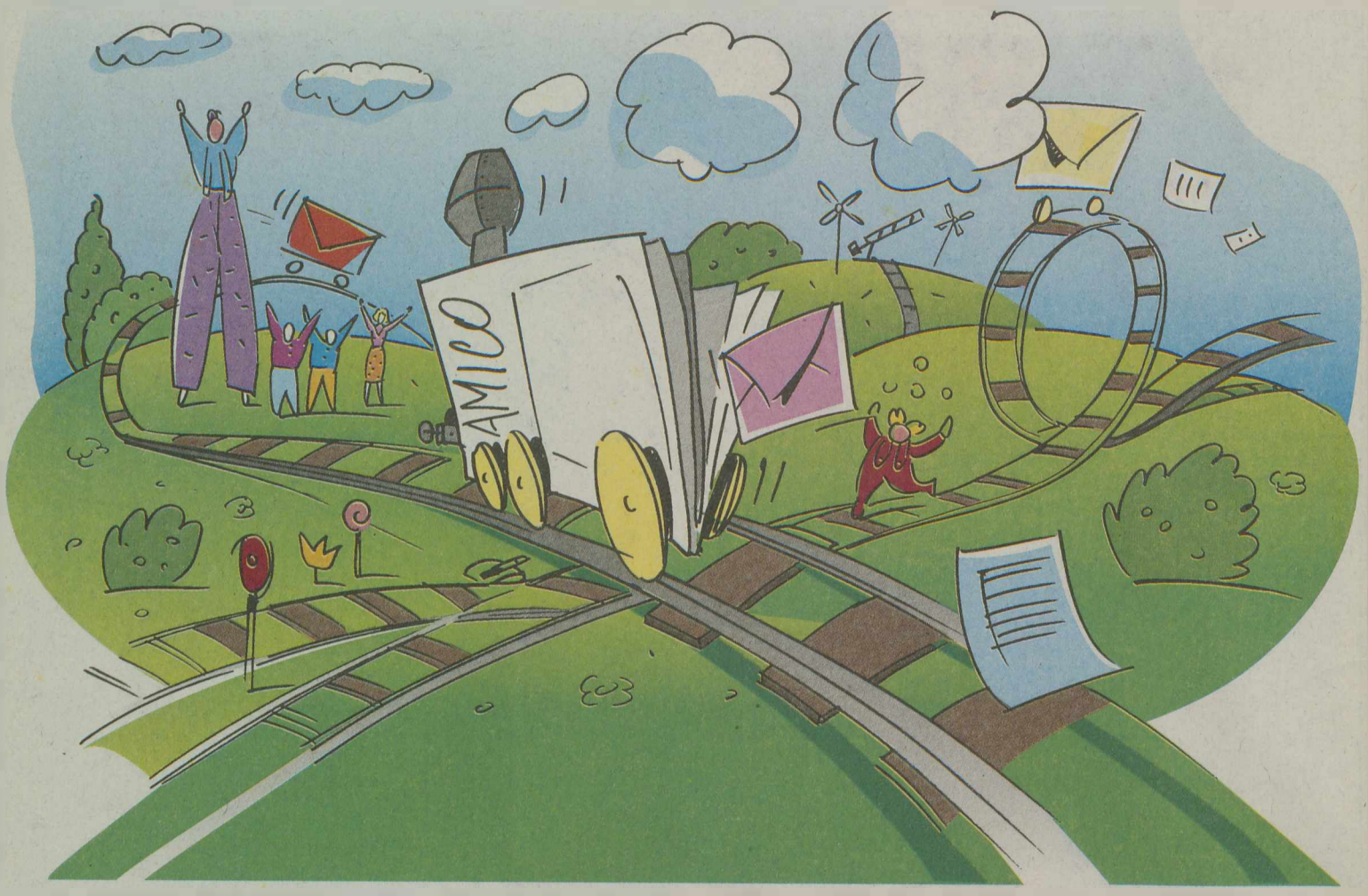
L'ABBRACCIO DELL'APPENNINO

BENVENUTI IN

inTRENet

la rete locomotiva

TIKI Milano



Oggi si parla molto di reti, ma da più di 150 anni il treno ha la sua rete ed è fra le più estese. AMICOTRENO ve la fa scoprire nel modo più emozionante. I siti più belli, gli scambi più veloci, i nodi più fantasiosi, le connessioni più rapide: il tutto con vignette, racconti, fotografie, idee e consigli. AMICOTRENO é *intrenattivo*, sviluppa il dialogo e migliora il servizio. Continuate a scriverci come avete fatto finora e continuate a leggere AMICOTRENO: il collegamento è gratuito.

AMICOTRENO

il mensile delle proposte in movimento

PERIODICO MENSILE DELLE FERROVIE S.p.A. - DIVISIONE TRASPORTO LOCALE - ANNO 5 - n. 5



Direttore responsabile
Carlo Pino

Comitato di direzione:
Stefano Bernardi (Condirettore Area Trasporto Metropolitano e Regionale), Mario Miniaci (Condirettore Area Passeggeri), Carlo Pino (Responsabile rapporti con i Clienti Divisione TL), Giuseppe Sciarrone (Direttore Area Passeggeri), Cesare Vaciago (Direttore Area Trasporto Metropolitano e Regionale)

Redazione: Cristina Forghieri (servizi speciali), Marisa Radogna (caporedattore), Salvatore Sodano
Segretaria di redazione: Giusy Stella

Collaboratori:
Danilo Antolini, Giorgio Asunis, Mario Benedetti, Fulvio Bergaglio, Silvano Bonaiuti, Renato Calabrese, Giandomenico Calvi, Giovanni Cassola, Margherita Castelli, Annalisa Celino, Nico Colonna, Leonardo Cordone, Ezio Corradi, Luciano Covi, Angelo Dadda, Massimo Di Mauro, Davide Dragoni, Mario Elia, Alessandro Fantini, Massimo Ferrari, Bianca Maria Fiorillo, Ewald Fischnaller, Paolo Galletta, Nada Gaudino, Edoardo Gorzegno, Gino & Michele, Silvio Grandi, Corrado Leonarduzzi, Enzo Lunari, Fiorenzo Martini, Lorenzo Maruotti, Francesco Midili, Vittorio Moffa, Rita Nespoli, Teodoro Oliva, Ernesto Orsini, Luigi Pasetti, Athos Passalacqua, Giovanni Pinchi, Angelo Piras, Giacomo Pittau, Dario Recubini, Giambattista Rodolfi, Silvano Roggero, Agostino Romita, Antonietta Sannino, Mauro Scarpi, Franco Vittorio Scimò, Salvatore Sentina, Sandrino Spagnoli, Rodolfo Valentini, Luisa Velardi, Patrizio Vellucci, Francesco Vinci.

Redazione: Corso Magenta, 24 - 20123 Milano
Tel. 02/72439269-460-295 - Fax 02/72439355-464-280

Progetto grafico e impaginazione: Studio Cancelli - Milano

Referenze fotografiche: pagg. 6-7, 9, 11 Archivio Fs.; pag. 10 foto Foltran.
Illustrazioni: Marco Vaglieri

Stampa: Baioni Stampa - Roma
Impianti per la stampa: Color Sistem - Milano

Editore: Leonardo Periodici Srl - Viale dei Mille, 35 - Milano
Iscrizione al Tribunale di Milano n° 543 del 16/10/1992
Tiratura 400.000 copie

Il disegno di copertina è di Enzo Lunari

SOMMARIO

4 Molto rumore per... poco

6 Sintesi del Contratto di Programma 1994-2000

11 A proposito del Contratto di Programma

12 Firmato il Contratto di Programma

14 Il vento che soffia dal Belgio

16 L'abbraccio dell'Appennino

19 Da leggere in treno

20 Sbuffi

22 Eritreo Cazzulati

23 Speciale Mister No & Nick Raider

27 "Terza classe"

28 Nella valle della Luna

31 Agenda

40 Lettere & lettere

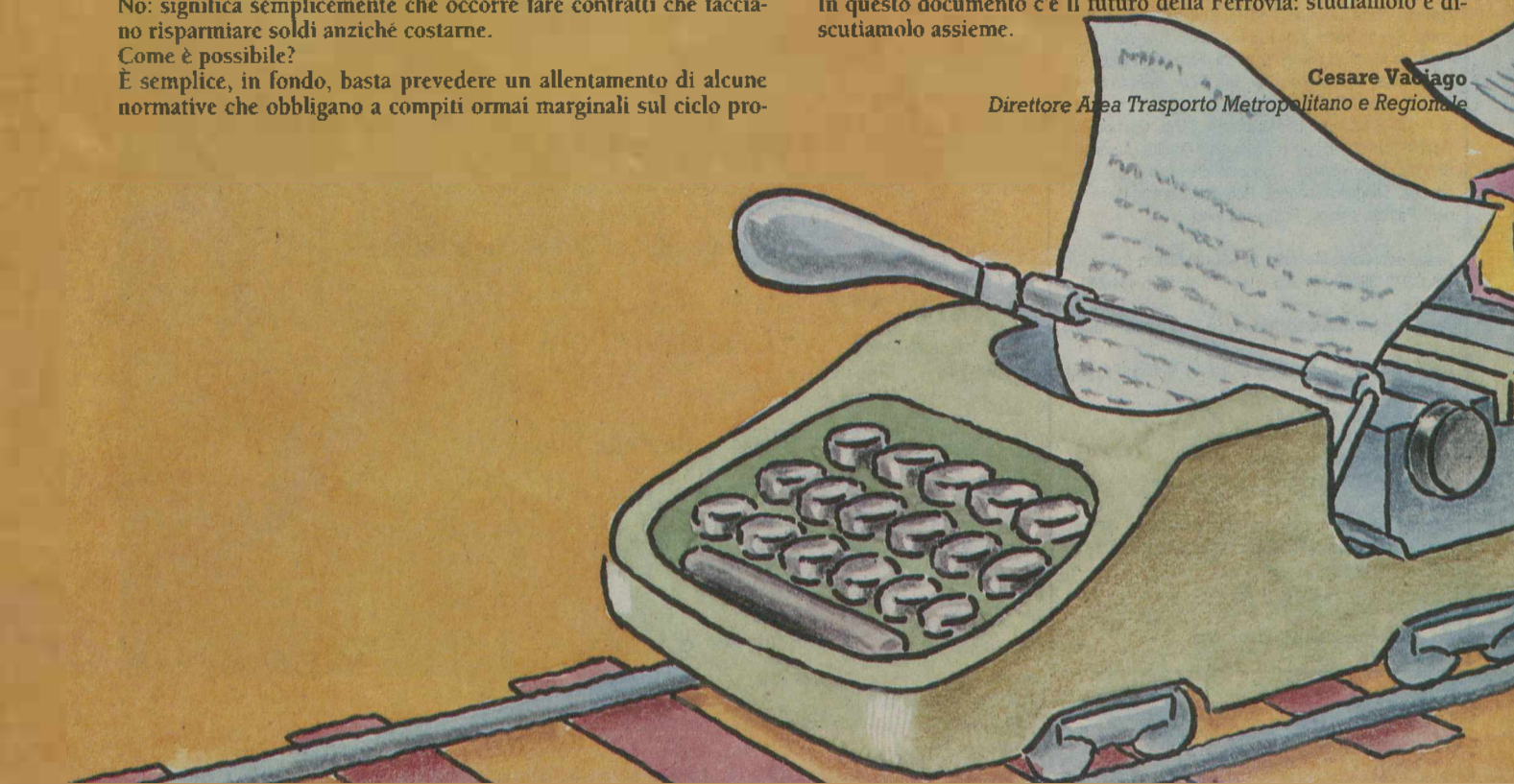
Molto rumore per... poco

Carlo Pino, che si lamentava della scarsa attenzione della stampa quotidiana per "Amico Treno", è servito: otto titoli su quattro colonne per due giorni di seguito li hanno, di solito, Carlo De Benedetti e Lady D. Per una volta, grazie all'editoriale del numero di marzo (*frainteso* e *distorto* finché si vuole), li ha avuti anche il nostro giornale.
Fuori d'ironia: ne avremmo fatto volentieri a meno, perché il clamore - interessato - non aiuta la riflessione. Tant'è. Proviamo, pacatamente, a ripetere il ragionamento.
Nel quadro della riforma (e, quindi, a regime a partire dal 1.1.1998) le Regioni, con un gettito ridotto rispetto ad oggi - e non destinato per intero allo scopo trasportistico - dovranno finanziare più cose (gomma e ferro). Non potranno farlo, a meno che:

- non abbiano un'accresciuta disponibilità di risorse (ottenibile con più fiscalità);
- non si sia proceduto a una inevitabile razionalizzazione delle reti;
- non ci sia stato un aumento, in misura rilevante, delle tariffe;
- non si siano ridotti i costi, soprattutto quelli da lavoro.

Questa è la contraddizione che vive il Trasporto pubblico locale, dalla quale si esce con una strategia combinata tra i quattro fattori descritti.
Ciò significa - come hanno, insistentemente, scritto e commentato a seguito di quel mio editoriale i giornalisti (e alcuni sindacalisti) - che non si devono rinnovare i contratti dei ferrovieri (che pesano per il 30 per cento circa sul Trasporto pubblico locale) e degli autoferrotranvieri?
No: significa semplicemente che occorre fare contratti che facciano risparmiare soldi anziché costarne.
Come è possibile?
È semplice, in fondo, basta prevedere un allentamento di alcune normative che obbligano a compiti ormai marginali sul ciclo produttivo o che generano condizioni di lavoro superprotette.
Ma se mancheranno i quattrini, come pagare questi lavoratori per il "lavoro in più" che svolgeranno?
Meno addetti faranno un lavoro più utile e intelligente e qualche margine nascerà proprio da questo; ma, soprattutto, sarà necessario aprire prospettive nuove con lavoratori profondamente consapevoli e legati alle loro aziende (come sono quelli del Trasporto pubblico locale). Una prospettiva, timidamente, è stata lanciata proprio con l'editoriale *incriminato*: far diventare, almeno in parte, i ferrovieri e gli autoferrotranvieri azionisti delle loro imprese.
Non si tratta, a ben guardare, di un'operazione "difficile" o traumatica (peraltro in Fs è stata già fatta). Poiché una parte consistente del costo del lavoro nel settore è generata da salario differito (Tfr, pensioni), a costi sociali non più sostenibili, apparirebbe razionale trasformarne una parte in azioni della Società. L'effetto monetario sarebbe equivalente a quello di una pari quota del Tfr; quello economico creerebbe un netto sollievo per le imprese; quello politico (partecipazione dei lavoratori alla gestione) sarebbe assicurato.
Parliamone, volendo, anche con gli amici sindacalisti del Trasporto pubblico locale, ma senza - per carità - *sfide*, *sfidanti* e *sfidati*.
E torniamo al lavoro di ogni giorno.
Il Cipe, approvando in via definitiva (dopo il parere del Parlamento) il Contratto di Programma fra Fs e Stato lo ha reso operativo, autorizzando il Ministro ad apporre la sua firma. Questo atto, dopo quasi due anni di attesa, dà certezze ad Fs e impone obblighi stringenti. Ripassiamone insieme i contenuti: il Contratto di Programma finanzia la rete Fs (cioè il mantenimento in esercizio delle linee) e gli investimenti infrastrutturali.
In questo documento c'è il futuro della Ferrovia: studiamolo e discutiamolo assieme.

Cesare Vadiago
Direttore Area Trasporto Metropolitano e Regionale



COMPENSAZIONE

Carissimi lettori,
su questo numero riproduciamo le parti salienti (ci siamo permessi di "saltare" le premesse, tagliare qualche articolo e sintetizzare alcune parti e qualche tabella) del "Contratto di Programma" finalmente approvato da Governo e Parlamento e un'intervista a due dei tecnici che ne hanno curato (da una parte e dall'altra) la stesura. Seppur utile, questa documentazione - ce ne rendiamo conto - non risulta certo amena per il lettore. Per questa ragione - e anche perché ormai la stagione è favorevole per le passeggiate - abbiamo cercato di compensare una prima parte del giornale così impegnativa con la pubblicazione di due itinerari turistici, testati e redatti con la solita cura dal nostro amico Albano Marcarini. Buona lettura.

Carlo Pino

Sintesi del Contratto di Programma 1994-2000

Contratto di Programma
Regolante la disciplina degli oneri di esercizio e di infrastruttura assunti a carico dello Stato ai sensi della vigente normativa CEE, nonché degli investimenti per lo sviluppo e la ristrutturazione della Ferrovie dello Stato, Società di Trasporti e Servizi per azioni

TRA

il Ministro dei trasporti e della navigazione

E

la Ferrovie dello Stato
Società di trasporti e servizi per azioni
nella persona dell'Amministratore Delegato
(di seguito indicata come Società)

VISTO
(...)

SI CONVIENE E SI STIPULA
QUANTO SEGUE

art. 1
Conferma delle premesse
Le premesse fanno parte integrante del presente Contratto.

art. 2
Validità temporale
Il presente Contratto ha durata settennale a decorrere dal 1° gennaio 1994, ossia fino a tutto il 31 dicembre 2000. Esso è soggetto a revisione in dipendenza di eventuali disposizioni concernenti l'oggetto dello stesso contenute nelle leggi finanziarie e di bilancio, ovvero su richiesta di una delle parti contraenti, da esplicitare entro il 31 luglio di ciascun anno. Sulle modifiche apportate al presente Contratto è acquisito il parere del CIPE, nonché delle competenti Commissioni parlamentari, ai sensi della legge 14 luglio 1993, n. 238.

art. 3
Oggetto
Il presente Contratto ha per oggetto la definizione dei rapporti tra Stato e Società, in attuazione dell'articolo 15 del richiamato Atto di Concessione.

art. 4
Criteri contabili, economici, tecnici e ambientali per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria

4.1
Criteri contabili
A partire dal primo esercizio successivo a quello nel corso del quale lo Stato, ai sensi dell'articolo 8 della Direttiva comunitaria richiamata in premessa, definirà le modalità per la fissazione del canone d'uso dell'infrastruttura ferroviaria, al bilancio annuale da presentare ai Ministri del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, dei trasporti e della navigazione, ai sensi dell'articolo 17 dell'Atto di Concessione richiamato in premessa, la Società allegherà un prospetto dei conti strutturato su quattro colonne così contraddistinte:
- gestione infrastrutture ferroviarie;
- gestione dei trasporti;
- eventuali altri valori;
- totale, riconciliato con il bilancio civilistico.

Tale prospetto – i cui dati verranno rilevati dalla contabilità industriale della Società, di cui al citato articolo 17 dell'Atto di Concessione suddetto, e saranno riconciliati con il bilancio civilistico – consentirà le verifiche sull'applicazione del punto 1, comma secondo, dell'articolo 6 della Direttiva comunitaria suddetta.
Nel primo anno di applicazione del presente comma non si procederà a confronto con l'esercizio precedente.

4.2
Criteri economici
La Società è tenuta a gestire l'infrastruttura ferroviaria con criteri di economicità e di efficienza, con riferimento ai migliori livelli europei. Gli obiettivi di efficienza ed economicità e i relativi indicatori sono definiti nel Piano di Impresa 1993-95 richiamato in premessa e nel Piano di Impresa 1996-98 da presentarsi entro 60 giorni dalla stipula del presente Contratto.
Lo Stato attraverso la definizione delle mo-



dalità per la fissazione del canone d'uso per l'infrastruttura ferroviaria, ai sensi dell'articolo 8 della Direttiva comunitaria richiamata in premessa, e la determinazione dell'ammontare dei contributi, degli aiuti e delle compensazioni, dovuti alla Società ai sensi dei regolamenti comunitari citati in premessa, garantirà alla Società almeno l'equilibrio tra costi e ricavi dell'infrastruttura nei termini richiesti dalla normativa comunitaria.
(...) Detta tabella viene rivista entro il 30 giugno di ciascun anno, a cominciare dall'anno successivo a quello di stipula del presente Contratto, e sulla stessa deve essere acquisito il parere del CIPE.

4.3
Criteri tecnici
Nella progettazione ed esecuzione degli investimenti riportati nelle tabelle A e A1, di cui al successivo art. 6, la Società privilegerà gli obiettivi di:
a) innovazione tecnologica con positive ricadute gestionali e regolamentari, tenendo conto dei programmi comunitari per l'integrazione delle infrastrutture ferroviarie ed in particolare del progetto per un sistema europeo di controllo/comando indicato nella dichiarazione dell'UIC del gennaio 1992;
b) miglioramento dei tempi di percorrenza;
c) aumento della capacità utilizzata in relazione alla domanda;
d) soddisfacimento della domanda prevista ai minimi costi di realizzazione e di esercizio.
La Società è impegnata a dimostrare nel Piano di impresa 1996-98, di cui al precedente comma 2, la coerenza ai suddetti indirizzi



degli investimenti di cui al successivo articolo 6, riportati nelle tabelle A e A1.

4.4
Criteri ambientali
La Società è impegnata a realizzare e gestire l'infrastruttura ferroviaria secondo criteri di compatibilità con l'ambiente ed a sviluppare materiali, sistemi di gestione e tecnologie innovative per quanto riguarda l'inquinamento di natura fisica, chimica e biologica, le trasformazioni dell'ambiente e la riduzione del degrado territoriale. Nel quadro dei vincoli economici indicato nel precedente comma 1 la Società è impegnata a sviluppare iniziative per favorire l'intermodalità e l'incremento reale della domanda sul vettore ferroviario, con particolare riferimento alle merci e al flusso pendolare.

art. 5
Obblighi reciproci per il mantenimento in esercizio delle linee e degli impianti

5.1
La Società è impegnata a mantenere in esercizio, in condizioni di sicurezza, nel rispetto dei criteri contabili, economici, tecnici e ambientali, di cui al precedente articolo 4, le linee individuate nell'allegato A all'Atto di Concessione richiamato in premessa [si tratta, praticamente, di tutte le relazioni servite dalle Fs Spa, con mezzi di trasporto su rotaia e su gomma, riportate sull'attuale Orario Ufficiale, *NdR*], con le eccezioni riportate nell'allegato 1 al presente Contratto (aggiornabile d'intesa tra le parti), nonché gli impianti ad esse relativi, nei giorni e nelle ore utili per lo svolgimento sulle stesse dei servizi di trasporto passeggeri e merci che verranno richiesti al gestore dell'infrastruttura ferroviaria.

5.2
A fronte del suddetto impegno, lo Stato riconosce alla Società:
a) tenendo conto degli obiettivi del Regolamento CEE 1107/1970 e successive modificazioni e integrazioni, un aiuto per oneri di infrastruttura pari alla spesa per il funzionamento e la manutenzione delle linee e degli impianti utilizzati per il trasporto ferroviario, di cui al precedente comma 1, che la Società sostiene diversamente da quanto avviene per le altre imprese di trasporto concorrenti, provvisoriamente determinato rispettivamente in 2.461 miliardi di lire per l'esercizio 1994, in 2.310,450 miliardi di lire per l'esercizio 1995, in 2.265,6 miliardi di lire per l'esercizio 1996 e, per l'esercizio 1997, pari all'importo del 1996 rivalutato in misura pari al tasso di inflazione programmato e diminuito del 3,5% al fine di tenere conto dei necessari aumenti di produttività, salvi i conguagli di cui al successivo articolo 12.
b) ai sensi del Regolamento CEE 1191/1969, così come modificato dal Regolamento CEE 1893/1991, una compensazione per oneri di esercizio determinata rispettivamente in 1.130 miliardi di lire per l'esercizio 1994, in 1.073,5 miliardi di lire per l'esercizio 1995, in 1.052,7 miliardi di lire per l'esercizio 1996 e, per l'esercizio 1997, pari all'importo del 1996 rivalutato in misura pari al tasso di inflazione programmato e diminuito del 3,5% al fine di tenere conto dei necessari aumenti di produttività, salvi i conguagli di cui al successivo articolo 12.
I predetti ammontari annui, determinati in via provvisoria sono pari alla differenza tra la diminuzione degli oneri di esercizio e la diminuzione degli introiti per i pedaggi che deriverebbe annualmente dalla soppressione corrispondente dell'obbligo di mantenere in esercizio le linee e gli impianti, di cui al precedente comma 1, ad esclusione delle linee riportate nell'allegato 2 al presente Contratto e degli impianti che su queste insistono. Soltanto ai fini del presente Contratto e del Contratto di Servizio Pubblico, i predetti oneri di esercizio si riferiscono ai costi di circolazione e manovra e i predetti introiti per pedaggi sono assunti pari a 0 e in via provvisoria, in attesa che lo Stato, in applicazione del 1° comma articolo 8 della Direttiva 91/440/CEE, definisca le modalità per la fissazione del canone di utilizzazione dell'intera infrastruttura ferroviaria.
c) ai sensi del Regolamento CEE 1191/1969, così come modificato dal Regolamento CEE 1893/1991, lo Stato riconosce alla Società, per l'obbligo di servizio pubblico via mare tra terminali ferroviari di cui all'articolo 3 del D.P.R. del 31 dicembre 1969, n. 1233, una compensazione determinata in via provvisoria rispettivamente in 100 miliardi di lire per l'esercizio 1994, in 95 miliardi di lire per l'esercizio 1995, in 93,15 miliardi di lire per gli esercizi 1996 e 1997, salvi i conguagli di cui al successivo articolo 12. I predetti ammontari annui sono pari alla differenza tra la diminuzione degli oneri e la diminuzione degli introiti che deriverebbe annualmente dalla soppressione corrispondente dell'obbligo predetto.

5.3
Per il triennio 1998-2000, e in conseguenza del riassetto societario, di cui al successivo art. 8.3, si provvederà a stabilire le modalità di determinazione delle compensazioni e degli aiuti, di cui al precedente comma 2, con uno specifico addendum al presente Contratto. In tale occasione si terrà conto delle decisioni dello Stato in materia di canoni di utilizzazione dell'infrastruttura ferroviaria che lo Stato medesimo assumerà, previa consultazione della Società, in attuazione dell'articolo 8 della Direttiva comunitaria 91/440/CEE.

5.4
Il Ministro dei trasporti e della navigazione si impegna a promuovere, entro il 1995, ogni iniziativa utile volta ad adeguare ai contenuti del presente Contratto, con decorrenza dalla data di stipula dello stesso, la vigente decretazione relativa agli obblighi di servizio pubblico, alla normalizzazione dei conti e agli aiuti accordati nel settore dei trasporti per ferrovia.

art. 6
Impegni della Società per gli investimenti di potenziamento, ammodernamento e sviluppo della rete, degli impianti e del materiale rotabile

6.1
La Società s'impegna a realizzare, nell'arco di vigenza del presente Contratto, gli investimenti previsti nel Contratto di programma del 29 dicembre 1992, per una cifra di 38.750 miliardi di lire, come modificati e riportati nella tabella che si allega al presente Contratto sotto la lettera A) (...).
La suddetta cifra sarà integrata nello stesso periodo di tempo dagli apporti degli investitori privati per la realizzazione del Sistema Italiano Alta Velocità sull'asse Torino-Milano-Roma-Napoli, pari a 12.440 miliardi di lire, di cui al successivo articolo 11.
Per quanto riguarda, in particolare, la tratta Torino-Milano il Ministro dei trasporti e della navigazione e la Società si impegnano a garantire lo stretto raccordo funzionale con il collegamento Torino-Lione e l'organico coordinamento delle due tratte al fine di assicurare la massima economicità dell'intero progetto.
Il Ministro dei trasporti e della navigazione si riserva di promuovere, di concerto con i Ministri del bilancio e della programmazione economica e del tesoro, tramite l'operato del Consiglio di Amministrazione di Fs Spa, ogni iniziativa volta a garantire che la Società consegua i massimi benefici possibili dall'apporto degli investimenti privati.

6.2
Agli stessi fini e nello stesso periodo di tempo, la Società s'impegna, inoltre, a realizzare gli investimenti riportati nella tabella che si allega al presente Contratto sotto la lettera A1), per una spesa complessiva pari a 16.350 miliardi di lire, finanziati con gli aumenti di capitale della Società medesima previsti, per 8.050 miliardi di lire, dalla Legge 24 dicembre 1993, n. 538, e per 8.300 miliardi di lire, dalla Legge 23 dicembre 1994, n. 725.
La suddetta cifra sarà integrata nello stesso periodo di tempo dagli apporti degli investitori privati per la realizzazione del Sistema Italiano Alta Velocità sull'asse Torino-Milano-Roma-Napoli, pari a 2.835 miliardi di lire, di cui al successivo articolo 11.

6.3
Le risorse eventualmente rese disponibili risultanti dalla realizzazione delle opere di cui ai commi precedenti o da più efficienti soluzioni tecniche, per la quota apportata dallo Stato, saranno indirizzate ad altri investimenti ad elevata redditività per la Società secondo modalità da definire nel piano di impresa 1996-98.

6.4
Per gli appalti di opere la Società porrà a base di gara un progetto esecutivo, come definito nell'Allegato 3 [l'Allegato 3 non è riprodotto in questa sintesi, *N.d.R.*] al presente Contratto, ovvero, nel caso di appalti concorso, sarà posto a base di gara un progetto preliminare integrato da un disciplinare idoneo a definire, su base prestazionale, le caratteristiche dell'opera che si ritiene di precisare e, in tal caso, il progetto esecutivo va inteso come documentazione da produrre unitamente all'offerta da valutare in sede di gara. Sono comunque esclusi affidamenti in regime di prestazioni integrate non già previsti, alla data di stipula del presente Contratto, da atti negoziali vincolanti per la Società.
La Società si impegna ad adottare, per gli appalti di opere, clausole contrattuali con l'applicazione di penali anche in corso d'opera, finalizzate a ridurre i tempi di esecuzione, fermi restando gli standard costruttivi stabiliti nel contratto d'appalto.

6.5
La Società assicura che i programmi di cui alle tabelle A e A1 allegate al presente Contratto contengono solo interventi che consentono la piena funzionalità e fruibilità delle opere. Una serie di altri importanti interventi, da realizzare con ulteriori investimenti, sono riportati nella tabella che si allega al presente Contratto sotto la lettera C) (...).
Tali interventi saranno preventivamente sottoposti ad analisi di redditività finanziaria da parte della Società e ad analisi di redditività economico-sociale da parte del Ministro dei trasporti e della navigazione e, in relazione ai risultati di tale analisi, potranno essere realizzati a carico di successivi ulteriori finanziamenti dello Stato per lo sviluppo della Società.
Restano confermate le spese e gli impegni legittimamente assunti dalla Società nei confronti di TAV Spa in previsione del potenziamento con tecnologie ad alta velocità delle relazioni Milano-Genova e Milano-Venezia.

art. 7
Impegni dello Stato per il finanziamento degli investimenti della Società

7.1
Il Ministro dei trasporti e della navigazione dà atto che restano confermati gli impegni assunti dallo Stato con il Contratto di programma del 29 dicembre 1992 per il finanziamento degli investimenti di cui al precedente articolo 6.1 e pertanto la Società resta autorizzata ad emettere mutui e obbligazioni con garanzia ed ammortamento a carico dello Stato, in virtù delle specifiche leggi di autorizzazione, oltre che a completamento per 3.700 miliardi di lire del programma di cui al D.l. n. 48/t per l'anno 1992, per gli importi annuali di seguito indicati:

- 1993 : 7.500 miliardi di lire
- 1994 : 7.500 miliardi di lire
- 1995 : 3.500 miliardi di lire
- 1996 : 3.000 miliardi di lire
- 1997 : 3.000 miliardi di lire

Le suddette autorizzazioni annue sono automaticamente prorogate agli anni successivi per la parte di emissioni non realizzata in ciascuno dei suddetti anni di riferimento.
Lo Stato s'impegna comunque a garantire i relativi atti di autorizzazione non oltre le scadenze dei mesi di aprile, agosto e dicembre di ciascun anno, a seguito di documentata richiesta della Società, per evitare che questa debba subire oneri impropri.
Il netto ricavo derivante dall'accensione dei suddetti mutui e dall'emissione delle suddette obbligazioni è da imputare nel bilancio della Società alla voce versamenti dello Stato in conto capitale.

7.2
Il Ministro dei trasporti e della navigazione dà atto che lo Stato, in qualità di azionista della Società, è impegnato a sottoscrivere gli aumenti di capitale previsti dalle specifiche leggi autorizzative, in esse comprese le leggi 23 dicembre 1992, n. 500, 24 dicembre 1993, n. 538, e 23 dicembre 1994, n. 725, in due rate di pari importo, da versare entro il primo gennaio ed il primo luglio di ciascun anno in cui gli stessi sono previsti.

7.3
È confermato l'impegno dell'Azionista a promuovere il reperimento da fonti finanziarie comunitarie quali il Fondo Europeo di Sviluppo Regionale, di una somma pari a 2.300 miliardi di lire già prevista dal Contratto di programma del 29 dicembre 1992, per concorrere alla copertura degli investimenti riportati in tabella A) del citato Contratto e riconfermati dal precedente articolo 6.1.
La Società è comunque autorizzata sin d'ora ad attingere, fino alla concorrenza dell'ammontare esposto in tabella A1), alle risorse di cui al precedente comma 2, per ripianare le differenze tra quanto previsto dal presente comma come recato dalle suddette fonti speciali e quanto effettivamente ricevuto dalla Società allo stesso titolo.

Art. 8
Ristrutturazione della Società concessionaria e relative modalità di attuazione e contribuzione

8.1
Il Ministro dei trasporti e della navigazione dà atto che lo Stato concorre ai costi della ristrutturazione industriale della Società concessionaria alimentando l'apposito Fondo della stessa, nei termini e nella quantità (3.500 miliardi di lire) previsti dal Contratto di programma del 29 dicembre 1992.

8.2
Il Ministro dei trasporti e della navigazione si impegna a promuovere, entro il 1996, ogni iniziativa utile, anche di ordine legislativo, per un riordino del sistema previdenziale e pensionistico dei dipendenti della Società che, facendo salvi soltanto i diritti quesiti dei lavoratori, sia coerente con la mutata natura giuridica dell'impresa ferroviaria e la liberi dagli oneri impropri che attualmente la gravano. In tale ambito sarà assicurata la possibilità per la Società di accedere, ove necessario, al sistema di ammortizzatori sociali previsti in generale dalla legislazione vigente nel caso di processi di ristrutturazione.

8.3
La Società si impegna ad effettuare entro il 1° gennaio 1997 la separazione delle attività inerenti la gestione della infrastruttura ferroviaria da quella relativa all'esercizio dei servi-

zi di trasporto: dette attività faranno capo a due distinti soggetti societari.
La Società si impegna altresì a presentare, entro lo stesso termine, ai Ministri del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, dei trasporti e della navigazione un programma per la graduale apertura alla partecipazione dei privati delle strutture societarie dedicate ai servizi di trasporto.

Art. 9
Pagamenti

Resta inteso che tutte le somme dovute dallo Stato alla Società ai sensi del precedente articolo 5, nei limiti di quanto stabilito dalle leggi annuali di bilancio, saranno ripartite in rate mensili, ciascuna pari ad un dodicesimo del totale annuo e saranno versate anticipate mediante accreditamento sul conto corrente bancario che sarà indicato dalla Società, previo contestuale avviso di pagamento, secondo le modalità che verranno indicate dal Ministero del tesoro e comunicate alla Società, tenendo conto dei tempi tecnici necessari e nel rispetto della Legge 7 agosto 1990, n. 241. Decorso il termine di 30 giorni dalla scadenza del pagamento relativo al mese di riferimento, matureranno sulle somme dovute gli interessi legali.

art. 10
Fondo per la gestione dei debiti della Società con oneri e ammortamenti a carico dello Stato

(...)

art. 11
Reciproci impegni per la realizzazione del Sistema Italiano Alta Velocità

11.1
Le parti confermano gli impegni reciproci ed i relativi ruoli per la realizzazione dell'asse Alta Velocità Torino-Milano-Roma-Napoli, secondo quanto previsto all'art. 6.1 e 6.2 del presente Contratto. In particolare, le parti confermano, per quanto di rispettiva competenza, l'impegno ad adoperarsi affinché le opere di costruzione sul predetto asse ad Alta Velocità vengano avviate nel più breve tempo possibile e vengano completate nei tempi previsti.
Per quanto riguarda la costruzione di ogni altra tratta ad Alta Velocità si estende quanto previsto al precedente art. 6.5 relativamente ai progetti della tabella C allegata al presente Contratto.



11.2
Resta inteso che allo scopo di evitare il verificarsi di interruzioni nella costruzione di opere avviate, dovute a difficoltà di reperimento dei necessari finanziamenti, lo Stato è impegnato ad individuare adeguate forme di supporto finanziario, eventualmente anche attraverso interventi diretti.o rilascio di garanzie, che consentano il completamento di tali opere. Resta inteso tra le parti che l'eventuale ricorso ai predetti interventi aggiuntivi da parte dello Stato comporterà un'appropriata ridefinizione dell'assetto contrattuale del progetto Alta Velocità.

11.3
Per ciò che concerne lo sfruttamento economico delle opere ed impianti facenti parte del progetto Alta Velocità, la Società si impegna a dar seguito a quanto previsto all'art. 10 del Secondo Atto modificativo della Convenzione del 24/9/1991 tra Fs e TAV Spa, al fine di meglio garantire l'attuazione della direttiva CEE 440/1991 richiamata in premessa. La Società inoltre si impegna a informare tempestivamente il Ministro dei trasporti e della navigazione, che eserciterà in materia i poteri di vigilanza, di decadenza e di revoca, anche parziale, previsti dall'art. 3 dall'Atto di Concessione richiamato in premessa.

11.4
Le parti confermano che gli interessi intercalari si intendono a carico dello Stato per tutto il periodo che intercorre dall'inizio dei lavori fino all'inizio dello sfruttamento economico delle predette tratte ad Alta Velocità, periodo che comunque non può superare i limiti stabiliti dall'art. 6, comma 4, della legge 23 dicembre 1994, n. 725.
Tale periodo si compone della fase di costruzione di ogni singola tratta, così come temporalmente definita dai contratti stipulati dalla Concessionaria TAV con i General Contractors, nonché del necessario periodo di preesercizio e di avviamento, pari rispettivamente a sei e dodici mesi.
Detti interessi non dovranno eccedere gli importi concordati dalla Società con la Concessionaria TAV e contenuti nei Piani Finanziari da quest'ultima elaborati e saranno comunque soggetti ad approvazione da parte del Ministro del tesoro. A tale proposito la Società si impegna ad ottenere da TAV Piani Finanziari aggiornati relativi all'asse ad Alta Velocità Torino-Milano-Roma-Napoli entro sessanta giorni successivi alla stipula del presente Contratto.
Resta inteso che le risorse relative agli interessi intercalari saranno messe a disposizione della Società all'inizio di ciascun esercizio competente, senza alcun tipo di onere a carico della Società medesima.

art. 12
Conguagli

(...)

art. 13
Contratti regionali

È riconosciuta alla Società la facoltà di stipulare con le Regioni, con le Province e con gli Enti Locali contratti di programma aggiuntivi al presente a condizioni e modalità comparabili con quelle da questo definite.
Le parti dichiarano che gli accordi di programma finalizzati all'accelerazione degli investimenti, ai sensi del Decreto-Legge 5 ottobre 1993, n. 398, coordinato con la Legge di conversione 4 dicembre 1993, n. 493, sottoscritti con le Regioni, le Province e gli Enti Locali antecedentemente alla stipula del presente Contratto, sono compatibili con quanto previsto dal medesimo.

art. 14
Nota integrativa al bilancio

(...)

art. 15
Clausola fiscale

(...)

art. 16
Vigilanza e sanzioni

16.1
Fermo ogni altro potere previsto dalle norme vigenti e dall'Atto di Concessione, il Ministro dei trasporti e della navigazione esercita la vigilanza sull'attuazione del presente Contratto e sul corretto adempimento di tutti gli impegni gravanti sulla Società in base al Contratto medesimo (...).

16.2
La Società è tenuta a:
a) consentire ed agevolare il concreto espletamento delle verifiche disposte dal Ministro dei trasporti e della navigazione per l'esercizio dei poteri di cui al comma 1;
b) fornire gratuitamente al Ministro dei trasporti e della navigazione, e alle strutture dallo stesso Ministro incaricate della vigilanza, la collaborazione, la documentazione e le risorse necessarie per l'espletamento di tale attività;
c) conformarsi alle prescrizioni fissate dal Ministro dei trasporti e della navigazione nell'esercizio dei poteri di vigilanza di cui al comma 1.

16.3
Il Ministro dei trasporti e della navigazione, previa contestazione formale dell'addebito ed audizione delle ragioni addotte in contrario, irroga una sanzione amministrativa pecuniaria di importo non superiore a 500 milioni per ciascuna delle seguenti infrazioni commesse dalla Società:
a) inosservanza dell'obbligo di fornire al Ministro dei trasporti e della navigazione la

collaborazione, l'informazione, la documentazione e le risorse richieste per l'effettuazione dei controlli;
b) inottemperanza alle prescrizioni fissate dal Ministro dei trasporti e della navigazione nell'esercizio dei poteri di vigilanza;
c) inottemperanza a quanto disposto nell'art. 4.3 del presente Contratto.

Tutte le controversie che dovessero sorgere in dipendenza dell'irrogazione delle sanzioni di cui sopra saranno deferite all'esame di un Collegio arbitrale ai sensi dell'articolo 21 dell'Atto di Concessione richiamato in premessa.

Il pagamento delle sanzioni amministrative pecuniarie deve essere effettuato dalla Società entro e non oltre i 30 giorni dalla comunicazione dell'irrogazione o, in caso di ricorso al suddetto Collegio, entro 30 giorni dalla decisione di quest'ultimo.

16.4

Ferme le misure sanzionatorie previste nei commi 1 e 2 dell'art. 20 dell'Atto di Concessione richiamato in premessa, nonché le sanzioni amministrative pecuniarie stabilite dal presente Contratto, la definizione delle controversie che dovessero sorgere per la determinazione delle sanzioni applicabili per altre inadempienze della Società accertate dal Ministro dei trasporti e della navigazione è demandata, previa proposta dello stesso Ministro, al collegio arbitrale di cui all'art. 21 del suddetto Atto di Concessione. Tale Collegio conosce delle controversie derivanti dall'interpretazione e dall'applicazione del presente Contratto.

art. 17
Costi di gestione del Contratto

(...)

L'Amministratore Delegato della Ferrovie dello Stato Spa
Antonio L. Necci

Il Ministro dei trasporti e della navigazione
Giovanni Caravale

Roma, 25 marzo 1996

TABELLA RIASSUNTIVA SUGLI INVESTIMENTI PREVISTI DAL CONTRATTO DI PROGRAMMA

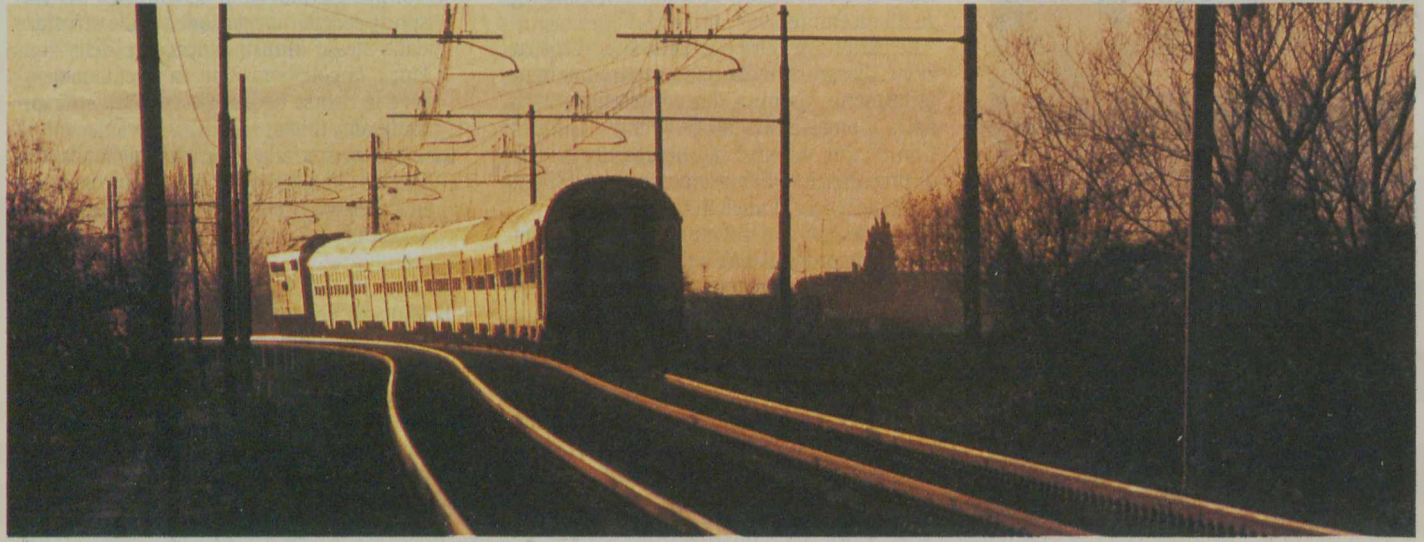
IMPORTI A CARICO DELLO STATO	MLD
- investimenti finanziati dal Contratto di Programma del 29.12.1992 (Tab. A):	**38.750**
- investimenti finanziati dalle Leggi Finanziarie del 1994 e del 1995 (Tab. A1):	**16.350**
Totale Finanziamenti (Tab. A + A1)	**55.100**
Ulteriori fabbisogni (Tab. C)	**39.000**
Totale Generale	**94.100**

LINEE FERROVIARIE CONTENUTE NELL'ALLEGATO "A" ALL'ATTO DI CONCESSIONE NON PIÙ DESTINATE AL SERVIZIO DI TRASPORTO FERROVIARIO

Verona	
Dossobuono-Isola della Scala	17,0 km
Legnago-Cologna Veneta	13,7 km
Venezia	
Motta di Livenza-San Vito al Tagliamento	26,8 km
Giavera-Ex Bivio Piave	7,2 km
Ancona	
Fano-Urbino	48,7 km
Roma	
Priverno-Priverno Fossanova	8,1 km
Formia-Gaeta	9,2 km
Napoli	
Sicignano-Lagonegro (esercizio sospeso)	76,6 km
Bari	
Barletta M.ma-Barletta	2,4 km
Palermo	
Regalbuto-Carcaci	20,8 km

ELENCO PROVVISORIO DELLE LINEE FERROVIARIE CONTENUTE NELL'ALLEGATO "A" ALL'ATTO DI CONCESSIONE ESCLUSE DALLE PREVISIONI DI CUI ALL'ARTICOLO 5.2.b) DEL CONTRATTO DI PROGRAMMA

N.	LINEE	KM.
1	Ventimiglia-Milano	286
2	Modane-Torino	105
3	Domodossola-Milano	124
4	Chiasso-Milano	54
5	Brennero-Bologna	350
6	Tarvisio-Venezia	221
7	Villa Opicina-Trieste-Venezia	186
8	Venezia-Bologna	160
9	Torino-Roma	657
10	Alessandria-Piacenza	80
11	Torino-Padova	383
12	Milano-Roma	617
13	Roma-Firenze (via "Direttissima")	259
14	Roma-Formia-Napoli	214
15	Roma-Cassino-Napoli	249
16	Villa Literno-Pozzuoli-Napoli	37
17	Aversa-Caserta	15
18	Napoli-Reggio Calabria	446
19	Bologna-Bari	656
20	Pisa-Firenze	78
21	Alessandria-Ovada-Genova	77
22	Luino-Gallarate	46
23	Udine-Gorizia-Monfalcone	55
24	Fidenza/Parma/Fornovo-S. Stefano M./Vezzano/Sarzana	145
25	Orte-Falconara	202
26	Caserta-Foggia	163
	Totale	**5.865**



A proposito del Contratto di Programma

Impegni forti e non solo per l'Alta Velocità. Ma stavolta i patti saranno rispettati?

Dunque è stato firmato, nelle scorse settimane, il contratto di programma 1994-2000 tra il Governo e l'Amministratore Delegato delle Ferrovie dello Stato. Temo che pochi se ne siano accorti, visto che la stampa nazionale, così prodiga di dettagli sulle più stravaganti esternazioni dei protagonisti della vita politica, persiste nel trascurare le questioni di sostanza. Ed un contratto di programma quinquennale è certamente una questione di sostanza, posto che da tale documento dipenderà l'evoluzione della nostra rete negli anni a venire. Orbene, un documento quale il contratto di programma non è di agevole lettura, lardellato com'è dai, per altro indispensabili, richiami legislativi, in cui rischiano di smarrirsi i non addetti ai lavori. Nondimeno, uno sforzo divulgativo i media nazionali avrebbero potuto tentarlo, vista l'importanza – da tutti, almeno a parole, ribadita – dell'ammodernamento del sistema ferroviario nella Penisola. Il contratto di programma pone le basi per tale processo di ammodernamento. Non mi riferisco tanto alle petizioni di principio, pure largamente condivisibili. Si ribadisce, infatti, nel testo che "la Società" (ovvero le Fs, *ndr*) "è tenuta a gestire l'infrastruttura ferroviaria con criteri di economicità ed efficienza, con riferimento ai migliori livelli europei". E che, in relazione ai criteri tecnici, "la Società privilegerà gli obiettivi di: innovazione tecnologica, miglioramento dei tempi di percorrenza, aumento della capacità utilizzata in relazione alla domanda; soddisfacimento della domanda prevista ai minimi costi di realizzazione e di esercizio". Si tratta di asserzioni ovvie, ancorché in passato spesso disattese, che, tuttavia, non forniscono alcuna garanzia sull'evoluzione futura del servizio, se non in termini di generica buona volontà. È chiaro, ad esempio, che sia l'innovazione tecnologica, sia il miglioramento dei tempi di percorrenza dipendono dal potenziamento delle infrastrutture (binario, nodi, segnalamento ecc.), senza il quale sono destinati a rimanere lettera morta. E l'aumento dell'offerta in relazione alla domanda rischia di somigliare al classico serpente che si morde la coda, visto che è difficile capire se è la domanda a non crescere perché l'offerta è insoddisfacente (caso tipico: la relazione Milano-Versilia), ovvero se l'offerta è satura nonostante la potenziale crescita della domanda (esempio didascalico: quello della Milano-Bergamo). A questo punto, gli americani, più pratici di noi, anche al limite della brutalità, si chiederebbero "where is the beef?" (ossia, per dirla a nostro modo, "ma dove sta la polpa?"). Vuoi vedere che ha avuto ragione la maggior parte dei giornalisti nel non dare enfasi alla notizia? Io non lo credo. Perché, di polpa, in questo contratto di programma, pure ce ne sarebbe non poca. Basta avere la pazienza di superare le pagine dedicate alle questioni di principio (quelle che, di solito, tanto appassionano i nostri politici, che poi regolarmente si dimenticano di verificarne l'applicazione) e di passare alle tabelle di accompagnamento dedicate agli investimenti programmati (quelle che, di solito, tanto annoiano i nostri giornalisti, perché ritengono – non so se a torto o a ragione – che poco interessino al lettore medio). E qui scopriremmo una serie di dati abbastanza eloquenti.



Non penso tanto ai grandi numeri ("38.750 miliardi di investimenti finalizzati al potenziamento, ammodernamento e sviluppo della rete" sono certamente una bella cifra, ma poco dicono al lettore disarmato dinnanzi all'entità dei fabbisogni pubblici). Penso piuttosto all'elenco delle opere confermate, nel quale, se ovviamente il posto d'onore è riservato alla realizzazione del sistema italiano Alta Velocità sull'asse Torino-Milano-Roma-Napoli, non mancano significativi interventi sull'intera rete tradizionale e regionale. Anzi, a ben vedere l'Alta Velocità impegna meno di un terzo dell'intero ammontare finanziario, mentre circa 25 mila miliardi sono destinati a raddoppi, elettrificazioni, potenziamenti delle strutture esistenti. Quanto basta per smentire chi continua a sostenere che l'Alta Velocità finirà con l'assorbire ogni risorsa finanziaria disponibile, lasciando lentamente deperire il resto della rete ed il trasporto locale.

Nel piano programma è confermato l'impegno a completare il raddoppio della Genova-Ventimiglia, della Verona-Bologna, della Potremolese, della dorsale Adriatica, della Bari-Taranto, e di porzioni della Orte-Falconara, della Messina-Palermo e della Messina-Siracusa, ossia di segmenti essenziali ancora scandalosamente a binario unico. Sono previsti altresì interventi su tutti i maggiori nodi metropolitani, non solo attorno alle città del Nord, ma anche a Napoli e Palermo. È contemplato l'adeguamento tecnologico e l'introduzione del Ctc (controllo traffico centralizzato) su buona parte delle linee di interesse regionale, comprese alcune elettrificazioni emblematiche, come per la Domodossola-Novara e la Mantova-Monselice, solo per citarne un paio. Naturalmente qualcuno, un po' malignamente, sospetterà che questi impegni siano stati assunti al solo scopo di tacitare le istanze locali, ma che non vi sia davvero la volontà di completare – ne indichiamo una a caso – la variante Campeda-Bonorva, che sarà pure essenziale per rendere competitivo il treno in Sardegna, sull'asse Cagliari-Sassari, ma non per questo costituisce una priorità assoluta nelle strategie di sviluppo nazionale.

Anche non volendo dare credito alla dietrologia imperante, resta il fatto che l'esperienza del recente passato induce ad una certa cautela nel valutare gli impegni programmatici. Chi come me segue ormai da molti anni le vicende delle nostre ferrovie ricorda perfettamente come molti tra gli investimenti contemplati dall'attuale contratto fossero già previsti cinque o dieci anni addietro. E questo, ben inteso, non vale solo per le linee locali, ma per la stessa rete commerciale. Ad essere stati inadempienti in passato non sono state certo le Ferrovie (che semmai avrebbero potuto essere tentate dallo spendere solo dove il ritorno economico era garantito), ma lo Stato, o meglio i governi succedutisi a ritmo vorticoso in questi anni, sempre alle prese con qualche emergenza finanziaria verso cui distrarre i fondi già stanziati anche per opere di primaria importanza. Sarà così anche in futuro? Speriamo di no. Come ci insegna il venditore di almanacchi di leopardiana memoria, il futuro ci riserverà senz'altro qualche gradita sorpresa. E poi, al fatidico Duemila mancano ormai ben poche stagioni. Tanto vale aspettarli al varco.

Massimo Ferrari
Presidente Assoutenti-Utp

Firmato il Contratto di Programma

Le novità dello strumento che regola i rapporti tra Stato ed Fs sul fronte degli investimenti e degli impegni del Governo per il servizio alla collettività

Lo scorso marzo è stato siglato il contratto di programma che disciplina i rapporti tra Stato ed Fs per quanto riguarda gli oneri che lo Stato si assume per l'esercizio e le infrastrutture (le linee e gli impianti) e che, contestualmente, individua gli investimenti destinati allo sviluppo e alla ristrutturazione delle Fs. Per l'impresa ferroviaria si tratta di un atto fondamentale, senza il quale non ci sarebbe certezza né sul servizio che le Ferrovie possono offrire ai clienti, né sui finanziamenti destinati al miglioramento della qualità del servizio stesso (più treni e treni migliori) e all'ammodernamento, attraverso l'innovazione tecnologica, e potenziamento delle linee (quadruplicamenti, nodi, bacini).

Alla firma del contratto, che copre il periodo 1994 - 2000, con possibilità comunque di aggiornamenti annuali, si è giunti con ritardo: causa non la mancanza di volontà delle parti (Ministero dei Trasporti ed Fs), ma le vicende politiche di questi ultimi tre anni. Il contratto prevede inoltre che, entro due mesi dalla firma, le Fs dovranno presentare il Piano d'impresa '96/98 a cui è demandata la precisazione di alcune parti non trattate nel contratto di programma.

La negoziazione tra le parti, iniziata a fine '92, è durata circa tre anni e se ha prodotto alcuni aspetti innovativi, rispetto al precedente contratto, non ha nascosto però l'emergere di alcune "ombre" e una certa inadeguatezza di questo tipo di strumento dopo la trasformazione delle Fs in società per azioni.

Secondo infatti **Marco Ponti**, il consulente del Ministro dei Trasporti, che ha svolto il ruolo di controparte delle Ferrovie nella definizione del testo: «Il contratto di programma non può essere solo uno strumento per stabilire quanti soldi lo Stato deve trasferire alle Ferrovie, ma deve essere anche l'occasione per precisare e dividere in modo più netto di quello che è l'attuale i rapporti tra Stato ed Fs Spa, anche perché lo Stato su questa materia deve porsi obiettivi più articolati. E i problemi aperti sul tappeto non mancano. C'è da precisare i due ruoli distinti svolti dallo Stato: quello di difensore della collettività, che deve effettuare una valutazione "sociale" degli investimenti e quello di azionista, che ne presuppone invece la valutazione "finanziaria". C'è da introdurre una contrattualistica più moderna, basata sul principio dell'incentivazione, in modo da favorire la riduzione dei costi aziendali e c'è la necessità di una maggiore trasparenza sugli aspetti economico-finanziari. E infine ci sarebbe bisogno di un organismo terzo che funzionasse da garante, in altre parole un'Authority, a cui demandare il controllo di questi meccanismi. Diciamo che il contratto che è stato firmato non risponde a tutte queste esigenze. Innanzitutto alcuni aspetti che riguardano gli stanziamenti dello Stato sono stati trattati dalla legge finanziaria, e quindi al di fuori dello strumento delegato rappresentato dal contratto di programma. Tra l'altro la legge finanziaria ha posto dei vincoli alla destinazione delle risorse (quali quote del totale dei circa 9 mila miliardi previsti dalla legge da investire nel Mezzogiorno, sulle trasversali, sulle direttrici ecc). Né, secondo me, si è arrivati a una distinzione precisa dei ruoli tra Stato ed Fs. Continua, al contrario, a permanere una visione discrezionale ed essenzialmente "politica" del rapporto. Ciò non toglie che alcuni aspetti, che ritengo innovativi, siano stati recepiti e quindi il bilancio del contratto di programma non deve essere considerato negativo».

Sul fronte Fs, anche **Francesco Pantile** - direttore Strategia e Controllo dell'azienda e interlocutore del Ministero dei Trasporti nella definizione del contratto - solleva qualche perplessità sull'adeguatezza dello strumento: «Diciamo - afferma - che è una coda storica della precedente situazione, quando le Ferrovie erano ancora un ente pubblico e in quel periodo è stato infatti introdotto. Oggi come oggi dovrebbe essere perlomeno, se non abolito, rivisto e aggiornato sulla base della nuova realtà societaria delle Fs: un fatto comunque che dovrà essere definito una volta per tutte è che cosa deve trattare il contratto di programma e che cosa il piano d'impresa. In linea di principio, poi, è prassi normale che i rapporti tra azionista e società si attuino attraverso lo strumento dell'assemblea degli azionisti e del consiglio di amministrazione, dove il potere dell'azionista, una volta effettuata la valutazione finanziaria degli investimenti proposti e di quanto questi investimenti possono valorizzare la posizione dell'impresa sul mercato, è quello di accettare o respingere i piani presentati dagli amministratori. Nella nostra realtà ci sono invece più attori, portatori di interessi diversi, che interferiscono, di fatto o di diritto, in questo rapporto: Governo, Parlamento, poteri locali, sindacato. Questo oltre che per volontà di questi soggetti, anche in quanto, come ho già detto, retaggio di comportamenti del passato quando non c'era distinzione tra Stato ed Fs e l'unanimità era *condicio sine qua non* per arrivare a definire un "elenco" di investimenti da fare».

Ma che cosa rappresenta nella sostanza il contratto di programma?

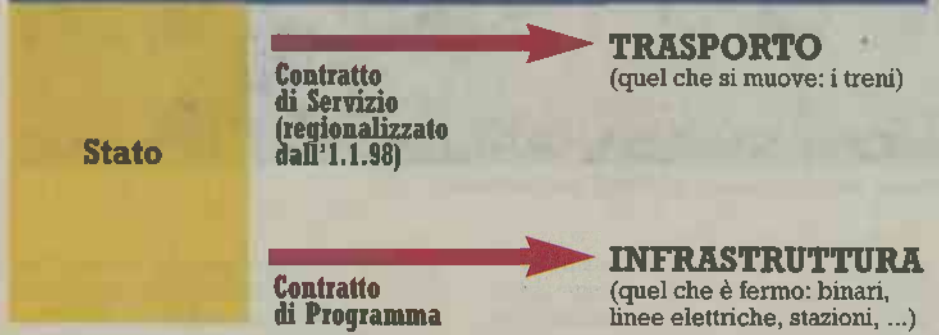
Come spiega Pantile, si tratta di un contenitore che disciplina essenzialmente due materie: quella degli investimenti e quella degli obblighi di esercizio che l'impresa Fs si assume nei confronti dello Stato. Questa seconda materia è regolata dalla normativa Cee e quindi ormai acquisita e praticamente automatica. Il principio che la ispira è che lo Stato dovendo garantire un servizio alla collettività deve assumersene i conseguenti oneri: «In altre parole - afferma Pantile - lo Stato ci chiede di tenere in esercizio tutti i 16 mila chilometri della nostra rete, mentre le Fs, se dovessero operare in una logica d'impresa (in cui i ricavi devono, se non creare utile, almeno coprire i costi) potrebbero tenerne aperti solo 6 mila. Lo Stato deve quindi finanziare la parte residua. E questo vale per tutti i Paesi europei: senza l'intervento statale, nessuna società di trasporto ferroviario potrebbe garantire il servizio che offre. Varia evidentemente da paese a paese l'entità dell'intervento finanziario a seconda della domanda, dell'efficienza delle aziende e della politica tariffaria».

Per quanto riguarda gli investimenti gli attori sono molti: l'azionista Stato, che in linea teorica dovrebbe essere interessato principalmente al ritorno finanziario degli investimenti; il Ministero dei Trasporti che, in un'ottica virtuosa, dovrebbe tentare di conciliare l'obiettivo dell'azionista con quello generale della politica dei trasporti posta in essere (che in quanto tale può variare da Governo a Governo); il Parlamento (maggioranza e opposizione con ruoli che evidentemente dovrebbero essere, ma mai lo sono stati, diversi) che deve valutare il piano degli investimenti e può proporre delle modifiche; il sindacato che deve conciliare la sua ineliminabile e fisiologica anima corporativa con la sua tensione verso la difesa di interessi generali; il management di Fs che deve "quadrare" il cerchio. Quindi, sul fronte degli investimenti, la situazione è chiaramente più complicata e il prodotto che ne esce è sempre e inevitabilmente il frutto di una mediazione tra tutte le istanze. Per fortuna che c'è comunque il vincolo dell'individuazione di quali interventi, e con quale priorità, attuare all'interno delle risorse finanziarie stabilite. E questo dovrebbe impedire ogni tentativo - come avvenuto in passato - di porre in essere piani faraonici, per lo più destinati a rimanere cartacei, ma con lo svan-

taggio di favorire l'apertura di mille cantieri in mille parti d'Italia, destinati o a funzionare a singhiozzo o a non chiudersi mai.
Un recupero di razionalità, rispetto alle prassi del passato, quindi c'è stato, grazie proprio allo strumento del contratto di programma che ha contribuito non poco a dare concretezza alle scelte e ad avviare un processo di responsabilizzazione dei vari soggetti. E se lo strumento, come affermano gli intervistati, può e dovrà essere affinato vediamo quali sono le novità del nuovo contratto, da poco siglato.
Confermati gli investimenti previsti dalle precedenti stesure (55 mila miliardi a carico dello Stato, di cui 10 mila per l'Alta velocità e 15 mila a carico dei privati che partecipano al sistema Av), l'attuale introduce però dei meccanismi obbligatori di valutazione finanziaria (da parte delle Fs) e di valutazione costi/benefici (da parte del Ministro dei Trasporti) per gli investimenti futuri; per gli investimenti passati e in corso, le Fs nel piano d'impresa dovranno dimostrare la rispondenza degli interventi in questione con una serie di obiettivi indicati dal contratto di programma: quello dell'innovazione tecnologica, del miglioramento dei tempi di percorrenza, dell'aumento dell'offerta e del contenimento verso il basso dei costi di realizzazione delle opere e dei costi di esercizio.
«Quello della valutazione economico-finanziaria degli investimenti - commenta Ponti - è un passo obbligato per il processo di trasparenza. Altra novità è che a livello delle compensazioni dello Stato alle Fs per gli obblighi di esercizio, di trasporto e tariffari, è stata concordata una progressiva diminuzione annuale in considerazione dei ritorni degli investimenti tecnologici portati avanti e del relativo aumento di produttività che ne conseguirà, con un tasso di miglioramento che è stato stabilito del 3,5 per cento annuo».
Se poi le Fs riusciranno a risparmiare risorse, rispetto ai trasferimenti concordati, potranno indirizzarle ad altri investimenti (ad elevata redditività per la società) secondo modalità che dovranno essere indicate nel piano di impresa '96/98. Sempre per quanto riguarda il tema della trasparenza, è stata introdotta una funzione, prima inesistente, di vigilanza e sanzione, che dovrà essere svolta dal Ministro dei Trasporti e che riguarda l'attuazione del contratto di programma e una serie di impegni che il contratto pone a carico delle Fs (standard di sicurezza, qualità della circolazione, innovazione tecnologica e potenziamento della rete, degli impianti e del materiale rotabile, separazione tra gestione della rete e gestione dei servizi di trasporto).
Rispetto a quest'ultimo aspetto, altro elemento di novità da sottolineare secondo Ponti è proprio la creazione di due società distinte, a partire dal 1° gennaio 1997, a cui dovranno fare capo rispettivamente infrastrutture e servizi: una distinzione societaria che non è resa obbligatoria dalla normativa Cee (che parla solo di gestione contabile separata), ma che è auspicata dalla stessa Comunità: «Ci troviamo comunque di fronte, con questa decisione, a un passo in avanti significativo - afferma Ponti - per far evolvere in modo consono a una società moderna il rapporto Stato-società ferroviaria».
Altro fatto nuovo è la facoltà di stipulare contratti di programma aggiuntivi a quello nazionale con le Regioni e gli altri enti locali. «Questa possibilità - spiega Pantile - esiste già oggi a livello di trasporto locale per i contratti di servizio, che possono integrare o sostituire quello nazionale stipulato tra Stato ed Fs. Oggi è estesa anche al contratto di programma, che coinvolge l'esercizio e gli investimenti sulla rete. Ovviamente questi contratti aggiuntivi dovranno essere finanziati con risorse locali. Faccio un esempio: la linea Formia-Gaeta è per le Fs una linea chiusa; se la Regione Lazio volesse riaprirla, dovrà finanziarne l'eventuale ammodernamento e l'esercizio a proprie spese, senza intervento delle finanze centrali».
Una valutazione finale delle due controparti che hanno steso il contratto di programma? Per Marco Ponti, finché non sarà creata un'Authority per il settore, la situazione non potrà avere una reale evoluzione virtuosa. Per le telecomunicazioni il Parlamento si è mosso, perché c'erano forti interessi alla privatizzazione della Stet, ma per le Ferrovie quale business può aprirsi ai privati visti gli esborsi dello Stato per garantire il servizio alla collettività? C'è da chiedersi piuttosto a quale genere appartengano le resistenze alla sua nascita, visto che - come sottolinea Ponti - la proposta di legge sulla creazione di un'Authority per i trasporti presentata dal Ministro Caravale ha raccattato in Parlamento voti contrari un po' da tutte le parti. «Ma per me - afferma - la questione non può essere rimandata. Se lo Stato non c'è o funziona male, bisogna farlo o farlo funzionare meglio. L'Authority, che simula il mercato e fa osservare le regole, è l'unica risposta attualmente proponibile in questo senso».
Per Francesco Pantile ci troviamo in un momento di evoluzione normativa, e un po' anche di virtù in "progress" aziendale - se vogliamo riconoscere qualcosa al non facile processo di ristrutturazione dell'azienda ferroviaria - : «Certo è - afferma - che lo Stato si trova a recitare diversi ruoli sul palcoscenico del sistema dei trasporti. Prima o poi sarà necessaria una maggiore chiarezza e quindi bisognerà inventarsi qualcosa di nuovo, che magari superi l'attuale contratto di programma. Il gruppo dirigente di Fs ha fortissimamente voluto la trasformazione in Spa e l'ha conquistata dimostrando così coraggio e fantasia. Credo che facendo ricorso a queste due doti sarà capace di questa invenzione».

Cristina Forghieri

PER CHI HA FRETTA





Oggi il **Contratto di Programma** si negozia tra Fs Spa e Ministero dei Trasporti, sulle disponibilità stanziate dalla legge Finanziaria. Viene poi sottoposto al parere del Cipe e delle Commissioni Trasporti di Camera e Senato.

Di fatto: dal 1998 il **Contratto di Servizio** passa alle Regioni; il **Contratto di Programma** dura fino al 2000 (salvo rettifiche annuali).

Il vento che soffia dal Belgio

Per salvare l'azienda nazionale e rilanciare il treno i ferrovieri accettano anche una riduzione del salario



Un treno delle ferrovie del Belgio alla stazione di Ostenda, tradizionale porto d'imbarco per l'Inghilterra.

Per le ferrovie in Belgio il 1996 sarà probabilmente ricordato come un anno cruciale nella loro lunga e turbinosa storia. Grazie ad un accordo tra la direzione della Sncb (l'azienda pubblica che gestisce il trasporto su rotaia) e la Cgsp (il sindacato di ispirazione socialista che rappresenta il 65 per cento dei lavoratori del settore), siglato lo scorso 15 febbraio, si sono poste le premesse per l'auspicato rilancio della ferrovia, la cui crisi finanziaria, negli ultimi anni, era divenuta sempre più preoccupante. Infatti, all'indomani dell'accordo, il governo di Bruxelles ha dato via libera al piano decennale denominato "Obiettivo 2005", che prevede investimenti nell'ordine di 20 mila miliardi di lire, di cui il 62 per cento a carico dello Stato, il 21 per cento a carico di privati, ed il rimanente 17 per cento spettante all'impresa ferroviaria stessa.

Un accordo socialmente innovativo

Per comprendere la portata innovativa dell'apertura sindacale, basta pensare che, attraverso l'accordo di febbraio, si potrà addivenire ad un sostanziale abbattimento del costo del lavoro, e non solo grazie alla contrazione dell'organico, ridotto da 41 mila a 35 mila unità in dieci anni, ma anche attraverso una diminuzione dei salari nell'ordine del 2 per cento a partire dal 30 aprile 1996. In compenso, le ore lavorative scenderanno progressivamente dalle attuali 38 a 36 settimanali e verrà consentito di optare anche per soluzioni part-time (32 ore su 4 giorni pagate al 90 per cento dello stipendio, oppure 19 ore la settimana, pagate al 60 per cento). Con contratti di lavoro più snelli (si è, tra l'altro, insediato un gruppo di lavoro per rivedere lo statuto del personale) e flessibili, la direzione della Sncb conta di migliorare i propri conti e meglio fronteggiare la concorrenza. Il governo sembra, per la prima volta dopo parecchi anni, ritrovare piena fiducia.

Una situazione finanziaria difficile

La Sncb dal 1991 è una società anonima di diritto pubblico. Gode di una larga autonomia nei suoi rapporti con lo Stato, che sono regolati da accordi di programma. Con un traffico di 6,6 miliardi di viaggiatori/km e di 8 miliardi di tonnellate/km, l'azienda ha realizzato, nel 1994, un volume di affari di 60 miliardi di franchi belgi (pari a circa 3 mila miliardi delle nostre lire), ma cumulando un deficit di quasi 65 miliardi di lire. Da tempo, la situazione finanziaria della Sncb inquietava i governanti di Bruxelles. E gli investimenti per il rinnovo del binario e del materiale rotabile segnavano spesso pericolose battute d'arresto. Nonostante ciò, in Belgio, il treno ha sempre giocato un ruolo di tutto rilievo. Su una superficie di 30.500 kmq (equivalente a quella del Piemonte e della Liguria), si contano quasi 10 milioni di abitanti. La densità media, seppur inferiore a quella della vicina Olanda, è dunque una delle più alte del Continente. L'intensa attività industriale determinò fin dalla metà del secolo scorso l'imponente sviluppo della maglia di comunicazioni su ferro, che andò a sovrapporsi al già esistente sistema di canali navigabili.

La più fitta rete di trasporto su rotaia

Grazie anche ad una densa rete di tranvie interurbane, poi in gran parte smantellate, il Belgio poté vantare, fino al secondo conflitto mondiale, la più alta concentrazione di collegamenti su rotaia nel mondo intero. Ma nel dopoguerra la preferenza dei responsabili dell'economia nazionale si spostò nettamente a favore della strada. In quegli anni, mentre da un lato si procedeva alacremente al miglioramento dell'infrastruttura viaria, molte linee secondarie venivano abbandonate ed il sistema ferroviario, pur continuando a conta-

re su un patrimonio imponente, andò progressivamente invecchiando. Alla fine degli anni Sessanta, in un momento di congiuntura economica favorevole, il treno riprese un certo interesse agli occhi dell'opinione pubblica. La trazione a vapore (sopravvissuta più a lungo che altrove, in virtù dei grandi giacimenti di carbone) venne definitivamente eliminata in favore dell'elettrificazione di tutti i maggiori itinerari. E venne creato a Bruxelles il sistema ferroviario "passante", la cui concezione avrebbe poi fatto scuola anche oltre confine. Negli anni Settanta, però, con il ritorno della crisi economica e della disoccupazione diffusa, il governo utilizzò la Sncb come sostegno alla politica dell'impiego. A lungo le commesse pubbliche permisero all'industria ferroviaria nazionale di sopravvivere, grazie alle ordinazioni di nuovo materiale rotabile, anche se, alla fine, l'Acec fu assorbita dal gruppo francese Alsthom, mentre la Brugeoise et Nivelles finì sotto il controllo del gigante canadese Bombardier. Furono, inoltre, assunte quasi 10 mila persone scarsamente qualificate direttamente dalla Sncb, sempre per sostenere l'occupazione. Ciò naturalmente determinò il progressivo deterioramento del bilancio aziendale, che, alla fine degli anni Ottanta, raggiunse soglie decisamente critiche. Immemore delle scelte imposte alla dirigenza dell'impresa ferroviaria, che erano largamente responsabili dei bilanci in rosso, il governo di Bruxelles cominciò a lesinare i crediti necessari per l'ammodernamento delle infrastrutture, incluse quelle di rilevanza internazionale. Così si spiega come, mentre dal lato francese è stata completata nei tempi previsti la nuova linea ad alta velocità da Parigi al tunnel sotto la Manica, sul versante belga la diramazione tra Lille e Bruxelles ha finora conosciuto continui ritardi. Si stava perciò consolidando una spirale senza fine tra disavanzo ed indebitamento che poneva seri interrogativi sul futuro dell'azienda.

Gli scenari per il Duemila

Nel giugno dello scorso anno, il governo decise di commissionare una diagnosi dettagliata sullo stato di salute della Sncb. La società Coopers & Lybrand fu incaricata di prefigurare alcuni possibili scenari per il prossimo decennio. Tutte le alternative ipotizzate si rivelarono assai inquietanti. Dallo studio emergeva chiaramente come, senza intervento esterno ed in assenza di una riforma radicale, la catastrofe finanziaria sarebbe stata inevitabile. I risultati cui erano pervenuti i consulenti ebbero un effetto da elettrochoc sull'opinione pubblica. La stampa parlava ormai della Sncb come di un malato incurabile. I candidati alle elezioni politiche della primavera del 1995 si dovettero pronunciare, nei loro programmi, sul futuro del servizio ferroviario. A settembre, il nuovo ministro dei Trasporti, il socialista Michel Daerden, iniziò ad occuparsi della riforma della Sncb, ponendosi due obiettivi prioritari: il risanamento finanziario da un lato, la realizzazione della linea ad alta velocità dalla frontiera francese a quella tedesca dall'altro. Con questi due soli punti fermi, il ministro chiese alla dirigenza della Sncb di preparare un piano per obiettivi decennale. Ciò non poteva non determinare una certa inquietudine tra lavoratori ed utenti, culminata con una serie di scioperi nell'autunno 1995, tali da far temere una crisi sociale analoga a quella che, nelle medesime settimane, si stava abbattendo sulla vicina Francia. Ma ora l'accordo raggiunto sembra finalmente sgombrare l'orizzonte dalle nubi nere che si erano addensate.

Le premesse per il rilancio

Appena 24 ore dopo la firma dell'intesa azienda-sindacato, il governo belga ha dato via libera al piano di investimenti programmati. Tre i punti maggiormente qualificanti: ammodernare le linee interne; estendere il servizio internazionale; accrescere la capacità degli assi destinati al transito delle merci. Per quanto attiene al primo obiettivo, occorre pensare che la rete di comunicazioni in Belgio assomiglia a quella di una grande città-regione. Tutti i principali centri sono collocati nelle zone pianeggianti del Brabante e delle Fiandre, nel raggio di un centinaio di chilometri dalla capitale. Solo le province collinari della Vallonia meridionale sono relativamente rurali e poco popolate. Le ferrovie dispongono di 3.400 km di linee, al 70 per cento elettrificate ed in larga misura a due o più binari su cui già oggi corrono frequenti treni intercity e regionali ad orario cadenzato. La concorrenza aerea, viste le ridotte distanze interne, è pressoché inesistente. Non così, invece, il traffico su gomma, che può avvalersi di oltre 1.700 km di autostrade ed assicura attualmente il grosso della mobilità. Senza correttivi, tuttavia, la rete viaria belga sarebbe destinata nel giro di pochi anni alla completa saturazione. L'interesse generale, largamente condiviso, consiste quindi nel migliorare l'offerta ferroviaria, anche per contribuire a ridurre la congestione e l'inquinamento, che sempre più preoccupano la collettività. Per quanto attiene ai collegamenti internazionali, il Belgio, in virtù della sua collocazione geografica, da sempre funge da crocevia dei traffici europei. Ciò in particolare lungo gli itinerari nord-sud tra Amsterdam e Parigi e quelli est-ovest tra la Ruhr tedesca, da un lato, e Londra dall'altro. L'apertura del tunnel sotto la Manica ha già spiazzato il tradizionale ruolo di Ostenda come porto d'imbarco per l'Inghilterra. Ma, con l'ormai prossima entrata in servizio dei Tgv "Thalys", il treno dovrebbe riconquistare importanti fette di mercato tra Parigi, Bruxelles ed Amsterdam, sottraendole all'aereo, che, col passare degli anni, era divenuto egemone su questa rotta. Se il tracciato della linea tra la frontiera francese e la capitale è ormai definito e si tratta soltanto di completarne in fretta la realizzazione, tra Bruxelles ed Aachen al confine tedesco, come pure tra Bruxelles e Rotterdam, in Olanda, non si è andati oltre i progetti di massima e la discussione sulle ipotesi di tracciato è tuttora aperta. Per quanto concerne le merci, infine, il Belgio intende riaffermare il ruolo di Anversa, quale grande porto d'imbarco per i manufatti tedeschi, in concorrenza con la vicina Rotterdam che ha deciso di costruire una linea ferroviaria (la "Betuwe Linje"), dedicata ai soli traffici da e verso la Germania.

"Dimenticate la ferrovia del XIX secolo"

Gli investimenti ora approvati saranno così ripartiti: 230 miliardi di franchi belgi (11.150 miliardi di lire) per l'ammodernamento della rete – un terzo dei quali destinati alle nuove linee Tgv – 110 miliardi (5.500 miliardi di lire) per il rinnovo del materiale rotabile ed altri 30 (1.500 miliardi di lire) per migliorare l'esercizio. Come del resto avviene anche da noi, i fondi sono oculatamente ripartiti tra le varie regioni, per non urtare la suscettibilità delle comunità valloni (di madrelingua francese) e fiamminghe. Il governo ha altresì deciso di accrescere le sovvenzioni annue versate alla Sncb, in compensazione degli obblighi di servizio pubblico che le sono richiesti. A partire dal 1997, tali contributi passeranno da 17 a 23 miliardi di franchi belgi (come dire, da 850 a 1.150 miliardi di nostre lire), con una crescita vicina al 40 per cento. Da parte sua la Sncb si riorganizzerà sul territorio, individuando 22 stazioni principali, da cui dipenderanno altrettante regioni operative, e nelle attività, che saranno separate in 10 centri autonomi, battezzati "business units". Per la realizzazione delle nuove linee ad alta velocità è stata creata una società finanziaria su misura, non dissimile dalla nostra Tav. I due terzi del capitale le saranno forniti dallo Stato (che vi investirà parte dei proventi derivanti dalla privatizzazione della Belgacom, l'ente nazionale delle telecomunicazioni), per il restante terzo si farà appello a "privati" (essenzialmente investitori istituzionali, comunque garantiti dalla mano pubblica).In ogni caso, una forte iniezione di fiducia sembra ora rivitalizzare le ferrovie belghe. L'amministratore delegato della Sncb, Etienne Schouppe, principale artefice dell'accordo di febbraio, sostiene che la chiave del suo successo è consistita nel dialogo franco ma aperto con i lavoratori. "Dimenticate la ferrovia del XIX secolo", aveva detto Schouppe, ricordando come il treno sia penalizzato nei confronti della concorrenza, non disponendo né della agilità, né della celerità di adattamento al mercato di altri vettori di trasporto. Per sopravvivere e riconquistare quote di traffico era necessario rinunciare a qualcuno dei vantaggi conseguiti in oltre un secolo di storia. Accettando persino una piccola riduzione del proprio salario e, quindi, del proprio tenore di vita. Qualcosa di impensabile nell'Europa occidentale fino a poco tempo fa. Ma adesso i tempi sembrano davvero cambiati. Per difendere il servizio pubblico e lo stato sociale, qualche sacrificio diventa inevitabile.

Commuter

L'abbraccio dell'Appennino

Un itinerario per interpretare il paesaggio fra la Romagna e il Mugello

Si può arrivare in cima, molto vicino al cielo, in una brutta giornata, magari di fitta pioggia, oppure in una di quelle nebbiose che rendono spettrale e un po' magico il bosco. O ancora si può giungervi in una nitida giornata d'inverno, col filo del crinale traversato da un vento teso e sferzante. In ogni caso la malìa dell'Appennino si fa sentire forte anche a chi non crede ai presagi della natura. Per abbracciare l'Appennino, per leggere da una posizione di riguardo le molte meraviglie di questa vetusta catena, che forma l'ossatura della nostra penisola, occorre salire la quota che basta, raggiungere il crinale spartiacque, magari fra il Mugello e la Romagna toscana, dove si presenta meno elevato e più facilmente raggiungibile. Lì fermarsi e stare ad attendere che i vostri occhi inizino a interpretare il paesaggio. Da una parte, verso la Romagna, le pile stratificate di arenarie e argille lasciano intravedere gli effetti delle terribili compressioni che, all'origine delle cose, hanno fatto innalzare e piegare le montagne. Dall'altra, verso il Mugello, si scorgono invece morbide groppe lavorate, larghi bacini depressi un tempo sommersi dalle acque. E poi i tortuosi e rinserrati varchi che i fiumi hanno dovuto scavare in questo dedalo di montagne per dare un senso alla loro opera di lenta, continua erosione. Strade, fili biancastri si dipanano e si svolgono girando senza apparente meta fra questi versanti; incontrano talvolta piccoli casali, più di rado paesi che danno il vero senso dell'isolamento e dell'appartenenza a un destino ormai fuori dal tempo. Il Poggio degli Allocchi, a 1.019 metri d'altezza, ha prestato il suo nome alla più lunga galleria della ferrovia Faentina, la linea che ci consente di effettuare una delle più belle e stimolanti traversate dell'Appennino, all'inizio cullati dal vagone, poi accompagnati dal lento incedere dei nostri passi.
Si cammina per ore, fra faggi e abeti, sui sentieri dei carbonai, dei legnaioli, dei pastori senza sentire la fretta di tornare, ma con l'animo aperto di chi ha voglia di scoprire e meravigliarsi. Unica condizione: evitare di mettersi in cammino il venerdì. Secondo una rispettata tradizione locale, il venerdì "o ci si stanca o si perde la strada".

Da Crespino del Lamone a Ronta

Itinerario lineare a piedi con partenza dalla stazione di Crespino e arrivo alla stazione di Ronta (linea Borgo San Lorenzo-Faenza).



Tempo medio di percorrenza: *5/6 ore.* **Dislivello:** *640 metri.*
Condizioni del percorso: *sentieri segnalati dalle sezioni Cai di Imola e Firenze; nessuna difficoltà; ristoro a Crespino (bar), alla Madonna dei tre Fiumi o, con breve diramazione a circa metà dell'itinerario, alla* Locanda della Colla *(ristorante), Passo della Colla, tel. 055/8405013.*
Altre informazioni utili. *In caso di pernottamento si consiglia l'albergo ristorante* Tre Fiumi *a Madonna dei Tre Fiumi (1 km da Ronta), tel. 055/8403015, fax 055-8403197.*
Direzione Trasporto Locale Toscana Fs, tel. 055/2356194. Ufficio promozione turistica del Mugello, via Togliatti 45, Borgo San Lorenzo, tel. 055/8495346. Per gruppi e comitive: Associazione Turismo Ambiente, piazza Dante 29, Borgo San Lorenzo, tel. 055/8458793.
Periodo consigliato: *estate, autunno.*
Itinerario collaudato il 28 marzo1996.

1. La Faentina. Nel 1879 l'approvazione della legge Baccarini, relativa a nuove costruzioni ferroviarie, pose fine a decenni di accanite discussioni sulla necessità e sui possibili tracciati di un collegamento transappenninico fra Toscana e Romagna. Si decise per una linea da Firenze a Faenza, passante per Borgo San Lorenzo, tenuto anche conto delle esigenze militari di avere facili comunicazioni con i confini nord-orientali del Regno. I lavori iniziarono nel 1881 e si completarono nel 1893, con una spesa di 70 milioni di lire dell'epoca, il doppio del preventivato. Con una lunghezza di 101 chilometri, la linea affrontava 8 gallerie principali (fra cui quella degli Allocchi nel punto di valico dell'Appennino, di 3.779 metri) e una pendenza massima del 25 per mille. Mal gestita dalla Società delle Ferrovie Meridionali che le preferì, specie per il trasporto merci, la più anziana linea Porrettana, questa ferrovia scontò da subito forti passività d'esercizio e conobbe un certo rilancio solo in funzione di supporto al traffico militare della Grande Guerra. Fortemente danneggiata nel 1944, fu in seguito dismessa nel tratto Firenze-Borgo San Lorenzo, peraltro già integrato, fin dal 1913, da un'altra ferrovia passante per Pontassieve. Le prospettive per un futuro rilancio di questo tronco sembrano essere incentivate dall'ormai imminente riapertura del breve tratto fra Borgo e San Piero a Sieve.
L'itinerario prende le mosse dalla stazione ferroviaria di **Crespino del Lamone** (alt. 525) e, inizialmente, segue la strada statale 302 in direzione del vicino abitato. Lungo la valle del Lamone correva un'antica strada romana, come attestano diversi toponimi, che univa Firenze a Faenza (Faventia), mentre l'attuale rotabile fu tracciata nel 1846 sotto il regno di Leopoldo II. Questa zona fu colonizzata nel Medioevo da alcune comunità monastiche vallombrosane: la **chiesa di Santa Maria** a Crespino discende dalla loro presenza e conserva, al suo interno, una tavola trecentesca di scuola giottesca. La presenza fiorentina in questa parte dell'Appennino, al di qua dello spartiacque, si affermò verso la metà del XIII secolo, una volta soggiogate le famiglie feudali degli Ubaldini, dei Pagani e dei Manfredi, che a lungo vi avevano spadroneggiato.
Attraversato il piccolo abitato, si imbocca verso sinistra uno stradello che scende verso il fiume, appena sotto la statale. Vi sono diverse indicazioni di sentieri: quello che si dovrà seguire reca il numero 135. Ci si mantiene sempre vicini alla statale, passando accanto a una maestà, poi si passa il fiume e ci


a Borgo S.L.
a stazione FS
Ronta
410
3
Madonna dei tre Fiumi
534
(castagni)
302
T. Elsa
973
MONTE GIUVIGIANA
T. Pesciola
Razzolo
percorso da seguire:
su strada
su sentiero
punto di partenza
senso di marcia
tratto in pendenza
panorama
fontana
direzione errata
Cai 34
951
POGGIO PETTINELLE
Cai 32
Cai 34
913
Colla di Casaglia
bus
1016
POGGIO DELLE TRAVI
C. Riseccoli
871
Cai 32
Cai 00
la Grogana
Galleria degli Allocchi
1 km
0
1011
NORD
2
POGGIO DEGLI ALLOCCHI
1019
Cai 135
le Fratte
Lamone
829
Lucca
Pisa
Firenze
Arezzo
TOSCANA
Siena
Grosseto
Cai 135
Cai 133
S.S. 302
Crespino
Crespino del Lamone
a Faenza
stazione FS
525
1



si indirizza verso la giusta direzione del sentiero (tacche bianco rosse) che inizia a salire sul filo della dorsale, sopra il tunnel della ferrovia, su larghe e friabili lastre di galestro, una roccia tipica della zona, composta da argilla indurita e fortemente impregnata di silice.
Si fiancheggia un recinto faunistico e si prende rapidamente quota entrando in un'area riforestata. Qui occorre prestare attenzione ai segnali che risultano piuttosto distanti fra loro, seguendo sempre la direzione della massima pendenza lungo la linea della dorsale. Si supera un appostamento di caccia e si entra nella faggeta; la traccia si fa ora più certa, talvolta incavata con qualche tratto più riposante. Quando appaiono i primi prati si è in procinto di raggiungere la vetta del Poggio degli Allocchi (alt. 1.019, ore 2.45) dove si interseca il percorso di crinale, indicato dal numero 00 e che si seguirà verso destra.

2. Il Poggio degli Allocchi. È il punto più alto raggiunto dall'itinerario, da cui si gode un'amplissima veduta della catena montuosa. Guardando verso il Mugello, cioè verso lo scenario che si apre dinanzi agli occhi una volta guadagnata la china, si scorge l'ampia conca della valle della Sieve, fino a circa un milione di anni fa occupata da un lago che era rimasto costretto fra i ripetuti piegamenti e le compressioni delle montagne spinte da sud-ovest verso nord-est, cioè dal Tirreno verso l'Adriatico. Volgendosi invece indietro, verso la parte da cui si è saliti, le vette e le dorsali, laddove portate allo scoperto dall'erosione, mostrano la tipica stratificazione di marne e arenarie depositatesi alla fine dell'era terziaria (10 milioni di anni fa). Tutta una serie di contrafforti sembra sostenere da una parte e dall'altra l'impalcatura della dorsale principale su cui riposano i prati battuti dal vento.

Scesi dal poggio e passati accanto al basamento di una vecchia torre di guardia, si procede lungo la cosiddetta **Giogana**, una lunga dorsale prativa. Si seguono le indicazioni 00. Affrontata una brusca discesa fra folte felci e rientrati nella faggeta su una larga mulattiera, si giunge a un crocevia di sentieri (alt. 896, ore 3.30). Qui si lascia il percorso di crinale e si piega decisi a sinistra sul segnavia 32, che aggira le balze erose del Poggio alle Travi fino ad arrivare con poca fatica alle **Case Riseccoli** (alt. 871, ore 4, fontana).
Traversato a mezza costa il prato che contorna le case, si supera un vallone e, al seguente bivio, tenendo a destra in salita, si torna al crinale dove, dalla destra, proviene il sentiero della Colla (a circa 30 minuti di cammino; da seguire se si intende lasciare l'itinerario per utilizzare il bus in transito dalla Colla). Si piega a sinistra e si prende a seguire la crina del monte. Poco più avanti si lascia, verso sinistra, il sentiero 32 che scende a Gattaia, e si prosegue sul segnavia 34 che condurrà a Ronta. Il sentiero è riposante e ombreggiato con begli scorci sulle due vallate che fiancheggiano la dorsale: la valle dell'Elsa, a destra, con il paesino di Razzuolo; la valle della Pesciola, a sinistra, stretta e selvaggia. Si oltrepassa Poggio Pettinelle (alt. 951) e, giunti alla base dell'ultimo contrafforte, si può suggerire una breve diversione verso la vicina vetta del **Monte Giuvigiana** (alt. 973, ore 5), splendido balcone panoramico sul Mugello. Lasciata la traccia principale, si segue un sentiero in costa, sul versante di sinistra, che in breve giunge alla vetta dove è innalzata una croce.
Si torna quindi al sentiero principale e si prosegue ora in decisa discesa, fra secolari castagneti, dove si scorge ancora una tradizionale capanna di carbonai, con il tetto a duplice falda rivestito da terra pressata e paglia. Sempre in ripida discesa, si giunge finalmente a scorgere Ronta. Ci si immette sulla strada asfaltata toccando dapprima Madonna dei tre Fiumi (alt. 410, ore 5.45).

3. Madonna dei tre Fiumi. È un piccolo santuario, costruito nel 1579 e ampliato nel 1705. Si trova alla confluenza di due corsi d'acqua nel torrente Elsa. Il vicino albergo risale al 1679 e offriva ospitalità ai viandanti che qui affrontavano, prima della costruzione della rotabile, la faticosa mulattiera della Colla. Interessante una visita all'antico Mulino Margheri, dove è anche possibile acquistare prodotti macinati con sistemi tradizionali.
Seguendo infine un tratto di circa un chilometro della statale 302, si perviene alla stazione Fs di Ronta (alt. 405, ore 6).

Testo e disegni di Albano Marcarini

I TRENI UTILI

Dall'Orario Ufficiale Fs valido fino al 28 settembre 1996.

Linea (Firenze) Borgo San Lorenzo-Faenza

	Reg 6803	Reg 6807
Borgo San Lorenzo	07.58	12.40
Crespino del Lamone	08.22	13.03

Corrispondenze da Firenze S.M.N. alle ore 06.35 e alle ore 11.30.

	Reg 6814	Reg[1] 6816	Reg 6820
Ronta	13.45	14.38	19.14
Borgo San Lorenzo	13.55	14.48	19.23

Corrispondenza per Firenze S.M.N. alle ore 14.00, 14.55, 19.39.

1 - Solo feriale.

Linea (Bologna) Faenza-Borgo San Lorenzo

	Reg 6808	Reg 6814
Faenza	08.00	12.43
Crespino del Lamone	08.54	13.33

Corrispondenza da Bologna alle ore 06.38, 11.20 (solo feriale).

	Reg 6811	Reg 6815
Ronta	15.36	18.19
Faenza	16.30	19.22

Corrispondenza per Bologna alle ore 17.10 (solo feriale), 19.48.

Da leggere in treno





a cura di Carlo Pino

Il sottotitolo di questo volumetto di Pier Maria Romani è più esplicativo di quello che sono i contenuti: "La più irritante inchiesta tra i 740 dei Vip italiani". Illuminante è pure l'introduzione di Andrea Aloi (direttore del settimanale "Cuore"): «La Tv spettacolo del dolore terminale e dell'autosputtanamento giocondo, delle liti coatte tra moglie e marito e delle conciliazioni mancate tra padri e figli, ci ha concesso più di una morbosa spiata nei tinelli e nei comodini dei nostri compaesani catodici. In linea, del resto, col "giornalismo vero", che di intercettazioni e opportune indiscrezioni guidate ormai si pasce in modo - direi - istituzionale. Di tutto si può dire e fare circo, e spettegolare, in corrispondenza perfetta tra lo schermo televisivo e qualsiasi condominio o ufficio. Di tutto, tranne che dell'*Ultimo Tabù* : ossia il denaro che si guadagna. Ovvio. È più facile in Italy (e ovunque) far confessare un triplice omicidio o ammettere una laida perversione che pentirsi pubblicamente di un'evasione fiscale». Le registrazioni raccolte da Pier Maria Romani assumono spesso toni umoristici che non possono essere persi. Scopriremo (e spesso ci ritroveremo delusi dai) profili di personaggi famosi come Reinhold Messner, Licio Gelli, Emilio Fede, Enrico Mentana, Red Ronnie, Oliviero Toscani, Alba Parietti, Everardo Dalla Noce, Piero Chiambretti, Paolo Villaggio, Enzo Jannacci, Giorgio Bocca, Vittorio Feltri, Sandro Curzi, Marco Pannella, Ornella Vanoni...
Da leggere assolutamente, a puntate o tutto d'un fiato, durante qualsiasi viaggio in treno.

● *Pier Maria Romani*
"Soldi & felicità"
224 pagine,
Comix
Bologna, 16 mila lire

Marcello Bernardi, famosissimo e apprezzato pediatra, dopo aver pubblicato tanti saggi sull'educazione e la psicologia dei bambini, a 73 anni esordisce in campo letterario con questo romanzo. La vicenda narrata si svolge tutta in cinque mesi (dicembre 1944 - aprile 1945) e ha per protagonista Romeo, un giovane partigiano di 25 anni che, dopo aver combattuto in montagna, viene chiamato a Milano per partecipare alla liberazione della città. Sulle montagne Romeo ha conosciuto Bianca, una donna molto bella e ricca, sfollata dalla città con la famiglia. Bianca aiuta i partigiani pur non condividendone gli ideali. Romeo e Bianca si innamorano e quando Romeo rientra a Milano lei lo segue. La loro storia si intreccia inevitabilmente con quella delle storiche giornate della Liberazione.
Dalle pagine del libro emergono anche profili di personaggi ambigui, certamente meno idealisti di Romeo, che in quella situazione di confusione cercano di porre le premesse per future fortune politiche.
Nella sua breve premessa l'autore avverte il lettore che gli avvenimenti narrati corrispondono alla realtà storica e che alcuni sono stati vissuti da lui in prima persona.
Consigliato a chi vuol fare un viaggio nella memoria.

● *Marcello Bernardi*
"La fine del giorno"
224 pagine,
Milano Libri
Milano, 26 mila lire

Alessandro Cruto: un nome sconosciuto a molti di noi. Nessuno, credo, si sognerebbe di rispondere con questo nome alla domanda: "chi è l'inventore della lampadina?". Eppure... Nato il 24 maggio del 1847 (lo stesso anno in cui nasceva Thomas Alva Edison) a Piossasco, un paese alle porte di Torino, Cruto iniziò gli esperimenti che dovevano permettergli di creare la lampadina nel 1875. Era molto povero; figlio di un muratore, per procurarsi un capitale di 50 lire da dedicare ai suoi esperimenti dovette risparmiare perfino sul tabacco da pipa. Dall'altra parte dell'oceano il signor Edison poteva contare, in quello stesso periodo, su ben altri mezzi (trecentomila dollari di finanziamento).
Per noi accendere una lampadina in casa è la cosa più facile di questo mondo; ma se volessimo capire quanto fu difficile farlo per la prima volta e seguire le vicende di una *insolita* gara per fare quel gesto per primo (anche se "gara" vera non fu mai e sembra che Edison non abbia neppure sentito parlare del signor Cruto da Piossasco), non potremmo fare a meno di leggere "La vera storia dell'invenzione della lampadina" - come recita il sottotitolo del libro - di Maria Consolata Corti.
Per un viaggio nella scoperta.

● *Maria Consolata Corti*
"La lampada sopra il moggio"
274 pagine,
Progetti Museali Editore
Torino, 25 mila lire

Obiettivo dichiarato di questo corposo volumetto è spiegare quanto è intricata e coinvolgente la storia della House Music, ma anche quella della techno, della jungle, della trance, della garage...
Riccardo Sada, un giovane giornalista (è nato nel 1968) ed esperto musicale, guida per mano i lettori che come noi sono digiuni della materia. In queste pagine scopriremo che l'House Music è il sound del futuro perché è *homemade*, realizzabile comodamente fra le mura della propria abitazione; che l'House è la "musica del demonio", incessante, incalzante, inarrestabile, ma anche "spregiudicata e innovativa"; che è l'insieme di suoni, grezzi e sintetici, filtrati o compressi, elaborati da pionieri come Karl Heinz Stochausen, Karl Shulze, Kraftwerk, Tangerine Dream, Jean Michel Jarre e provenienti dai primi rudimentali sintetizzatori analogici sperimentati da Robert Moog (suoni che pure i Beatles cercarono di integrare nel loro "Stg. Pepper"); che radici di questo genere musicale possono essere ricercate anche nella "Disco Music" degli anni '70: Giorgio Moroder, Silvester, Gloria Gaynor, Donna Summer. Oltre alla storia nel libro di Sada troveremo interviste a produttori, musicisti, dee jay, cantanti... Avremo consigli su come *farsi* una Hit, come produrre un brano, come mixare da professionisti. Non poteva mancare neppure lo strumento più utile per districarsi tra questa selva di sigle e inglesismi per addetti ai lavori: il Dizionario.
Consigliato per un viaggio con le *cuffiette*.

● *Riccardo Sada*
"La storia della House Music"
288 pagine,
Gruppo Editoriale Abaco Service
Milano, 30 mila lire

Un nuovo metrò per l'East End londinese

Nella primavera del 1998 si inaugurerà il prolungamento della Jubilee Line del metrò londinese. Si tratta, in verità, di una vera e propria nuova linea, con 16 km di sviluppo, che metterà in comunicazione il centro della metropoli, attorno a Piccadilly, la stazione di Waterloo (terminale dei treni che sottopassano la Manica) ed i quartieri dell'East End londinese, finora poco serviti dai trasporti su ferro. La Jubilee Line fornirà, inoltre, un ulteriore collegamento agli insediamenti dei Docklands, già raggiunti dalla metropolitana automatica sopraelevata, dove, negli scorsi anni, si è realizzato uno dei più interessanti interventi di riqualificazione urbanistica del continente. I primi 12 km della linea sono stati scavati con tecniche d'avanguardia, rese necessarie anche dalla necessità di sottopassare per ben quattro volte l'alveo del Tamigi. L'ultima parte, invece, è stata realizzata in superficie, riutilizzando in parallelo un preesistente tracciato ferroviario. La nuova linea conterà 11 stazioni, 9 delle quali di corrispondenza con altri servizi su rotaia. Sono già stati ordinati alla Gec-Alsthom di Birmingham i 59 treni di 6 carrozze ciascuno che correranno sulla futura Jubilee Line.

Migliorano i collegamenti tra Italia e Francia

La regione Piemonte, unitamente alla regione francese Rhône-Alpes ed in collaborazione con le aziende ferroviarie, le società aeroportuali ed autostradali, ha costituito recentemente un gruppo di interesse economico, denominato Transalpes. L'obiettivo è quello di studiare le ricadute socio-economiche della futura linea ad alta velocità Lione-Torino ed il suo inserimento nelle economie locali. Transalpes si propone, tra l'altro, di studiare le connessioni tra i convogli veloci internazionali ed i servizi ferroviari regionali. Sullo stesso itinerario Torino-Lione, le Ferrovie francesi (Sncf) e le nostre Fs si propongono di creare un gruppo di interesse economico europeo per la gestione dei treni diurni tra la Francia e l'Italia. Prossimamente gli ETR 460 (pendolini della nuova generazione) sostituiranno le tradizionali composizioni tra Milano e Lione, con notevole risparmio di tempo, mentre il Tgv policorrente ripristinerà il collegamento diurno tra Milano e Parigi, cessato da oltre dieci anni. Attualmente, per raggiungere la capitale francese dalla Lombardia sono disponibili solo gli espressi notturni, mentre per chi preferisce viaggiare di giorno è sempre necessario un cambio a Losanna o Lione. L'obiettivo dichiarato delle amministrazioni ferroviarie italo-francesi è di aumentare del 60 per cento entro il 1998 la clientela della rotaia tra Milano e Torino da un lato, Chambery, Lione e Parigi dall'altro.

Solo la rotaia può sedurre gli automobilisti

Uno studio condotto dalla azienda dei trasporti di Karlsruhe, in Germania, ha confermato che la clientela del mezzo pubblico preferisce il servizio su rotaia a quello su gomma. Il dato più significativo, tra quelli emersi dall'indagine, indica come solo il 3 per cento dei passeggeri che si servono dei bus hanno un'auto a disposizione. Tale percentuale sale al 19 per cento tra gli utenti del tram ed al 40 per cento tra quelli delle ferrovie regionali. In pratica, il servizio offerto con autobus viene utilizzato quasi esclusivamente da chi non dispone di mezzi propri, mentre il trasporto su rotaia, specie quello veloce, riesce a conquistare una fetta non disprezzabile di automobilisti. È da notare come, proprio Karlsruhe, si è posta all'avanguardia nell'integrazione tra le reti su ferro, consentendo ai tram urbani di proseguire, ovviamente con velocità commerciali maggiori, il loro percorso nell'area regionale, utilizzando le preesistenti infrastrutture ferroviarie, opportunamente attrezzate. I relativi investimenti sono stati coperti per il 60 per cento dal governo federale, per il 20-25 per cento dal Land del Baden-Württemberg, e per la quota residua dalla comunità locale. Gli automobilisti intervistati hanno dichiarato di preferire il mezzo pubblico quando riesce ad offrire un tempo di spostamento competitivo con il minimo di coincidenze possibile.

Una cura del ferro per la mobilità a Berlino

La nuova Berlino unificata conta ormai 4,3 milioni di abitanti, comprendendo anche le municipalità satelliti come Potsdam. Si prevede che, entro l'anno 2010, l'utilizzo del trasporto pubblico crescerà del 30 per cento. Ciò comporterà un traffico quotidiano di ben 5 milioni di passeggeri. Poiché la rete viaria è del tutto insufficiente ad assorbire un simile volume di traffico, l'obiettivo delle autorità locali consiste nel migliorare le strutture ferroviarie esistenti. Il programma "Rete 2000" già in fase di attuazione prevede la graduale ricucitura della maglia "S-Bahn", sottoutilizzata ed in più punti interrotta durante i lunghi decenni di



separazione. I treni espressi regionali, che nel 1994 hanno trasportato 236 milioni di persone su 305 km di binario, disporranno, nel 2002, di una rete di 338 km. Una nuova stazione ferroviaria centrale è in fase di costruzione a Lehrter, così come un raccordo ferroviario in senso nord-sud. Inoltre, è in fase di estensione il sistema di metropolitane sotterranee (U-Bahn), che attualmente sviluppa 166 km di tracciato e trasporta circa 450 milioni di utenti ogni anno. È pure previsto il graduale ampliamento della rete tranviaria (142 km ora in esercizio) alla zona occidentale della città, da dove i tram erano stati completamente eliminati nel corso degli anni Sessanta.

Gli Usa puntano su treni sicuri e veloci...

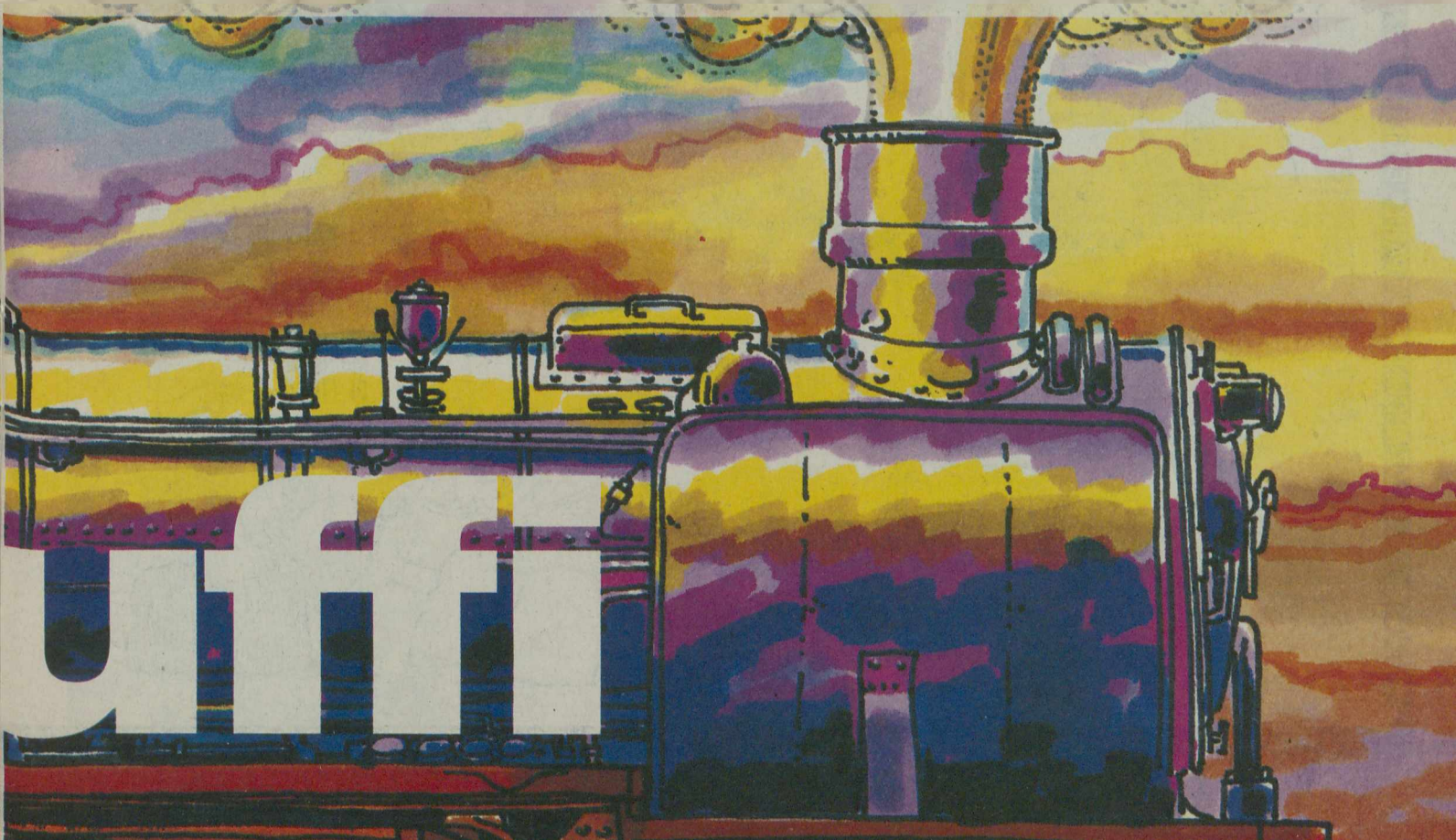
L'"American Flyer", l'elettrotreno a cassa inclinabile che servirà a partire dal 1999 il corridoio Nord-Est degli Usa, tra Washington e Boston, sarà il convoglio più sicuro del mondo. Questo è il solenne impegno assunto dal vice-presidente degli Stati Uniti, Al Gore, per tranquillizzare l'opinione pubblica americana, scossa dai troppo frequenti incidenti ferroviari, originati quasi sempre dal cattivo stato di manutenzione dei binari. Oltre che sicuro, l'"American Flyer" sarà anche veloce: il tempo di percorrenza tra New York e Washington (362 km) scenderà dalle 2h50' degli attuali "metroliners" a 2h30'.
Più sensibile il risparmio verso Boston (372 km), dove il viaggio si ridurrà a tre ore, contro le attuali 4h30' (previo completamento dell'elettrificazione della linea). Amtrak, l'agenzia federale che gestisce i servizi passeggeri su rotaia negli Usa, punta soprattutto alla clientela d'affari. Ciascuno dei 345 posti a sedere degli elettrotreni della nuova generazione sarà dotato di video, prese per computer e fax, mentre a bordo si potrà trovare anche una sala per conferenze, oltre alla vettura bar. L'"American Flyer" utilizzerà i binari preesistenti, opportunamente migliorati, mente in Florida, tra Orlando (Walt Disney World) e Miami è ora in progetto una nuova linea ad alta velocità.

...Ma intanto risorgono i servizi regionali

Quello che sembrava impossibile è sul punto di realizzarsi. A differenza di quanto avviene in Europa, negli Stati Uniti sono sopravvissuti soltanto i treni passeggeri a lunga percorrenza ed i servizi pendolari attorno ad alcune grandi città. Le ferree regole del mercato, fin dagli anni Cinquanta, hanno completamente spazzato via i preesistenti servizi regionali non remunerativi per le compagnie private e non sovvenzionati dai governi locali.
Nel corso di un recente convegno tenutosi a Springfield, nel Massachusetts, un centinaio di delegati provenienti da ogni angolo della Confederazione ha invece proposto l'utilizzo di automotrici diesel per assicurare, a costi contenuti, itinerari finora coperti solo da treni merci. A Dallas, nel Texas, la Dart si prepara a ripristinare un servizio passeggeri verso Fort Worth (55 km).
Nel North Carolina treni regionali circoleranno tra Durham, Raleigh ed il relativo aeroporto (40 km). Lo Stato del Rhode Island studia due relazioni ferroviarie tra Newport e Fall River e tra Providence e Worchester (72 km). Attorno a Boston, infine, la già esistente rete pendolare, assicurata dalla Mbta, si estenderebbe di oltre 160 km di binario supplementare. Un altro progetto è allo studio a Burlington, nel Vermont, dove si pensa di utilizzare dei tram lungo i binari che attraversano la città.

La più grande stazione dell'Asia

La più grande stazione del continente asiatico è stata inaugurata all'inizio dell'anno a Pechino. Con oltre 500 mila mq di superficie, Pechino Ovest è destinata ad accogliere quotidianamente 600 mila passeggeri sbarcati nella capitale dalle grandi linee provenienti dal sud della Cina. Infatti, faranno capo a Pechino Ovest (Beijing-Xi, secondo la trascrizione degli ideogrammi locali) ogni giorno tra i 60 ed i 90 treni a lungo percorso da Shanghai, Canton ed Hong Kong, che, il 30 giugno 1997, sarà riannessa alla madrepatria. Una nuova linea di 2.370 km (709 dei quali in viadotto o galleria) è attualmente in costruzione verso Hong-Kong, parallela a quella già esistente, ma tracciata a 100/150 km più ad est. In direzione di Shanghai è in progetto una linea ad alta velocità.
La realizzazione della nuova stazione di Pechino è durata tre anni ed ha impiegato 20 mila operai. Rappresenta una delle maggiori opere dell'ottavo piano quinquennale (1990-1995) del governo cinese, ora completato. Adesso è in programma lo scavo di una galleria "passante" di 6 km tra Pechino Ovest e Pechino Centrale per permettere ai treni di attraversare da un capo all'altro la capitale cinese.

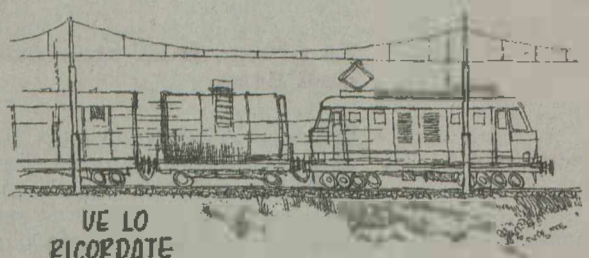


SMEMORANDA EXPRESS

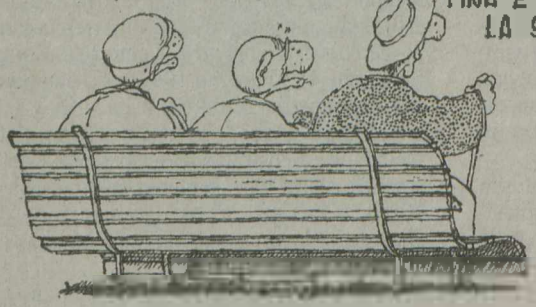
● NON GETTATE ALCUN OGGETTO DAL FINESTRINO ● KEINE GE

TRENO CAZZULATI

di Enzo Lunari



VE LO RICORDATE QUANTE VOLTE ABBIAMO PRESO QUEL TRENO?



ALTROCHÉ! AVANTI LA MATTINA E INDIETRO LA SERA

E QUANTI ERAVAMO A FARE I PENDOLARI!...





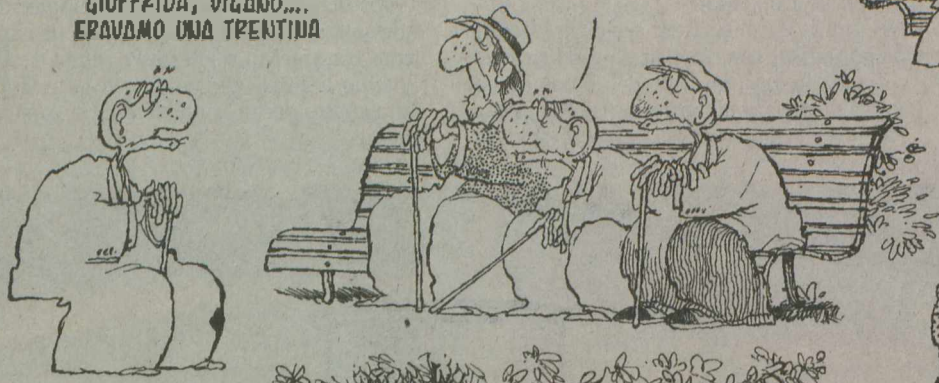
ALLORA CI LAMENTAVAMO MA CI SIAMO ANCHE DIVERTITI A SCHERZARE, A GIOCARE A CARTE...

UNA BELLA COMBRICCOLA!



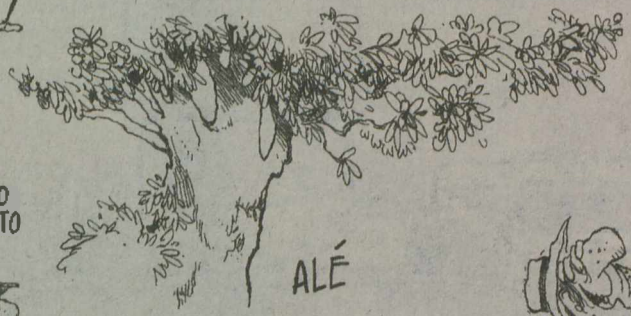
IL RAGIONIER PETRUCCI, IL POVERO MUSSI, GIUFFRIDA, VIGANÒ.... ERAVAMO UNA TRENTINA

IN QUANTI SIAMO RIMASTI?



IO, VOI DUE, PIVITERI, CAPBULLI, PERFETTI, VINCIGUERRA, SACCOMANNI....





OTTO IN TUTTO

ALÉ



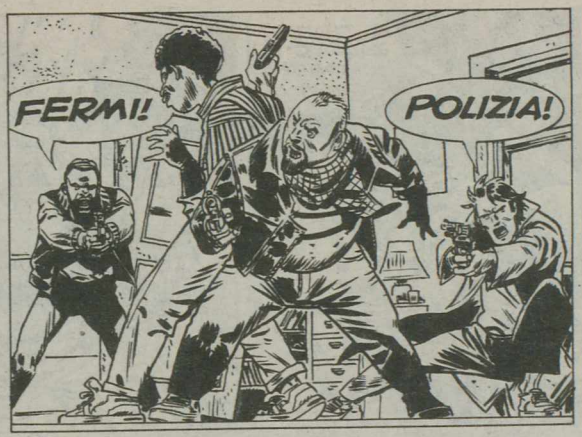
SIAMO NEI QUARTI DI FINALE



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







di **Claudio Nizzi**
Disegni di
Corrado Mastantuono

Lettering di **Maria Pejrano**
© Sergio Bonelli Editore

NICK RAIDER

Le avventure di
Nick Raider
compaiono mensilmente
negli albi pubblicati da
Sergio Bonelli Editore







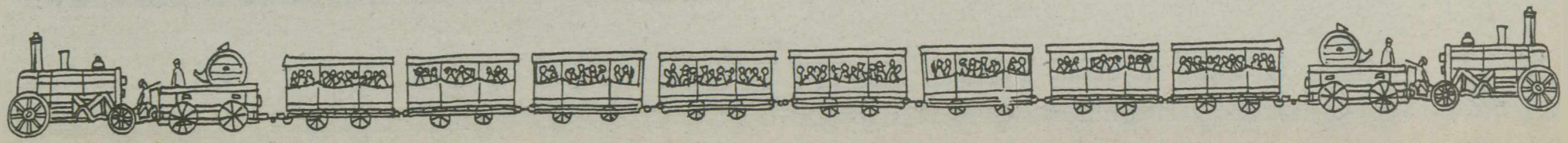













"... POI FUGGIRONO SU UN'AUTO, INUTILMENTE INSEGUITI DAI NOSTRI SPARI..."
SKREEEK
BANG
BANG
KRRRRRM


DA QUEL MOMENTO PERDEMMO LE LORO TRACCE... AVEVAMO ORMAI RINUNCIATO A OGNI SPERANZA DI CATTURARLI FINCHE', UN GIORNO, RICEVEMMO UNA TELEFONATA...


VI PREGO, FATE PRESTO! IL MIO PICCOLO GEORGE E' SCAPPATO DALLA FINESTRA E ORA SI TROVA SU UN CORNICIONE AL DODICESIMO PIANO!
INTESI, SIGNORA, VENIAMO SUBITO!


PRESTO, MARVIN, UNA EMERGENZA!


EHI, NICK... SI PUO' SAPERE DOVE STIAMO ANDANDO CON TANTA FRETTA?
C'E' UN BAMBINO IN PERICOLO!
SKREEK!


ATTENTO, JACK! C'E' IL NOSTRO SBIRRO!
!


BANG BANG BA


!
ZIP
ZIP

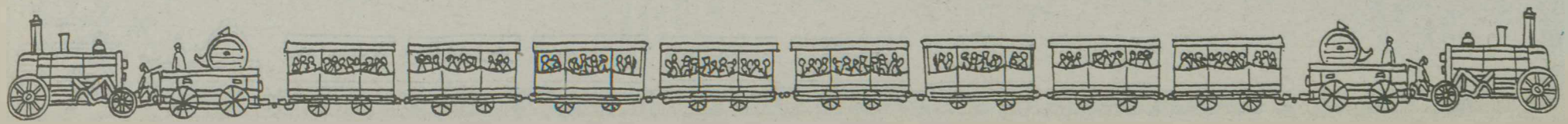

CHE SUCCEDE, NICK?


CORRI SUL PIANEROTTOLO E FA' IRRUZIONE NELLA PORTA ACCANTO! CI SONO I DUE ASSASSINI CHE STIAMO CERCANDO!


PARDON, MADAME!
?


VIA! CAMBIAMO ARIA!


FERMI!




NON ME LA SONO PRESA PER QUELLA BECCATA, GEORGE... MA ADESSO VIENI QUI, NON FARE IL TESTONE, OKAY?
NON SCOCCIARE! SMAMMA!
BOING
BOING


DANNATA BESTIACCIA! FARLA ARROSTO SAREBBE IL MINIMO!
TUTTO BENE, NICK?
A MERAVIGLIA!
MA ANZICHE' DARMI ASCOLTO, QUELL'ACCIDENTE DI PAPPAGALLO CONTINUO' AD ALLONTANARSI LUNGO IL CORNICIONE, E IO DIETRO...


"... FINCHE', PASSANDO DAVANTI A UNA FINESTRA, NON POTEI FARE A MENO DI LANCIARE UN'OCCHIATA DENTRO E CIO' CHE VIDI ALL'INTERNO MI LASCIO' DI STUCCO..."
?!
MONDO LADRO!! DUE ASSASSINI CHE CI SONO SCAPPATI!

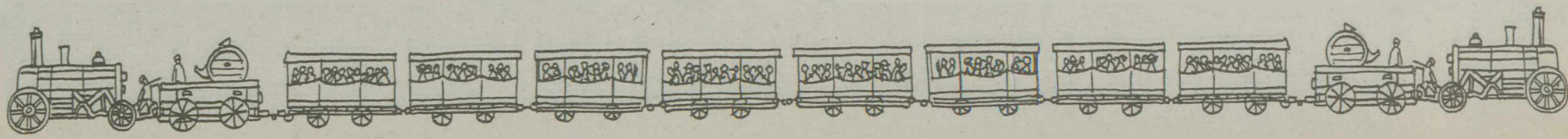

"DIECI MINUTI DOPO GIUNGEVAMO ALL'APPARTAMENTO DELLA DONNA CHE CI AVEVA CHIAMATI..."
POLIZIA!
PRESTO, VENITE!

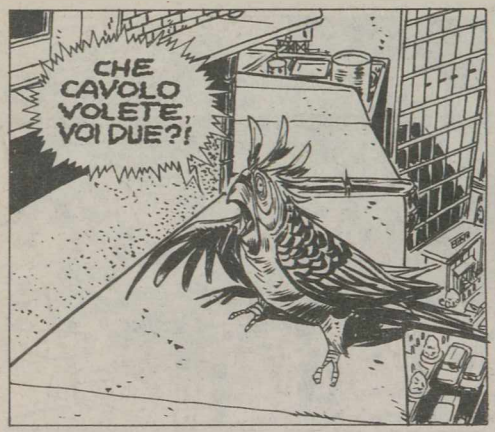

IL MIO PICCOLO GEORGE NON MI AVEVA MAI FATTO UNO SCHERZO DEL GENERE... SONO COSI' IN ANSIA!


SI TRATTA DI VOSTRO FIGLIO?
OH, SI, PER ME E' COME UN FIGLIO!


GUARDATE... ECCOLO LA', QUEL BIRBACCIONE!


!
?!




CHE CAVOLO VOLETE, VOI DUE?!


TI VENGA UN COLPO, FIGLIO DI UN CACATOA!


CAPITE? LA VECCHIA SIGNORA CI AVEVA CHIAMATO DI URGENZA PER SALVARE UN PAPPAGALLO!


MA INSOMMA, SIGNORA! CON TUTTO IL NOSTRO DAFFARE, CI FATE PERDERE TEMPO PER UN DANNATO PENNUTO?
CALMA, MARVIN.


NON ADIRATEVI CON ME... CERCATE DI CAPIRMI... VIVO SOLA DA TANTI ANNI... IL PICCOLO GEORGE E' LA MIA SOLA COMPAGNIA E IL MIO UNICO CONFORTO...


FATE QUALCOSA, VI SCONGIURO!
D'ACCORDO, STATE TRANQUILLA. VI RIPORTEREMO IL PICCOLO GEORGE.


DEVI ESSERE AMMATTITO! TI RENDI CONTO CHE SIAMO AL DODICESIMO PIANO? SE METTI UN PIEDE IN FALLO...
NON PORTARE IELLA!

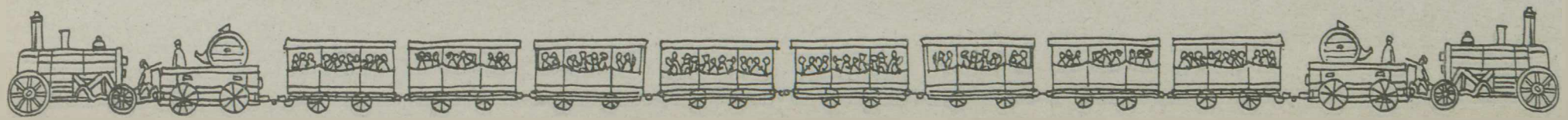



VIENI QUI, BELLO... AVVICINATI, DA BRAVO...
BADA AI FATTI TUOI, AMICO!


QUI, GEORGE... QUI! DA BRAVO, GEORGE... VIENI!


ZAC
AHIO!


MONDACCIO LADRO!



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 OGGE

TERZA CLASSE

Leo l'Entusiasta

di Gino & Michele

Il treno sulla Milano-Bologna viaggia veloce. Più veloce delle storie della gente del treno. Così le storie - il tempo di essere ascoltate una volta - si perdono nelle campagne, cancellate dalle nebbie della Bassa. Per sempre, e non tornano più. Certe volte (ma solo certe volte) una storia resta. Impigliata in un refolo di corrente accanto a un finestrino semichiuso. Soffocata sul portabagagli, sotto a una valigia troppo pesante. Appesa dietro allo schienale di un sedile imbottito. Bisogna saperle riconoscere, non tutti ci riescono. Bisogna saperle decifrare negli occhi verdi delle ragazze del Fiume o intuirle dentro ai sonni leggeri di chi dorme e non sogna, perché sul treno non si riesce mai a sognare.

Questa è una di quelle storie.

Leone è un entusiasta. Parte da Milano destinazione Reggio nell'Emilia, si dice così. Poco meno di due ore di treno, se prendi quello giusto. Leone prende quello giusto con il suo carico di windows novantacinque, roba di computer, il suo mestiere. Lo stanno mandando in una grossa azienda a riorganizzare il sistema informatico degli uffici. Leone è un entusiasta, si è fatto prenotare un albergo in centro, accanto al vecchio stadio. Ci è già stato una volta, lì, per un affare del genere, qualche anno prima. Posto tranquillo. Leone sa che potrebbe tornare a Milano e ripartire il mattino dopo e così fare per i giorni necessari al suo lavoro. Ma è un entusiasta e prende la vita per il verso giusto. Preferisce fermarsi in città, si sa mai che qualche segretaria dalle gambette secche e dai grandi seni non accetti di uscire a cena con lui e, chissà, con la doppia uso singola a portata di mano... Leone ci punta, sulle reggiane. Siamo nel cuore dell'Emilia, no? E se son vere le leggende... Veramente ci ha sempre puntato su tutte, Leone, ovunque vada. Successo con le donne, però, pochino, a dire il vero. Qualche sorriso e qualche promessa, al massimo. È dieci anni che viaggia, di città in città, con i suoi programmini da appioppare in giro. Eppure è simpatico, molto simpatico. Certo, a ben guardare non è che sia proprio un adone. Calvizie precoce, fisico mingherlino, un accenno di balbuzie, ma solo se si emoziona tantissimo. E poi Leone è un entusiasta e sa prendere la vita per il verso giusto. E per questo che non si scoraggia. In fondo ha solo ventinove anni.

A questo pensa Leone il mingherlino. Pensa al fatto che la sola cosa che lo fa davvero incazzare è quel suo nome così impegnativo che i suoi gli hanno dato. Si fa chiamare Leo, Leone. Con il risultato che le ragazze, quando si presenta, gli domandano: Leo? e per che cosa sta? Per Leone, ovviamente e allora è anche peggio, quando al suono di quel nome troppo impegnativo lo squadrano così minuto e insignificante. Ecco, è l'insignificante che mi frega. Devo cercare di non essere insignificante. A questo pensa Leo, e siamo già a Piacenza. È lì che sale la donna. Bella, bellissima, colorata pastello. Un tailleurino che è una meraviglia. Stretto, quattro dita sopra al ginocchio, un acquarello salmone che sembra uscito da un'invenzione di Folon. Boh, chissà da dove viene questa. Non ha la fede al dito, non ha anelli. Certo, non vuol dire molto, però...

La donna accavalla le gambe. Come si dice, con nonchalance, con la credibilità di chi quel tipo di tailleurino lo porta sempre, con la sicurezza di chi quel tipo di gambe le porta sempre. C'è dell'intelligenza, in quelle gambe. Leone lo sa, se lo sente dentro, anche se non potrebbe spiegarlo a nessuno. Sono cose che si vivono. Leo sente che deve fare qualcosa. Accende furiosamente una sigaretta. Tre tiri in tre secondi, poi se ne accorge, cerca di darsi un contegno. Si lascia scivolare lievemente sul sedile e come se fosse in poltrona si gusta l'altra metà della marlboro, con le palpebre a mezz'asta. La donna, che si è seduta di fronte a lui, apre l'inserto a colori di un quotidiano, lo sfoglia, saltuariamente lancia occhiate qua e là. Occhiate che navigano per lo scompartimento. Ogni tanto sfiorano persino Leo. Accarezzano la sua fronte troppo alta, scivolano sulle sue mani nervose. Leone è un entusiasta, già pensa alla doppia uso singola. Sa che sta balbettando, mentalmente sta già balbettando. Ma Leone è un entusiasta e aspetta che lo sguardo salpi dal prossimo porto. Ecco che sta per arrivare, lentamente, lo sfiora. Pam, inchiodata. L'ha bruciata occhi negli occhi e c'è dentro, nello sguardo di Leo, la forza disperata dei deboli. Chissà cosa voleva dire quel cenno di risposta, quello sgranare impercettibile degli occhi di lei. Un segno, pensa Leo che è un entusiasta. Un segno inconfutabile. Vediamo se è così.

Altro viaggio, altro regalo: gli occhi di lei si alzano dal giornale, si posano sul finestrino, tornano verso Leo che ha la cenere della sigaretta ormai lunga tre dita. Pam, un'altra inchiodata. In risposta un'altra sgranata d'occhi, questa volta più accentuata. È il momento, Leone l'Entusiasta raccoglie le forze e infilata con violenza una mano nella tasca della giacca estrae il pacchetto di sigarette. Glielo porge. Permette, un sigarettino?... No-grazie, è la risposta secca. Non fumo. Anzi, la pregherei di evitare anche lei di fumare (sgranata d'occhi). Sa, con queste lenti a contatto morbide...

Leo, in dieci secondi: sette per dire scusi con due esse ripetute e tre esseci. Tre per rinfilarsi in tasca il pacchetto, farsi cadere la cenere sul cavallo dei calzoni, spazzolarsi il cavallo con la mano, spazzolarsi la mano sul ginocchio, gettare il mozzicone per terra-spegnerlo-raccoglierlo-gettarlo nel portacenere.

Peccato, povero Leo. Ma Leone è un entusiasta e dentro di sé, nel profondissimo della sua anima, coltiva la convinzione che quelle lenti a contatto siano una scusa. Troppo intelligenti quelle gambe per non accorgersi che lui... lui cosa? Lui e la sua doppia uso singola. Reggio nell'Emilia. Lui scende. Lei scende. Fine della storia. Per noi. Per loro non si sa. Ma bisogna avere tanta fantasia da sprecare per immaginarsi qualcosa di più.

Nella valle della Luna

Un'escursione in treno e in bicicletta nel suggestivo scenario della Lunigiana



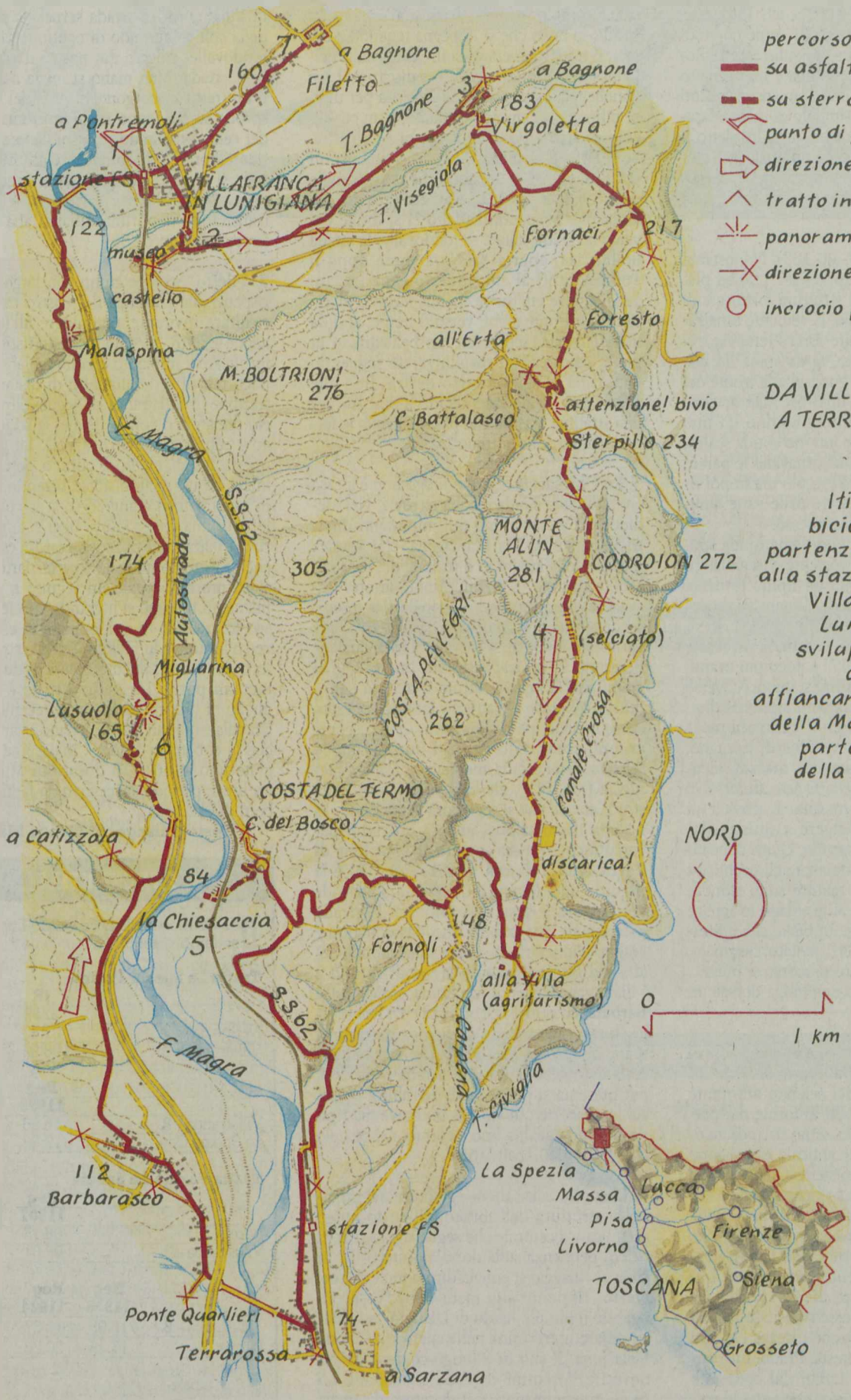
Villafranca in Lunigiana.

"Vaga e bella come la luna", così il poeta Alfonso Gatto ha scritto della Lunigiana. Qualche influsso astrale questa estrema parte di Toscana, incuneata nell'Appennino, lo ha certamente avuto. Pensate, ad esempio, alle statue-stele, a quelle incredibili raffigurazioni antropomorfe spuntate qua e là come funghi nei boschi della valle della Magra, della Lunigiana appunto, pensate alla loro forma. Non è forse un arco lunato quello che corona il capo di quegli antichissimi guerrieri?
Insistono gli storici a dire che no, che Lunigiana prende da Luni e non da luna, cioè dalla colonia fondata dai romani sulla linea di costa del Tirreno. Il vescovo di quella città ebbe nel tardo impero giurisdizione su tutta la regione tanto da conferirle il nome. Per molti però resterà sempre la terra della luna, un poco magica e misteriosa. I suoi agguerriti castelli stanno a vigilare sulla strada longobarda di Monte Bardone, nel Medioevo la più frequentata porta d'accesso alla Pianura Padana. Sono rocche che danno l'idea di un territorio in passato suddiviso come pochi in una congerie di feudi e staterelli dipendenti ora dall'una ora dall'altra delle potenze più forti. Anche dopo il Congresso di Vienna, nel 1815, la Lunigiana si trovò divisa fra il ducato di Parma, quello di Modena e il Regno di Sardegna.
Sarà per questo motivo che i suoi abitanti ancora oggi subiscono o sono fieri di un'appartenenza spuria dove anche la cucina è un concentrato di svariate provenienze, dove la parlata supera l'orizzonte dei monti e si mischia con il ligure e con l'emiliano. Lunigiana, terra di mezzo. La matrice geografica dovrebbe restituirle unitarietà se la comprendiamo nei limiti del bacino idrografico della Magra, dal Monte Borgognone fino alla sua Bocca nel Tirreno, ma è anche vero che nel passato la sua denominazione si estendeva anche sull'attigua valle della Vara, oggi appartenente alla provincia della Spezia.
Bisogna forse tornare all'espressione culturale per ritrovare una vera coesione regionale, a quelle statue preistoriche, così uniche e singolari da definire una "facies" artistica tutta particolare, o magari alla gente che ci abita, per le sue vocazioni intellettuali o per gli strani mestieri, come quello del libraio ambulante. Oppure è sufficiente dire che è una terra troppo bella perché sia confusa con altre. Per questo merita di recarle omaggio.
La linea ferroviaria La Spezia-Parma risale tutta la vallata e consente parecchie opportunità di escursioni. Ne ho scelta una in bicicletta, breve ma ripagante per la dovizia di attrattive e perché vi metterà a parte di un piccolo mistero. Bisogna scendere a Villafranca in Lunigiana e dedicarle una giornata.

Da Villafranca a Terrarossa e ritorno.
Itinerario circolare in bicicletta con partenza e arrivo alla stazione Fs di Villafranca in Lunigiana (linea La Spezia-Parma). Si sviluppa fra le colline che affiancano il corso della Magra nella parte centrale della Lunigiana.
Lunghezza: *25,6 km* **Dislivello**: *380 metri.*
Tempo di percorrenza *(escluse le soste): 2/3 ore.*
Condizioni del percorso: *strade asfaltate e sterrate a scarso traffico (salvo un breve tratto sulla strada statale 62); alcuni brevi ma duri strappi in salita.*
Informazioni pratiche: *punti di ristoro lungo il percorso; in particolare l'azienda agrituristica Valle della Luna, in località Fornoli, con ristorante (su prenotazione) e alloggio, tel. 0187/490169.*
Indirizzi utili: *Museo etnografico della Lunigiana, Villafranca in Lunigiana, tel. 0187/493417-494400, aperto in estate dalle 09.00 alle 12.00 e dalle 16.00 alle 19.00 (chiuso il lunedì); Comunità Montana della Lunigiana, via Mazzini 40, Pontremoli, tel. 0187/830075.*
Per saperne di più: *Aa.Vv.*, Castelli e borghi di Lunigiana, *Itinerari di Italia Nostra, Sagep, Genova 1995; Aa. Vv.*, La Spezia-Parma la ferrovia tra il Mediterraneo e l'Europa, *Zolesi, Ameglia 1991.*
Mezzo consigliato: *bicicletta da turismo con battistrada rinforzato o mountain-bike.*
Itinerario collaudato il 12 marzo 1996.

1. La ferrovia Pontremolese. Le prime proposte di un collegamento ferroviario fra la Pianura Padana e il Golfo di La Spezia risalgono al 1860 con un'accesa disputa fra tracciati che sottintendevano interessi campanilistici. Prevalse l'idea di una linea il più possibile diretta fra Parma e La Spezia, in modo da favorire il porto militare della città ligure. Si dovette però attendere il 1872 per il progetto definitivo, redatto dall'ingegnere Emanuele Artom. Aperta su vari tronchi negli anni seguenti, la linea entrò interamente in esercizio il primo agosto 1894. L'opera d'arte più notevole fu la galleria di valico, detta del Borgallo, della lunghezza di 7.972 metri, fra Guinadi e Borgo Val di Taro, i cui lavori per difficoltà connesse alla natura della roccia risultarono alla fine molto più onerosi del previsto. A lungo considerata una linea di interesse locale, la Pontremolese è oggi in fase di potenziamento. Il raddoppio e diverse rettifiche di tracciato la inseriranno in modo più funzionale nel disegno delle comunicazioni fra Nord e Centro della penisola.
L'itinerario prende avvio dalla **stazione ferroviaria di Villafranca** (km 0, alt. 128). Imboccata via Roma si volge subito a destra (via Razzoli) in direzione del centro storico, posto al di là del torrente Bagnone. Dal vecchio ponte si gode una bella veduta del caseggiato antico con la svettante Parrocchiale e, in primo piano, il basso edificio che ospita il Museo etnografico della Lunigiana. È un'attrattiva questa da non tralasciare: a seconda degli orari di apertura (vedi sopra), vi potrete accedere ora o alla fine dell'itinerario.

2. Il Museo etnografico della Lunigiana. Offre, in un funzionale ambiente espositivo, un sintetico spaccato della vita e della cultura popolare della regione. Vi sono raccolti, in tredici sezioni, i temi e le attività basilari della civiltà contadina e artigianale che, fino alla prima metà del XX secolo, avevano contraddistinto l'economia locale. Di particolare interesse quelle dedicate alla lavorazione della pietra, del legno, della canapa e del grano. Curiose infine le testimonianze della religio-



DA VILLAFRANCA A TERRAROSSA E RITORNO

Itinerario in bicicletta con partenza e arrivo alla stazione FS di Villafranca in Lunigiana. Si sviluppa fra le colline che affiancano il corso della Magra nella parte centrale della Lunigiana

sità popolare, infuse di ritualità magiche di lontane origini pagane. Lasciato il museo si può brevemente far cenno all'abitato di **Villafranca in Lunigiana** (km 0.8, alt. 130), citato per la prima volta nel 1161 come borgo di mercato a impianto lineare sulla Strada Romea, retto in forma autonoma e infine eletto a capoluogo di feudo malaspiniano nel 1266 e nel 1355. Restano a simbolo di questa casata gli informi ruderi di un castello, detto il "Malnido", all'estremità meridionale dell'abitato. L'itinerario volge in direzione di Virgoletta, lasciando le ultime case di Villafranca lungo via della Libertà.

3. Virgoletta (km 2.5, alt. 183). Nonostante i villini che vi si sono appressati, può far piacere cogliere ancora la struttura fortificata di questo minuscolo borgo, lievemente innalzato su una cresta collinare. Una stretta via, cui si accede per una porta, fa da spina dorsale all'abitato. In fondo si guadagna la fronte del castello che il tempo e dolorose manomissioni hanno quasi del tutto sfigurato. Si può però osservare il cortile interno con la scalea, la loggia e i decori che ne ornavano le pareti. L'edificio risale all'XI-XII secolo ma fu poi ripreso in epoche successive dalle varie famiglie che ne detennero il possesso.
Dall'abitato si scende ora per una ripida stradina nella valletta del torrente Visegiola. La si attraversa e si affronta un ripido tornante per riportarsi sul terrazzo collinare. Si sbocca sulla strada provinciale che si segue verso sinistra. Si lambiscono le vecchie e diroccate Fornaci (km 3.7, alt. 217) e poco più avanti, sul colmo di un'insellatura, si imbocca, verso destra, un invitante stradello sterrato (direzione segnalata: Battalasco). Si entra in piena campagna fra campi e macchie di castagno, lungo un sinuoso tracciato che avvicina alcuni casali. A un tratto occorre fare attenzione: affrontato un tornante in salita si arriva a un bivio. Qui bisogna dirigere a sinistra, lasciando la traccia più battuta. Quasi d'incanto il paesaggio si apre dinanzi agli occhi con morbide balze prative mentre sullo sfondo, se la giornata è buona, si profilano le aguzze vette delle Alpi Apuane. In breve si è a **Sterpillo** (km 5.5, alt. 234), isolato cascinale. Poco più avanti il nostro percorso si immerge nel bosco, seguendo una lunga dorsale in lieve saliscendi.

4. Una strada antica. Man mano che si procede ponete attenzione al fondo stradale. In più punti scorgerete del selciato affiorante che spesso corre in modo difforme dal percorso che state seguendo. Sono parti di un'opera stradale certamente antica e vi pongono di fronte a un piccolo mistero. Quale remota via doveva mai correre su queste alture? Gli storici ricordano dell'esistenza di una strada romana tracciata fra Lucca e Piacenza, che doveva trovarsi da queste parti. Un viaggiatore del primo Novecento passando di qui raccolse la voce popolare che San Rocco, diretto verso la Francia, fosse transitato su una strada anch'essa romana che toccava i luoghi di Fòmoli, Sterpillo, Foresta, Prado, tutti ancor'oggi rintracciabili. Lungi dal credere e dal poter affermare con sicurezza che le pietre di questo selciato siano state calpestate dai calzari dei legionari, resta però la suggestione di essere di fronte a uno dei tanti affascinanti interrogativi della storia. Evitato un insidioso bivio che si impegna tenendo a destra, il nostro itinerario soffre più avanti dell'indesiderata presenza di una discarica. La si fiancheggia ostentando indifferenza per uscire infine in un ambiente abitato, a un crocicchio di strade. Quella di **destra** è la vostra. Scende, aggira una valle e risale a **Fòrnoli** (km 10, alt. 148), frazione che non ha nulla da raccontare salvo la pacata bellezza del suo ambiente. Seguendo l'asfalto ci si dirige ora verso la strada statale di fondovalle, la strada della Cisa, aperta da Napoleone dopo il 1808. Giunti al suo innesto (km 11, alt. 125) si deve effettuare un'interessante diversione. Di fronte a voi, verso il fiume, al di là della ferrovia, scorgerete un bell'edificio in pietra calcarea. Lo raggiungerete seguendo dapprima la statale verso destra, fino alle prime case, e poi scendendo a sinistra per una stradina sassosa che passa a livello la ferrovia (attenzione al treno!).

5. La Chiesaccia. Questo luogo non è a caso lambito dalla strada e dalla ferrovia. Nel Medioevo si incrociavano qui importanti direttrici stradali: la Via Francigena, che seguiva il corso della Magra in direzione del passo di Montebardone, e un'importante arteria trasversale che, stando sul crinale dei monti, seguiva tutto l'arco costiero dalla Versilia alle Riviere liguri. Qui si trovava fino a qualche decennio fa un traghetto sul fiume. Qui si ammirano la bella struttura romanica dell'edificio religioso e l'attiguo fabbricato usato come ospitale per i viandanti. Qui si scorge ancora, scendendo verso il fiume, l'antico selciato della strada medievale. Dalla Chiesaccia (km 11.7, alt. 84) si fa ritorno alla strada statale che si segue ora verso destra fino alla diramazione, ancora a destra, per Barbarasco. Si passa accanto alla **stazione di Terrarossa Tresana** (km 15, alt. 76) e si procede fino al centro del vicino abitato da cui, ancora a destra, si imbocca la strada provinciale che subito oltrepassa il fiume Magra. L'itinerario si sposta sulla sponda destra del fiume iniziando la via di ritorno a Villafranca. Seguendo via Roma, si raggiunge **Barbarasco** (km 17.3, alt. 112). Di fronte alla chiesa parrocchiale si piega a destra e si segue una strada secondaria che, uscita dalla zona urbana, affianca l'autostrada della Cisa, per presentarsi poi ai piedi dell'altura di Lusuolo. Occorre qui vincere un breve ma ripido strappo in salita fino a entrare nel piccolo abitato (km 20.1, alt. 165).

6. Lusuolo. Balza anche agli occhi del profano la struttura dell'abitato, allineato lungo un'unica via centrale che segue rigorosa la linea di pendenza sulla dorsale di un colle. In cima al villaggio si erge la diruta mole del **castello**, risalente alla metà del XIV secolo quando il piccolo feudo di Lusuolo, per divisione ereditaria, finì nelle mani di Azzone Malaspina. Il sito fu a lungo conteso da genovesi e fiorentini ed ebbe certamente un ruolo e un'immagine più decorosa di quella che l'abbandono le vorrebbe conferire oggi.
Seguendo la strada che lambisce dal basso l'altura del castello, si procede in direzione di Villafranca. La strada serpeggia sul fianco della collina aprendo di continuo vedute sul fondovalle, solcato dal nastro d'asfalto dell'autostrada. Man mano si inizia a scendere. D'un tratto si scorgono, al di là del fiume, lo sprone su cui fanno muta impronta i ruderi del celebre Malnido malaspiniano e il retrostante borgo di Villafranca. Giunti in fondovalle si segue a destra la strada che, oltre il ponte sulla Magra, fa rientro nell'abitato transitando dapprima dinanzi alla stazione ferroviaria (km 25.6).

7. Filetto. Se siete giunti con largo anticipo rispetto alla partenza del vostro treno, può risultare invitante aggiungere all'itinerario anche Filetto, piccolo e caratteristico borgo fortificato a impianto quadrangolare, posto a poco più di un chilometro di distanza dalla stazione di Villafranca (si segue, oltre l'incrocio semaforico con la statale, la strada che si apre rettilinea innanzi a voi). La genesi di questo insediamento è curiosa perché prese inizio da un recinto, forse bizantino, dotato di quattro torri d'angolo (una ancora visibile) e di una chiesa (dove oggi si apre la raccolta "Piazza del pozzo"), con un'estensione che era grossomodo la quarta parte del recinto murato attuale. In seguito a vari ampliamenti il borgo si ingrandì, specie nel XVI secolo, quando fu raddoppiato di estensione verso levante e fu inclusa l'attuale strada centrale di attraversamento dotata di due monumentali porte. L'aspetto attuale è dunque quello di una cittadella sei-settecentesca, dai bei palazzi ornati che ricordano i vari potenti che la ebbero in feudo: i Malaspina di Malgrate fino al 1616, il ducato di Milano per un breve periodo successivo, la famiglia Ariberti di Cremona.

Testo e disegni di Albano Marcarini

I TRENI UTILI

Dall'Orario Ufficiale Fs valido fino al 28 settembre 1996.

Tratta La Spezia-Parma

	iR 2292	Reg 11912
La Spezia C.le	07.45	09.45
Villafranca - B.	08.22	10.44

	Reg 11919	Reg 11921
Villafranca - B.	16.56	18.09
La Spezia C.le	17.38	18.55

Tratta Parma-La Spezia

	Reg 11907	Reg 11911
Parma	06.15	10.36
Villafranca - B.	08.01	12.05

	Reg 11918	Reg [1] 11924	iR 2298
Villafranca - B.	16.05	18.57	21.19
Parma	17.38	20.28	22.36

1 - Solo feriale

Agenda

IL NUOVO ORARIO ESTIVO 1996

Seconda e ultima puntata dell'Agenda dedicata alle novità dell'Orario estivo 1996. In questo numero sono ben undici le regioni che illustrano la loro offerta in termini di servizi, con la speranza di aver soddisfatto le Vostre aspettative. Se così non fosse, c'è un motivo in più per partecipare ai vari incontri che stiamo proponendo nelle diverse realtà territoriali: Vi aspettiamo numerosi e propositivi.

C.P.

Abruzzo

Dopo la ricca offerta dell'estate 1995 ed il successivo ridimensionamento invernale, l'orario che andrà in vigore dal prossimo 2 giugno nasce all'insegna dell'equilibrio.

Cominciamo col vedere quanto verrà proposto sulla linea Giulianova-Pescara-Termoli ed in particolare sulla Relazione Metropolitana Teramo/Giulianova/Pescara/Chieti.

Su di essa, alla transitoria sospensione del cadenzamento di alcune corse ed alla soppressione di quelle alternative al servizio regionale svolgentesi fra Pescara/Ancona e fra Pescara/Sulmona, si è sopperito costituendo coincidenze a Giulianova e Pescara.

I due prospetti che seguono, (A) e (B), sintetizzano la nuova situazione rispettivamente nel senso Teramo/Chieti e Chieti/Teramo. In essi, i treni sono indicati con la nuova numerazione e le ore in corsivo si riferiscono ai treni coincidenti.

A sud di Pescara, l'elemento più rilevante per la clientela del traffico locale sarà rappresentato dalla rottura di viaggio a Termoli e dall'affidamento del servizio, sulla tratta Foggia-Termoli, alla Ferrovia Garganica, da parte della Direzione regionale trasporto locale Puglia.

Risulteranno soppressi i treni: 7000 e 7006 da S. Vito a Pescara; 12050 e 12054 da Termoli a Pescara; 6995, 6997 e 7003 da Pescara a S. Vito; 12059 da S. Vito a Termoli.

Mentre:

- il 12044 (ex 6996), in partenza da Termoli alle 04.35, svolgerà in parte le funzioni dell'ex 12050; in arrivo a Pescara alle 06.02, consentirà di proseguire per Milano con IC 572 (p. 06.20), per Roma con IC 687 (p. 06.20), per Teramo con 6996 (p. 06.34) e per Chieti con 7041 (p. 06.29)
- il 3184 (ex 3500), originario da Termoli (p. 08.36), non terminerà la corsa a Pescara (a. 09.59), ma proseguirà per Giulianova/Ancona
- il 7056 (ex 7002), ritardato da S. Vito (p. 13.17) a Pescara P.N. (a. 13.40) consentirà di proseguire per Chieti/Sulmona con 12139 (p. 13.44)
- il 12048 (ex 12466), ritardato da Termoli alle 13.40, in arrivo a Pescara (a. 15.07) consentirà di proseguire verso Nord con IC 584 (p. 15.28) e per Chieti con 7045 (p. 15.49)
- il 7000 (ex 12056), come richiesto dalle maestranze della zona industriale di Vasto S.S., sarà anticipato da Termoli alle 18.04 ed espleterà anche le funzioni del soppresso 7006; a Pescara (a. 19.24) consentirà di proseguire per Giulianova/San Benedetto con IC 688 (p. 19.43) e per Chieti/Sulmona con 12147 (p. 19.54)
- il 7004 (ex 7008), anticipato alle 20.01, sarà limitato a S. Vito (a. 21.04).

In senso opposto:

- il 12045 (ex 12051), anticipato da Pescara alle 06.24, consentirà di proseguire per Termoli (a. 07.52), a chi arriverà da Milano con Exp 925 (a. 06.11), da San Benedetto con IC

PROSPETTO A

Treno	Teramo		Giulianova		Pescara		Chieti	
	a.	p.	a.	p.	a.	p.	a.	p.
7043						7.00	7.16	/20
3192/93	6.38		7.06	/10	7.40	/44	7.59	
3196/97	7.40		8.08	/12	8.41	/43	9.03	
3200/01/*2373*	8.48		9.16	/20	9.49	*/10.01*	10.15	/16
7080	9.56		10.24					
3205						10.45	11.00	
3210/11/*12139*	12.07		12.35	/39	13.08	*/40*	13.55	/56
3214/15/*12141*	13.10		13.39	/43	14.14	*/19*	14.34	/35
3218/19	14.13		14.41	/45	15.14	/15	15.29	
3121/*IC689*				16.54	17.23	*/31*	17.46	/47
3224/25	17.15		17.43	/47	18.16	/24	18.39	
3228/29	18.17		18.45	/51	19.20	/22	19.42	
3232/*12021*	19.23		19.51	*/20.08*	20.37			
3234/35	20.24		20.52	/56	21.23	/25	21.40	/41

PROSPETTO B

Treno	Chieti		Pescara		Giulianova		Teramo
	a.	p.	a.	p.	a.	p.	a.
3191						5.55	6.23
6996/3195		6.12	6.26	/34	7.04	/08	7.36
/12134/3198/99	*/7.17*	*/18*	*/7.33*	/43	8.13	/16	8.44
3202/03		8.25	8.40	/45	9.15	/24	9.52
7081						10.35	11.03
3208/09		11.45	12.00	/02	12.33	/37	13.05
3212/13		12.46	13.00	/07	13.37	/41	14.09
/12136/034/3217	*/13.40*	*/41*	*/14.05*	*/11*	*/14.39*	/46	15.14
3220				16.18	16.48		
/12140/3188/3223	*/16.42*	*/43*	*/16.57*	*/17.07*	*/17.36*	/45	18.13
3226/27		17.53	18.07	/17	18.47	/51	19.19
3230/31		19.00	19.14	/18	19.48	/52	20.20

687 (a. 06.17) e da Sulmona con 7042 (a. 06.06)
- il 6995 (ex 12057), come richiesto dai pendolari, sarà ritardato da Pescara alle 14.05 e giungerà a Termoli alle 15.23, espletando, in parte, anche le funzioni dell'ex 12059 che, originario da Teramo (3214/15), sarà limitato a S. Vito (a. 14.54)
- il 12051 (ex 12061) partirà da Pescara alle 17.00 ed a Pescara P.N. sarà coincidente con treno 12140 proveniente da Sulmona (a. 16.53)
- il 6999 (ex 7007), ritardato da Pescara alle 18.10, non sarà limitato a S. Vito, ma proseguirà per Termoli (a. 19.40)
- il 12037 (ex 12039) sarà ritardato in partenza da Pescara (p. 18.49) per coincidenza con treno 12142 proveniente da Sulmona (a. 18.31)
- il 7001 (ex 7009), anch'esso ritardato da Pescara (p. 20.07), sarà coincidente con treno 12041 proveniente da Ancona (a. 19.41) e sarà limitato a S. Vito (a. 20.39).

Infine, un nuovo treno (7003) collegherà Pescara (p. 21.20) con Termoli (a. 22.35) e costituirà il proseguimento del 12021, proveniente da Rimini, e del 3235 (a. 21.14) proveniente da Teramo.

Altre linee

Sulle linee di minore interesse commerciale si è proceduto alla ristrutturazione dell'orario tenendo in evidenza principalmente le diverse caratteristiche della "domanda" fra la stagione estiva e quella invernale, fra il periodo scolastico e quello non scolastico, fra i giorni festivi e quelli lavorativi.

Linea Pescara-Sulmona-Avezzano

Su tale linea la novità sarà rappresentata dall'utilizzo, per la maggior parte dei treni, di vetture più confortevoli e meno obsolete.

Risulteranno soppressi: 12269 da Sulmona ad Avezzano; 3340 da Avezzano a Sulmona; 12144 da Sulmona a Pescara; 12138 da Sulmona a Pescara (solo nel periodo estivo); Bus 3 da Celano ad Avezzano.

Mentre:
- il 12261 (ex 7329), ritardato da Sulmona alle 06.52, in coincidenza con il 3187 (ex 3209) proveniente da Pescara, arriverà ad Avezzano alle 07.59
- il 7043 (ex 9903), anticipato da Pescara alle 07.00, consentirà di arrivare a Popoli alle 08.05 ed a Sulmona alle 08.23
- i treni 12139, iR 2375 e 12141 saranno ritardati da Pescara di 5' e partiranno rispettivamente alle ore 13.40, 14.10 e 14.19
- il 7045, originario da Pescara ed invariato nell'orario, andrà fino a Terni
- i treni 7047 (ex 12143), 12147 ed il 3235 (ex 9953) saranno ritardati in partenza da Pescara rispettivamente alle ore 17.06, 19.54 ed alle 21.25.

In senso opposto:
- il 12134, ritardato da Sulmona (p. 06.12) e velocizzato, arriverà a Pescara alle 07.33 e sarà coincidente con treno 3198/99 (p. 07.43) per Teramo
- il 3342, sempre originario da Avezzano, avrà una traccia oraria festiva (con partenza alle ore 06.06 ed arrivo a Pescara alle 08.42 con coincidenza immediata per Bologna - Exp 912 -) ed un'altra lavorativa (con partenza da Avezzano alle 06.26 ed arrivo a Pescara alle 09.05)
- il 7054 (ex 7044), anziché da Sulmona, avrà origine da Terni (p. 10.23) ed in arrivo a Pescara alle 15.11 sarà coincidente con IC 573 (p. 15.30), per il Sud, e con IC 584 (p. 15.28), per il Nord
- il 3486 (ex 3488), infine, anticipato da Napoli, giungerà a Pescara P.N. alle 21.15 in coincidenza con 7003 per Termoli (p. 21.21); a Pescara C.le sarà coincidente con 12040 per Ancona (p. 21.28).

Linea Sulmona-L'Aquila-Rieti

Su tale linea risulteranno soppressi: 7090 da Antrodoco a Rieti; 7114 da Antrodoco a Terni; 7088 da Sulmona a Molina; 7097 da C.S. Angelo a L'Aquila; 7109 da Molina a Sulmona; 7107 da Rieti ad Antrodoco; 7113 e 7121 da Terni ad Antrodoco.

Sono stati inoltre previsti un ragionevole incremento dell'offerta festiva, l'introduzione di una periodicità termale e di una scolastica. Altro elemento di novità sarà rappresentato dal coinvolgimento, sulla tratta Terni-L'Aquila, della FCU (Ferrovia Centrale Umbra) che realizzerà un collegamento giornaliero e diretto fra L'Aquila e Perugia (via Terni/Todi/Marsciano).

Nel periodo dal 20 luglio al 25 agosto 1996 sarà sospesa la circolazione dei treni: 7111 da L'Aquila a Sulmona; 7120 da Sulmona a L'Aquila; 7116 da L'Aquila a Rieti; 7117 da Rieti a L'Aquila.

Linea Sulmona-Castel di Sangro

Data la vocazione turistica dell'area su cui si svolge la linea, la ristrutturazione dell'offerta è stata decisamente incrementata, in particolar modo nei giorni festivi:
- il 3187 (ex 3209), nei giorni lavorativi, continuerà a collegare Pescara (p. 05.42), Sulmona (p. 06.45) e Castel di Sangro (p. 07.58) con Napoli (10.36)
- il 3189 (ex 3225), in partenza da Pescara alle 07.00, espleterà le stesse funzioni del 3187 nei soli giorni festivi
- i treni 7491, 3267 e 7499, in partenza da Sulmona rispettivamente alle ore 11.07, 15.50, 19.05 e diretti a Carpinone, Napoli ed Isernia, circoleranno permanentemente
- il 7497, in partenza da Sulmona alle 13.59 e diretto a Castel di Sangro, circolerà solo nei giorni lavorativi dei periodi scolastici
- i treni 3482 (ex 3468), 8046 e 3486 (ex 3488), provenienti rispettivamente da Napoli, Castel di Sangro, Carpinone e Napoli diretti a Sulmona (a. 09.57), L'Aquila (a.16.15), Sulmona (a. 18.20) e Pescara (a. 21.15), circoleranno permanentemente
- il 7482, in partenza da Castel di Sangro alle 06.27 diretto a Sulmona, circolerà solo nei giorni lavorativi dei periodi scolastici.

Linea Avezzano-Sora-Roccasecca

L'offerta, su tale linea, è stata lasciata quantitativamente invariata in virtù di un protocollo d'intesa fra la Regione Abruzzo e la Direzione regionale trasporto locale Abruzzo. Si è proceduto all'aggiustamento di alcuni orari per armonizzarli con quelli della linea Pescara/Roma e per soddisfare alcune richieste della clientela.

Ecco in sintesi quello che si è fatto:
- il 7046 partirà da Sora alle 04.33 anziché alle 04.22; ad Avezzano (a. 05.36) sarà coincidente con treno 3345 per Roma (p. 05.50)
- il 7458, anticipato da Sora alle 10.48, in arrivo ad Avezzano alle 11.51 darà l'opportunità di proseguimento per Roma con iR 2373 (p. 11.56)
- il 7461, ritardato, da Sora potrà proseguire per Roccasecca alle 14.05 come richiesto da clientela pendolare
- il 7467, ritardato da Avezzano alle 15.55 sarà coincidente con iR 2374 proveniente da Roma.

Danilo Antolini



BASILICATA

Le innovazioni che saranno introdotte nell'orario che andrà in vigore dal prossimo 2 giugno hanno origine principalmente da richieste "specifiche" della clientela lucana e dall'esame delle nuove esigenze di mobilità nell'ambito del territorio regionale. Si è cercato di migliorare l'offerta con l'assegnazione di nuove fermate, ma anche, quando i dati di traffico lo consigliavano, con la soppressione di quelle meno utilizzate, con conseguente velocizzazione (pur nei limiti molto contenuti) di alcune corse, compatibilmente con l'infrastruttura e le risorse disponibili. Oltre alla necessaria razionalizzazione, con la nuova offerta si è puntato al miglioramento delle coincidenze con i treni a carattere nazionale.

Riportiamo, in particolare, le principali novità, ripartite per linea.

Linea (Taranto)-Metaponto-Potenza-Battipaglia-(Napoli)

- Istituito un nuovo collegamento con treno

Diretto, in partenza da Potenza Inf. alle ore 06.09, arrivo a Salerno ore 08.00 e a Napoli ore 08.54, per le esigenze del pendolarismo lavorativo e scolastico
- ritardata alle ore 07.06 la partenza da Potenza Inf. della corsa delle ore 06.00 e prolungata fino a Salerno (a. ore 08.45), coincidente con treno IC per Napoli (a. ore 09.48) e Roma
- la partenza della corsa delle ore 06.25 da Metaponto per Potenza Inf. è stata ritardata di 10', per consentire un'idonea coincidenza con treno proveniente da Sibari
- nuovi collegamenti da Nova Siri (p. ore 06.10 e 13.00) a Napoli (a. ore 10.30 e 17.20), da Potenza Inf. ore 08.30 e 15.20
- nuovi collegamenti da Napoli (p. ore 11.40 e 18.50) a Nova Siri (a. ore 16.00 e 23.50), da Potenza Inf. ore 13.45 e 21.30
- istituita, in sostituzione dell'attuale coppia di IC 721 e 722, nuova relazione con Pendolini (Roma-Taranto), in partenza da Roma alle ore 15.05, da Potenza Inf. alle ore 09.41 ed arrivo rispettivamente a Potenza Inf. alle ore 19.25 e a Roma alle ore 13.55
- nuova relazione Potenza Inf. (p. ore 12.50)-Salerno (a. ore 14.50) con coincidenza per Napoli e Roma
- treno R, in partenza da Potenza Inf. per Battipaglia alle ore 13.15, ritardato alle ore 13.25; prosegue fino a Salerno (a. ore 15.40)
- l'Expr 948, proveniente da Taranto e in partenza da Potenza Inf. alle ore 16.49 per Napoli, circolerà anche nei giorni festivi
- il treno R, in partenza da Potenza Inf. alle ore 17.40 per Salerno, circolerà anche nei giorni festivi
- soppresse le corse in partenza alle ore 18.05 da Metaponto per Potenza Inf. e alle ore 14.50 da Napoli per Taranto
- nuova relazione da Salerno (p. ore 13.00) a Potenza Inf. (a. ore 14.40)
- anticipata la partenza del treno R da Potenza Inf. per Taranto alle ore 14.13 (anziché 14.41)
- ridotta la percorrenza di 15' al treno D 3461 da Napoli per Potenza Inf. (a ore 16.30 anziché 16.45)
- anticipata alle 17.30 la partenza del treno R delle 17.40 da Potenza Inf. per Salerno (a. ore 19.40), con riduzione della percorrenza di 16'
- nuove corse da Potenza Macchia Romana (p. ore 07.10, 14.15 e 21.15) a Bella Muro (a. ore 08.10, 15.15 e 22.25), per coprire i tre turni dei lavoratori ospedalieri.

Linea Potenza-Foggia
- Istituita una nuova relazione, in partenza da Potenza Inf. alle ore 18.35 con arrivo a Foggia alle ore 20.39, in riferimento alla nuova organizzazione dell'orario di lavoro dei dipendenti della Funzione Pubblica residenti fuori dalla sede di lavoro
- istituito un nuovo collegamento con relazioni dirette fra Potenza e Milano, via Foggia, con partenza da Potenza Inf. alle ore 19.43 e arrivo a Milano alle ore 07.10; nel senso opposto, partenza da Milano alle ore 23.30 e arrivo a Potenza Inf. alle ore 10.06; tale relazione sarà composta da 4 carrozze (di cui una cuccette) e avrà la funzione di treno regionale sulla tratta Potenza-Foggia.



Il nuovo orario conterrà, inoltre, nello speciale inserto riservato ai "Treni a Vapore" anche il programma di specifici treni d'epoca che potranno essere richiesti dai vari soggetti privati o pubblici per effettuare itinerari di interesse culturale - turistico - ambientale nella regione Basilicata. A tal proposito si ricorda l'itinerario già disegnato dalla Direzione regionale trasporto locale Basilicata che potrebbe interessare la zona del Vulture - Melfese in occasione del centenario della costruzione delle ferrovie Ofantine.

Vittorio Moffa

CALABRIA

L'orario estivo '96 è stato impostato da questa Direzione regionale con l'obiettivo di razionalizzare e rendere più efficiente il servizio, utilizzando le risorse disponibili. Si è cercato di realizzare un prodotto soddisfacente per la clientela, senza intaccare sensibilmente l'offerta e dunque senza penalizzare il viaggiatore pendolare. Partendo da questa strategia complessiva, è stata attuata una revisione dell'orario in corso, intervenendo oculatamente in quelle fasce orarie nelle quali era stata rilevata una frequentazione scarsa o addirittura inesistente e inserendo nuovi treni con periodicità limitata al solo periodo estivo.
La soppressione di alcuni treni, specie nelle linee a semplice binario, ha consentito inoltre una certa velocizzazione e migliori coincidenze nelle stazioni d'interscambio.
Riportiamo di seguito le novità sostanziali.

Linea tirrenica e trasversali
- È stata realizzata una nuova offerta turistica estiva con "treni dedicati" per i due grandi parchi di divertimenti acquatici della regione. Riconfermato il collegamento (Reggio Calabria-Tropea-Zambrone-Vibo Marina-Lamezia Terme Centrale e viceversa) per raggiungere il più famoso parco di divertimenti acquatici della Calabria, l'Aquapark di Zambrone, che da qualche anno costituisce, per i giovanissimi e non, un'attrazione di notevole richiamo. Nuovi, invece, i collegamenti (che verranno effettuati dal 15 giugno al 15 settembre) per il "neonato" Acquapark, sorto in località Zolfara (nei pressi di Rossano, sul litorale alto ionico calabrese), per i quali è stata "rispolverata" la vecchia fermata di *Toscano* (tra le stazioni di Mirto-Crosia e Rossano). Le relazioni previste sono: Taranto-Toscano-Crotone e viceversa e Catanzaro Lido-Toscano-Sibari e viceversa. A Sibari i viaggiatori provenienti da Taranto e quelli provenienti da Catanzaro Lido troveranno coincidenza da/per Cosenza.
- Sono stati istituiti i collegamenti Roccella Jonica-Lamezia T.C. e viceversa e Rosarno-Lamezia T.C. (via Tropea) e viceversa, in coincidenza a Lamezia Terme con l'IC *CILEA* (Reggio Calabria-Milano e viceversa), di nuova istituzione.
- A seguito della soppressione dell'iR 2476 Cosenza/Sibari/Taranto, è stata comunque garantita la relazione da Cosenza a Sibari delle ore 07.25. Inoltre, la clientela pendolare dei treni regionali 8498 e 8502 Cosenza/Sibari, rispettivamente delle ore 14.25 e 17.25, troverà coincidenza a Sibari per Rossano/Crotone.
- Su segnalazione di numerosi gruppi di pendolari (studenti e impiegati) sono state assegnate ad alcuni treni regionali nuove fermate nelle stazioni di Fiumefreddo, Torremezzo, Sangineto, Coccorino, Taureana, Favazzina e Villa S. Giovanni-Cannitello.
- A seguito della soppressione dell'iR 2434 Reggio C.-Napoli delle ore 12.10, è stata comunque assicurata la relazione Reggio C.-Lamezia T.C. con treno diretto.
- Il treno regionale 12702 Reggio C.-Rosarno, delle ore 19.25, proseguirà su Lamezia T.C. (via Tropea), venendo così incontro alle numerose richieste pervenute in tal senso da parte di pendolari che rientrano a casa in tarda serata.
- Il treno regionale 3669 (in arrivo a Reggio C.le alle ore 07.41 proveniente da Nicotera) e il regionale 3676 (in partenza da Reggio C.le alle ore 14.15 per Nicotera) saranno attestati a Lamezia T.C. e istradati via Tropea. Fermeranno nelle principali località dell'ansa costiera vibonese, accontentando in tal modo una larga fascia di clientela della provincia di Vibo Valentia interessata ai collegamenti veloci su Reggio C./Sicilia.

Linea jonica
- È stata confermata a Condofuri la fermata ai diretti 3739 e 3752 Catanzaro Lido-Reggio Cal. e viceversa, visto il buon andamento riscontrato nell'utilizzazione della fermata assegnata in corso d'orario.
- Il collegamento Crotone-Catanzaro Lido delle ore 05.10 trova coincidenza per Lamezia T.C., dove l'arrivo è previsto alle ore 06.57. Qui è possibile usufruire dei vari collegamenti mattutini sia per il centro-nord,

sia per Reggio C./Sicilia e del nuovo IC *CILEA* per Milano, in partenza alle ore 07.20.
- Le due coppie di iR Catanzaro Lido-Taranto e viceversa, per soddisfare le numerose richieste pervenute, fermeranno per servizio viaggiatori nelle stazioni di Cropani e Botricello.
Infine, sulle relazioni da Catanzaro Lido a Crotone (e viceversa), da Lamezia T.C. a Catanzaro Lido e da Sibari a Cosenza (e viceversa), sono state istituite corse sostitutive con bus nelle fasce orarie di minore frequentazione.

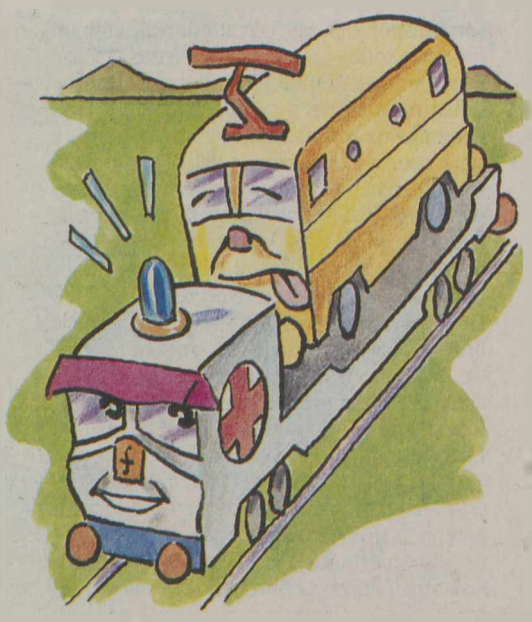
Salvatore Sentina

CAMPANIA

Le indicazioni strategiche per il 1996 prevedono per il trasporto regionale campano due tipologie di obiettivi:
- contenimento della produzione nei limiti quantitativi prefissati in termini di treni/km;
- recupero di un'aliquota di mezzi di trazione e materiale rotabile.
Il primo obiettivo è imposto dal Contratto di Servizio e dal Contratto di Programma che definiscono per l'anno 1996 la quantità di produzione dell'esercizio sia dal punto di vista dei km di rete da esercitare che del monte km dei servizi da programmare. In proposito è stata prevista una lieve decurtazione (circa il 7,5 per cento) dei tetti di produzione rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.
Il secondo obiettivo scaturisce dall'esigenza di fronteggiare le "radiazioni" di materiale rotabile non più strutturalmente utilizzabile per il traffico viaggiatori (in attesa delle nuove forniture previste a partire dal 1997) e per fronteggiare la maggiore domanda di traffico merci che richiede un maggiore impegno di mezzi di trazione.
In siffatto scenario la Direzione regionale della Campania ritiene comunque prioritario il potenziamento dell'offerta nei bacini a forte domada e intende salvaguardare i livelli di offerta nelle linee delle zone interne, da mantenere comunque in esercizio integrando l'offerta su ferro con servizi su gomma. L'elaborazione dell'Orario 1996/97 è stata pertanto progettata secondo precisi obiettivi programmatici, che riportiamo di seguito.
• **Potenziamento dell'offerta nell'area metropolitana napoletana** mediante:
- il prolungamento di corse metropolitane su Napoli S. Giovanni Barra (+5 coppie di corse)
- l'incremento di corse sulla relazione Napoli-Caserta, via Cancello e via Aversa (+ 4 coppie di corse)
- il consolidamento dell'offerta sulla relazione Napoli-Salerno con contemporanea assegnazione di alcune nuove fermate a servizio soprattutto del bacino nocerino-sarnese
- i miglioramenti dell'offerta sulla relazione Napoli-Caserta-Roma, con inserimenti di alcune tracce orarie in fasce più rispondenti alla mobilità pendolare.
• **Parziale trasformazione dell'offerta nelle zone interne** mediante:
- la specializzazione dell'offerta ferroviaria secondo le fasce di "punta"
- la sostituzione con autoservizi in fascia di "morbida"
- l'incremento dei servizi turistici con tracce orarie da gestire "a treno completo".
• **Differenziazione dell'offerta rispetto alla stagionalità della domanda** mediante:
- la diversificazione dell'offerta estate-inverno sulla direttrice Napoli/Battipaglia/Sapri
- le diversificazioni delle composizioni orario estivo/orario invernale
- l'incremento delle periodicità soprattutto di carattere "scolastico".
Pur confermando l'attuale livello di offerta, appare comunque opportuno segnalare che su alcuni bacini delle aree interne sarà attuata una parziale trasformazione su gomma dell'offerta ferroviaria. In particolare saranno soppresse e sostituite con bus:
- 2 coppie di treni sulla relazione Caserta-Benevento
- 2 coppie di treni sulla relazione Benevento-Foggia
- 8 coppie di treni sulla relazione Avellino-Mercato S. Severino.
Ulteriori riduzioni di offerta, senza sostituzione, saranno attuate sulla relazione Villa Literno-Pozzuoli (4 coppie) e sulla relazione Torre Annunziata C.le-Gragnano (8 coppie).
Tutti i treni soppressi sono caratterizzati da scarsa utilizzazione (al di sotto dei 50 viaggiatori). La scelta di sostituire o meno le relazioni è dipesa dalla percorribilità stradale e dai tempi di percorrenza, dalla possibilità di collegamenti di linea alternativi e dalla accessibilità degli impianti.
In dettaglio, i correttivi di offerta più significativi sulle diverse relazioni sono i seguenti:

Napoli S. Giovanni Barra

Il prolungamento del servizio metropolitano sull'intera area del Comune di Napoli sarà arricchito, con l'orario estivo, di altre 5 coppie giornaliere di treni.



Caserta

Il bacino afferente la città di Caserta potrà avvalersi dall'orario estivo di una serie di nuovi servizi sia su Roma che su Napoli:
- nuovo iR 2414 per Roma via Formia, in partenza alle ore 05.33 e in arrivo a Roma Termini alle ore 07.45, con fermate a Marcianise, Formia e Latina
- l'iR 2421, in partenza da Roma Termini alle ore 15.15 sarà deviato via Caserta con arrivo in quest'ultima alle ore 17.18.
Su Napoli saranno inserite 2 nuove coppie con materiale e personale della Ferrovia in Concessione "Alifana".
Altre modifiche interessanti la relazione Napoli-Caserta-Napoli, sia via Aversa che via Cancello, tenderanno, come si è già notato, a incrementare le corse via Cancello (migliore fluidità di circolazione per la minore concentrazione delle relazioni a lungo percorso) e a eliminare, nel contempo qualche collegamento via Aversa, migliorando la regolarità complessiva del servizio. Il progetto tenderà, inoltre, a un rispetto più rigido degli estremi orari "cadenzati".

Relazione Caserta-Cassino

In conseguenza delle modifiche apportate sulla relazione Cassino-Roma, i seguenti treni subiscono le variazioni indicate:
- il treno12419 (ex 12439) sarà ritardato da Cassino alle ore 14.00
- il treno 3359 sarà posticipato di 1 ora circa da Roma (Cassino 15.00-Vairano 15.32)
- il treno 12427 (ex 12447) sarà ritardato di 23 minuti da Cassino per coincidenza con tr. 3365 da Roma Termini (Cassino p. 20.23-Napoli a. 22.15)
- il treno 3482 (ex 3468) sarà reso permanente anziché solo festivo (Napoli p. 05.54 - Vairano a. 06.58)
- al treno 3484 (ex 3480) Napoli p. 12.00 - Vairano 13.05 (per Campobasso) verrà assegnata fermata a Capua (12.39)
- al treno 3490 Napoli p. 19.05-Vairano 20.07 (per Campobasso) verrà assegnata fermata a Sparanise.

Relazione Napoli-Sapri-Paola

Per tutta la durata dell'orario estivo 1996, in previsione di un maggior traffico dovuto a spostamenti di tipo turistico, saranno previste le fermate a Rutino per i seguenti treni regionali: 12357 - 12369 - 12381 (Salerno - Sapri) - 12688 - 12694 - 12698 (Sapri - Salerno).
Allo scopo di servire in maniera più completa il flusso turistico balneare:
- il treno 3453, in partenza da Napoli alle ore 06.20 e il treno 3455, in partenza da Napoli alle ore 08.20, saranno prolungati da Sapri su Paola
- il treno 3465, in partenza da Napoli alle ore 16.20 sarà prolungato da Battipaglia a Paola
- il treno 3704 (a. Napoli 13.38) sarà originario da Paola anziché da Battipaglia
- i treni 3706 (a. Napoli 15.40) e 3710 (a. Napoli 19.38) saranno originari da Paola anziché da Sapri.

Relazione Napoli-Salerno

Aderendo ad alcune richieste formulate dalle associazioni dei clienti, sono state

aggiunte fermate intermedie ad alcuni treni pari e dispari, introdotte nuove tracce e velocizzati nuovi tracciati.

Relazione Caserta-Benevento
Allo scopo di consentire l'inserimento di tracce di treni viaggiatori a lungo percorso e di treni merci e di conseguire, nel contempo, le economie programmate, alcuni treni sono stati soppressi e sostituiti con autocorse.

Relazione Benevento-Foggia
Anche su questa relazione, che fa registrare volumi di traffico locale piuttosto esigui e tali da essere soddisfatti con mezzi alternativi su gomma, è stato attuato un lieve ridimensionamento dell'offerta ferroviaria regionale. Sono stati altresì adeguati alcuni estremi di orari rispetto a una migliore utilizzazione della clientela.

Relazione Avellino-Napoli
- al treno 3386 (ex 3392) sarà anticipata la partenza da Avellino alle ore 07.10 (Napoli a. 08.30), in fascia di migliore utilizzazione
- il treno 3395 (Napoli p. 20.00) sarà soppresso
- i treni 3385 - 3390 (ex 3394) - 3392 (ex 3398) e 3389 saranno attestati a Mercato S. Severino e sostituiti con bus da Mercato S. Severino ad Avellino.

Relazione Benevento-Salerno
Sul tratto Avellino-Mercato S. Severino il servizio sarà disimpegnato con autoservizi, più idonei rispetto alle frequentazioni nella tratta, in coincidenza (ad Avellino per Benevento e a Mercato S. Severino per Salerno) con i rispettivi servizi spola.

Relazione Torre Annunziata C.le-Castellammare Stabia-Gragnano
Il servizio su tale relazione subirà un parziale ridimensionamento. In particolare saranno soppressi alcuni treni caratterizzati da frequentazioni al di sotto dei 20 viaggiatori.

Relazione Avellino-Rocchetta S.A.I.
Saranno attuati i seguenti correttivi di offerta:
- ex treno 8197 Lioni 11.25-Avellino 12.53 sarà soppresso e sostituito con bus
- al treno 8205 sarà ritardata la partenza da Lioni alle ore 17.40 per migliore utilizzazione pendolare
- al treno 8194 sarà anticipata la partenza da Avellino alle ore 09.35 (anziché ore 10.50) con arrivo a Lioni alle ore 11.03, per utilizzazione da parte di comitive turistiche.

Antonietta Sannino

Emilia Romagna

Il processo di riduzione del volume di treni/km ammessi a contribuzione, recentemente sottoscritto dal Ministro dei Trasporti e dal vertice Fs nel Contratto di Programma, pur coinvolgendo la regione Emilia Romagna in misura minore rispetto ad altre regioni, comporta tuttavia un riesame dei servizi locali programmati.



Per il prossimo orario estivo i treni con più scarsa utilizzazione e circolanti in aree geografiche non gravate da particolari problemi di congestione sono stati sostituiti con un servizio di bus, oppure hanno subito ritocchi nella periodicità di circolazione. Anche in questa fase e con queste condizioni, sono stati peraltro attuati alcuni potenziamenti nei servizi mirati.
Ecco di seguito le più significative modifiche previste rispetto all'orario in vigore.

Linea Piacenza-Bologna
Rimane sostanzialmente inalterata l'offerta attuale. In risposta alle numerose sollecitazioni dei pendolari, verranno potenziate le composizioni dei treni iR maggiormente utilizzati; il R 11418 (Bologna 18.22-Piacenza 20.50) sarà limitato a Parma e soppresso in agosto, a causa delle difficoltà di circolazione e della sua scarsa utilizzazione nell'ultima tratta.

Linea (Venezia) Ferrara-Bologna
Viene ulteriormente potenziato il Servizio Ferroviario Metropolitano sulla direttrice nord Bologna-S. Giorgio di Piano, grazie all'inserimento, fin dal 2 giugno, di un nuovo treno da Ferrara a Bologna, il R 11477 (Ferrara p. 07.33-Bologna a. 08.09). Nuove coppie di treni fra Bologna e S. Giorgio circoleranno dal prossimo settembre.

Linea Bologna-San Benedetto V.S. (Prato)-(Firenze)
L'offerta resta quantitativamente inalterata. Le lievi modifiche d'orario apportate sono conseguenti alle variazioni dell'offerta di treni a lunga percorrenza e, dove compatibili con l'intensissima circolazione dei treni IC/EC/Exp, alle richieste avanzate dalle associazioni dei pendolari.

Linea Bologna-Rimini-Pesaro
Restano confermati i potenziamenti introdotti con l'orario invernale.
La circolazione del R 2997 (Bologna 15.38-Faenza 16.20) sarà estesa a tutto il mese di luglio, come richiesto da numerosi pendolari e il R 2995 (Bologna 15.07-Faenza 15.54) verrà sostituito con un espresso per tutto il periodo estivo.

Linee Ravenna-Faenza/Faenza-Marradi
Su entrambe le linee, i principali flussi di traffico sono quelli scolastici. Per scarsa utilizzazione, sono stati soppressi e sostituiti con bus i treni R 11564 (Ravenna 05.45-Faenza 06.13), R 3019 (Faenza 19.17-Ravenna 19.46), R 6511 (Faenza 19.56-Lugo 20.16). Nel mese di agosto sarà sostituito con autocorse anche il R 6800 (Faenza 04.35-Borgo S. Lorenzo 05.42).

Linea Ferrara-Ravenna-Rimini
In affiancamento alla consolidata iniziativa del *Treno Azzurro*, verrà realizzata nel corso dell'estate una proposta di servizio concertata con Regione, Apt e Tram: nella fascia diurna del periodo 5 luglio-31 agosto sarà garantito un cadenzamento orario fra Ravenna e Cattolica con l'inserimento di una coppia di treni frà Ravenna e Rimini e ben 13 treni fra Rimini e Cattolica. Il servizio, oggetto di apposita integrazione tariffaria con le società di autoservizi, sarà reso, nei limiti del possibile, passante da Rimini.

Linea Fidenza-Fornovo
Gli scarsissimi volumi di traffico locale sviluppati in questo territorio, caratterizzato da bassa densità abitativa, hanno determinato la necessità di mantenere il servizio su ferro per le sole relazioni significative - sostanzialmente quelle scolastiche - mentre le restanti sono assicurate, nei giorni feriali, con servizi sostitutivi.

Linea Parma-Borgo Val di Taro
Questa linea è caratterizzata da due situazioni insediative e da servizi tra loro molto differenti. Fra Parma e Fornovo si hanno discreti insediamenti residenziali e produttivi (a differenza che tra Fornovo e Borgo Val di Taro) e una sostanziale sovrapposizione di servizi di trasporto fra Fs e Tep. Data la scarsa utilizzazione dei treni in alcune fasce della giornata, è stato quindi necessario prevedere la sostituzione con autocorse su alcune relazioni.

Linea Fidenza-Salsomaggiore
I servizi della prima mattinata e della tarda serata, con frequentazioni di poche decine di persone, sono stati sostituiti con autocorse. In considerazione della brevità del percorso, i tempi di percorrenza e la qualità del servizio potranno rimanere sostanzialmente immutati.

Linea Piacenza-Cremona
La scarsa utilizzazione dei treni previsti nella fascia centrale della mattinata ha reso opportuno servizi sostitutivi su alcune relazioni.
Sulle linee **Fidenza-Cremona, (Verona) Poggio Rusco-Bologna, Bologna-Castelbolognese-Ravenna, Bologna-Porretta (Pistoia), (Verona) Mantova-Bologna** il livello di servizio rimane sostanzialmente invariato.

Silvano Bonaiuti

Lazio

La struttura dell'offerta regionale è basata su alcuni principi fondamentali, che allargano l'esperienza intrapresa negli ultimi anni:

- cadenzamento degli orari sulle principali direttrici regionali, in armonia con i cadenzamenti nazionali;
- coincidenze sistematiche fra sistemi cadenzati, per massimizzare il numero di collegamenti possibili a parità di livello offerta/treno;
- integrazione spinta treno/bus con riferimento alle correnti di traffico e alla validità tecnica (percorrenze) del sistema integrato.

Nella disciplina degli attestamenti delle linee regionali negli impianti di Roma, un ruolo determinante hanno svolto le possibilità di interscambio con i collegamenti urbani di Roma.

Nel contesto degli scenari tecnici (infrastrutture, rotabili) e commerciali, e in funzione delle risorse disponibili, si è reso necessario concentrare le potenzialità nei segmenti a domanda forte, con l'ulteriore obiettivo di un netto miglioramento della qualità dell'offerta.

Analizziamo nel dettaglio le proposte relative alle singole direttrici.

FM1 Orte-Fiumicino

Fra Fiumicino e Fara passaggio dall'attuale frequenza standard di 20' a 15' fra le 06.00 e le 20.00 (frequenza dimezzata prima delle 06.00 e dopo le 20.00); un treno ogni ora prolungato su Orte previo inserimento nella FM1 degli attuali Regionali Roma-Orte; inserimento in FM1 degli attuali Fiumicino Paese-Roma Ost. (attestamento a Fiumicino da stabilire). Miglioramento del ricevimento a Roma Tiburtina, con tutti i treni sui binari prossimi alla stazione Metro B.

In estate, frequenze di 30' nei giorni di sabato e di 60' la domenica; frequenza di 30' durante l'intero agosto (salvo domenica). In inverno, frequenza di 30' la domenica e nel pomeriggio del sabato.

Saranno utilizzate elettromotrici Ale 801 (le attuali), in attesa della disponibilità del nuovo materiale rotabile (inizio consegne nel 1997).

A causa degli interventi sull'infrastruttura per il potenziamento del nodo di Roma, potrà essere necessario programmare in futuro una frequenza ridotta di 30' limitatamente alle tratte e ai periodi interessati dalle maggiori soggezioni all'esercizio.

FCO-Termini no stop

Conferma della frequenza oraria, con cadenzamento rigido a 30' dei rinforzi nelle ore di maggior traffico (oggi non cadenzati); percorrenza sempre a 30'.

FM2 Avezzano-Tivoli-Roma

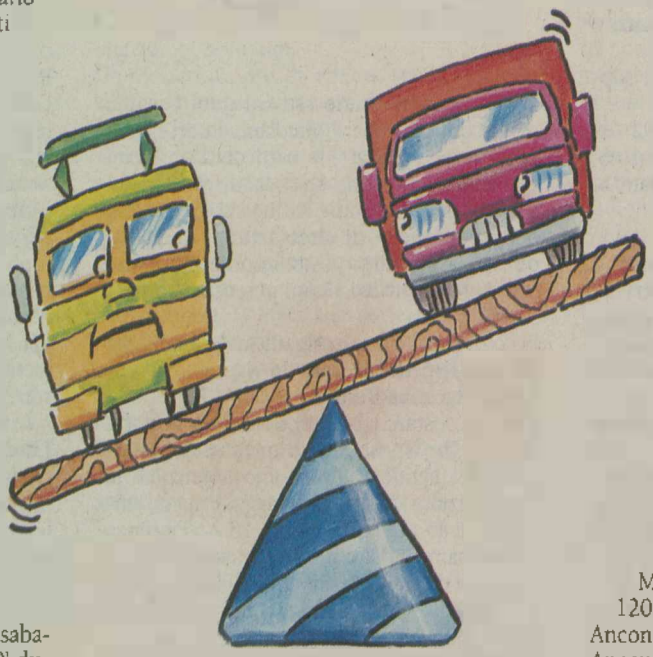
Offerta di base a frequenza oraria fra Tivoli (tutti gli attuali Metropolitani saranno prolungati su Tivoli) e Tiburtina: l'inserimento dei Regionali da Avezzano raddoppia la frequenza nelle fasce orarie di maggior traffico; velocizzazione dei Regionali fra Tivoli e Avezzano per soppressione di fermate utilizzate da meno di 5 viaggiatori, d'intesa con la regione Abruzzo.

FM3 Viterbo-Bracciano-Roma

Per il periodo estivo conferma dell'offerta attuale, con orario mirato alla puntualità; nel corso dell'inverno, con i lavori fra S. Pietro e M. Mario, attestamento dei treni a M. Mario, con programma di penetrazione in Roma studiato "ad hoc" secondo i risultati delle indagini sulle correnti di traffico.

FM5 Civitavecchia-Ladispoli-Roma

Cadenzamento di base a frequenza oraria fra Ladispoli e Termini, sussidiato nelle ore di maggior traffico dall'inserimento alla mezz'ora dei Regionali da Civitavecchia; nuovo cadenzamento a frequenza oraria Roma-Civitavecchia (iR+IC); orario fortemente condizionato dai traffici nazionali.



Cassino/Castelli

Per saturazione della tratta Ciampino-Roma, conferma quantitativa dell'offerta attuale con orario mirato alla qualità (puntualità).

Nelle ore caratteristiche del traffico pendolare, velocizzazione dei treni da Cassino che non effettueranno le fermate di Capannelle, Colle Mattia, Colonna, Labico, Sgurgola e Morolo; nelle stesse ore i treni da Frosinone effettueranno tutte le fermate intermedie, con esclusione di Capannelle, servita dai treni da/per Castelli.

Sarà confermato dalle 07.00 alle 19.00 il servizio intensivo Ciampino-Roma, che assorbirà anche il nuovo traffico dall'Aeroporto di Ciampino, con servizio integrato Cotral/Fs.

Formia-Nettuno

Per saturazione della tratta Campoleone-Roma, conferma dell'attuale offerta da Formia. Aumento dei posti offerti per Formia e Latina: in luogo di un espresso notturno circolerà un iR. Da Nettuno offerta di base Roma-Nettuno con tutte le fermate (cadenzata oraria da Roma dalle 08.25 alle 20.25), con un treno sussidiario nell'ora di punta senza fermata a Torricola, Campo di Carne, Marechiaro, Anzio Colonia; orari mirati alla puntualità.

L'orario invernale confermerà strutturalmente la situazione estiva. Particolare cura sarà riservata, nel mese di aprile, alla programmazione dell'offerta sulla Roma-Viterbo, a causa dei lavori di raddoppio ed elettrificazione della tratta urbana che richiederanno una lunga interruzione fra S. Pietro e M. Mario. Un'indagine mirata sulle destinazioni nell'ambito di Roma della clientela abituale dei treni, in corso di predisposizione d'intesa con il Comune di Roma, permetterà di individuare i provvedimenti che allevieranno quanto più possibile i disagi ai viaggiatori.

Franco Marzioli

Marche

La razionalizzazione del trasporto pubblico ha davanti a sé una strada obbligata che è quella del sistema integrato ferro-gomma ed è in quest'ottica che si è lavorato sull'orario della regione per offrire un prodotto sempre migliore con la consueta attenzione al rapporto costi/ricavi.

La novità più importante è quella dell'istituzione di un orario diversificato tra feriali e festivi sulla Civitanova-Fabriano.

Linee commerciali

Poche le modifiche sulla linea adriatica: il 12010 partirà da Ancona M.ma anziché da Ancona Centrale; il 12042 sarà soppresso tra Ancona M.ma e Ancona Centrale; il 34255 sarà soppresso tra Ancona C.le e Ancona M.ma sabato e festivi; il 3182 circolerà anche nei festivi anticipato di 55' e ad Ancona avrà coincidenza con l'IC 679 per Roma e con l'iR 2130 per Milano; il 3190 sarà soppresso nella tratta Giulianova-S. Benedetto; il 12041 sarà soppresso nella tratta S. Benedetto-Giulianova; nuove fermate assegnate al 3188 (Porto d'Ascoli 17.50) e al 12036 (Tortoreto 07.17 e Osimo 08.34).

Sulla linea Ancona-Fabriano sono da segnalare la partenza da Ancona M.ma anziché da Ancona C.le del 12053; la soppressione del 12072 sull'intera tratta e del 2329 tra Ancona M.ma e Ancona C.le; inoltre il già soppresso 12083 sarà sostituito da autobus.

Numerose le fermate assegnate:

- tr.1846 Genga (09.00), Montecarotto (09.26), Chiaravalle (09.33)
- tr.1847 Chiaravalle (18.48), Montecarotto (19.02), Genga (19.23)
- tr.12053 Pantiere (17.46).

Per la località di Palombina sono previste per

i mesi di luglio e agosto nuove fermate per i treni 3233 (08.48), 12073 (14.24), 12075 (15.40) e 12081 (20.36).

Linee secondarie

Sulla linea **Ascoli-S. Benedetto** sono stati istituiti due nuovi treni feriali: uno da S. Benedetto (08.50, fermate tutte, escluse Monteprandone, Monsampolo e Spinetoli) che assicura la coincidenza con il 3181 da Ancona e l'altro da Ascoli (12.55, fermate tutte, escluse Monteprandone e Monsampolo con coincidenza a S. Benedetto con l'Exp. 916 per Bologna).

Saranno invece soppressi i treni 7072, 7075, 7081 e 7078. I treni 7060 e 7084 saranno sostituiti da autobus.

Sulla linea **Civitanova-Fabriano**, in considerazione di una diversa tipologia della clientela, si prevede una circolazione diversificata nei giorni festivi.

Pertanto la quasi totalità degli attuali treni permanenti circolerà solo nei giorni feriali, mentre nei giorni festivi estivi, anche per tener conto del traffico balneare, avremo in tutto 21 treni nei due sensi di marcia.

Nuovi treni orario festivo

- 21522	Macerata	07.45	Civitanova	08.18
- 21524	Fabriano	07.30	Civitanova	09.20
- 7016	Macerata	08.54	Civitanova	09.30
- 21528	Fabriano	09.40	Civitanova	11.25
- 21530	Fabriano	12.00	Civitanova	13.50
- 21532	Fabriano	14.00	Civitanova	15.50
- 21534	Fabriano	15.45	Civitanova	17.35
- 21523	Macerata	06.30	Fabriano	07.50
- 21525	Civitan.	07.30	Fabriano	09.25
- 21527	Civitan.	08.50	Macerata	09.25
- 21529	Civitan.	09.40	Fabriano	11.35
- 21531	Civitan.	11.40	Fabriano	13.35
- 21533	Civitan.	12.40	Macerata	13.15
- 21535	Civitan.	14.40	Fabriano	16.35
- 21537	Civitan.	21.56	Macerata	22.27

Nei giorni feriali è stato istituito il treno 7024 da Macerata (12.30) a Civitanova, fermate tutte esclusa S. Claudio; il 7032 è stato prolungato su Civitanova, fermate tutte esclusa S. Claudio; il 7025 è prolungato su Macerata nei giorni feriali scolastici con fermate a Morrovalle e Corridonia e un nuovo autobus partirà da Fabriano alle 20.39, per Macerata, in coincidenza con l'arrivo dell'IC da Roma. Sono stati soppressi i treni 3234, il 7018 nei feriali, il 7038 e il 7039.

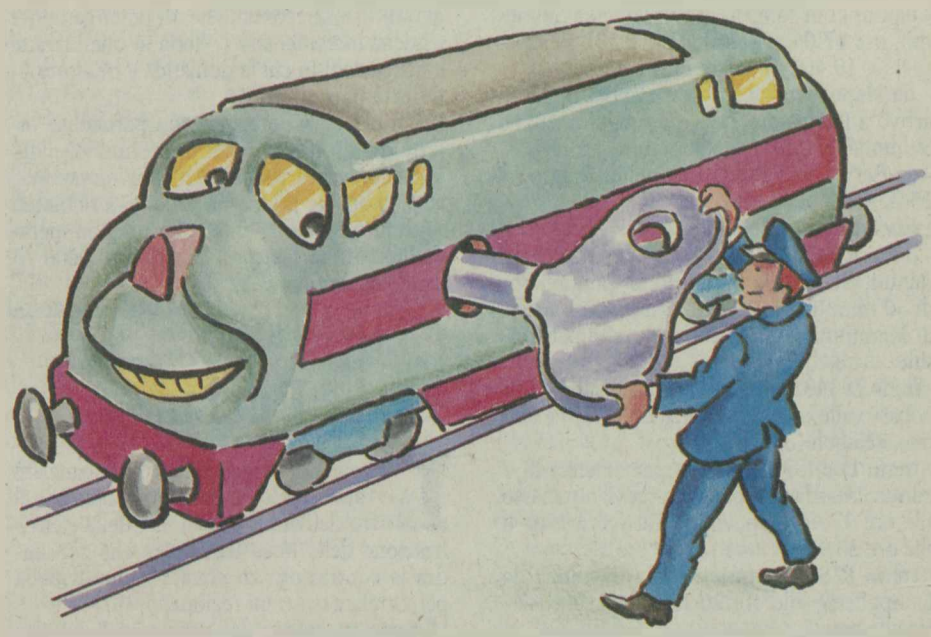
Saranno sostituiti da autobus il 7037 tra Macerata e Fabriano e il 7040 nell'intera tratta.

Tutti i treni sono indicati con la numerazione attuale (orario '95/96), con il nuovo orario potranno assumere una numerazione diversa.

Danilo Antolini

Molise

Con il nuovo orario estivo si è cercato di recepire tutti i suggerimenti e le istanze relativi a coincidenze e miglioramenti d'orario pervenuti da Enti locali e rappresentanti della clientela molisana. Sono state infatti introdotte coincidenze più favorevoli, assegnate nuove fermate e sono stati anche attuati quegli interventi di razionalizzazione



necessari per riqualificare l'offerta nelle fasce orarie con flussi significativi di concentrazione della domanda e per ridurla nelle ore di morbida. Le coincidenze con la rete "nazionale" nelle stazioni "porta" del Molise, Vairano (per il Lazio e la Campania), Benevento (per la Campania e la Puglia) e Termoli (per l'Abruzzo e la Puglia), sono state curate in modo da ottenere un sistema "armonizzato" di collegamenti, tale da poter utilizzare, oltre a quelle dirette, anche tutte le altre possibili relazioni con le regioni limitrofe mediante idonei interscambi. Si è cercato, inoltre, di velocizzare i treni a maggiore frequentazione, attraverso l'ottimizzazione delle tracce orarie, "raschiando nel fondo" di tutti i possibili margini residui offerti dall'infrastruttura esistente, e un'adeguata razionalizzazione delle fermate. Sono stati meglio "calibrati" gli orari delle corse di afflusso e deflusso relativi ai principali centri di attrazione.

Riportiamo in dettaglio le principali novità introdotte sulle linee Fs molisane con il prossimo orario estivo.

Treni interregionali (Molise-Roma/Napoli)

L'offerta dei treni interregionali è caratterizzata da un'ulteriore, pur limitata, riduzione dei tempi di percorrenza fra le stazioni d'estremità e dalla introduzione, nella fascia pomeridiana, di un nuovo treno iR da Roma (p. 16.10) a Campobasso (a. 19.52). Sono così quattro le coppie di treni iR fra la capitale e il Molise. Anche la relazione da Napoli a Campobasso si è arricchita di un nuovo iR ("Freccia del Molise"), in sostituzione del treno Diretto in partenza da Napoli alle 14.00 e che arriva nel capoluogo molisano alle 16.44, con una riduzione di tempo di percorrenza di ben 21 minuti. Per migliorare le coincidenze con i treni provenienti dal Nord, la partenza dei treni iR da Roma è stata poi posticipata alle 6.15 (anziché 6.05), alle 14.00 (anziché 13.55), alle 19.35 (anziché 19.30). Rimane pressoché immutata l'ora di arrivo nelle stazioni molisane. Nella direzione opposta, è stata anticipata di 5 minuti la partenza del treno iR 2351 (da Campobasso ore 5.25, anziché 5.30), per consentire l'arrivo a Napoli prima delle 8.00, come esplicitamente richiesto dalla clientela pendolare; ferma restando l'ora di partenza da Campobasso, è stato anticipato l'arrivo a Roma Termini dei treni iR alle 17.45 (anziché 17.50) e alle 22.45 (anziché 22.55).

Nuovi collegamenti

Oltre a quelli effettuati con i treni interregionali, sono stati realizzati nuovi collegamenti con la Campania e l'Abruzzo attraverso relazioni dirette o con idonee coincidenze.

In particolare si segnalano:

Linea Campobasso-Isernia-Vairano

- da Isernia, ore 5.57, con interscambio a Vairano, è possibile arrivare a Napoli alle ore 7.38
- da Campobasso, ore 7.50, con interscambio a Isernia, per Napoli (a. 10.36); nei giorni festivi partenza ore 9.20, arrivo ore 12.15
- da Campobasso, ore 11.30, a Isernia (a. 12.25) e proseguimento su Vairano (a. 13.25)
- da Napoli, ore 5.54, con treno Diretto per Sulmona, in arrivo a Isernia alle 7.41 e proseguimento, con interscambio a Carpinone, su Campobasso (a. 8.50)
- da Vairano, ore 9.20, a Isernia (a. 10.15) e proseguimento su Campobasso (a. 11.15)
- da Isernia, ore 14.30, a Campobasso (a. 15.25)
- da Napoli, ore 16.10, a Campobasso (a. 19.10), con interscambio a Carpinone.

Linea Campobasso-Termoli

- da Vairano, ore 6.05, a Termoli (a. 9.27), coincidente con IC per Milano
- da Campobasso, ore 15.40, a Termoli
- da Termoli, ore 18.45, a Larino (a. 19.15), nei soli giorni festivi.

Linea Campobasso-Benevento

- da Campobasso, ore 12.15, a Benevento (a. 13.45).

Linea Isernia-Carpinone-Castel di Sangro

- da Castel di Sangro (proveniente da Sulmona), ore 12.28, a Carpinone (a. 13.16), coin-

cidente con treno per Isernia
- da Castel di Sangro (proveniente da Sulmona), ore 17.04, a Isernia (a. 17.58), per Napoli (a. 19.40), circolerà tutti i giorni
- da Napoli, ore 5.54, con treno Diretto in arrivo a Isernia ore 7.41 e proseguimento su Sulmona (a. 9.57), circolerà tutti i giorni
- da Isernia, ore 14.18, a Castel di Sangro (a. 15.25).

Principali modifiche d'orario
- treno R 8035: ridotta la percorrenza di 10 minuti, ritardati la partenza da Campobasso di 30 minuti (alle 12.30) e l'arrivo a Vairano di 20 minuti, coincidente con treno per Cassino
- treno D 3481: ritardati la partenza da Campobasso alle ore 13.36 (anziché 13.15) e l'arrivo a Napoli (ore 15.48)
- treno D 3483: ridotta la percorrenza di 7 minuti, ritardata la partenza da Campobasso alle ore 17.46 e anticipato l'arrivo a Napoli alle ore 20.44
- treno R 8047: anticipati la partenza da Campobasso alle ore 20.13 e l'arrivo a Isernia alle ore 21.14
- treno R 8028: ridotta la percorrenza di 11 minuti, ritardati la partenza da Vairano alle ore 6.02 (anziché 5.34) e l'arrivo a Campobasso alle ore 7.57, prosegue su Termoli
- treno R 8034: ritardato da Vairano alle ore 7.12 e limitato a Isernia (a. 8.03)
- treni D 3488 e D 3490: ritardati la partenza da Napoli rispettivamente alle ore 17.35 (anziché 17.10) e 19.07 (anziché 19.00), con arrivo a Campobasso alle ore 20.35 e 22.00
- ritardata alle ore 21.40 l'ultima corsa da Termoli per Larino/Campobasso, al fine di garantire la coincidenza con l'IC da Milano
- treno R 8130: ritardato in partenza da Campobasso per Larino alle ore 16.50
- anticipata alle ore 8.15 in partenza da Campobasso la corsa per Benevento delle ore 8.40, al fine di garantire un'idonea coincidenza con treno Expr. per Napoli
- posticipata alle ore 16.45 la partenza da Campobasso della corsa per Benevento delle ore 15.30
- anticipata alle ore 20.15 da Benevento la corsa delle 20.45.

Razionalizzazione dell'offerta
In considerazione della continua riduzione alla Fs Spa delle erogazioni pubbliche per il riequilibrio dei costi della gestione corrente, anche nel Molise sono stati adottati alcuni provvedimenti di sostituzioni di treni con il più economico servizio effettuato con bus, limitatamente ad alcune corse con scarsa frequentazione. In particolare, sulla Campobasso-Larino-Termoli sono stati sostituiti con bus i treni in partenza alle ore 12.10 e 12.00, rispettivamente da Campobasso e da Termoli. Sono stati inoltre soppressi, senza sostituzione con bus, vista la loro scarsissima utilizzazione, il treno delle ore 6.47 da Campobasso per Benevento e la coppia di treni del primo mattino fra Isernia (p. 5.40) e Castel di Sangro (p. 5.05). La circolazione di alcuni treni regionali, inoltre, è stata sospesa nei giorni dal 5 al 24 agosto o è stata limitata al solo periodo scolastico. L'attuazione di tali provvedimenti ha consentito, contenendo l'impegno di risorse economiche, di poter garantire e anche incrementare l'offerta in quelle tratte e nei periodi in cui la domanda è più forte.

Offerte particolari
L'orario è stato integrato con particolari offerte, come il treno+bici, e contiene, nello speciale inserto riservato ai "treni a vapore", varie proposte per l'utilizzazione, a richiesta, di treni d'epoca da effettuare lungo la meravigliosa linea Isernia-Carpinone-Castel di Sangro-Sulmona.

Vittorio Moffa

Puglia

La novità di maggior rilievo da segnalare è l'attivazione, in contemporanea con il varo dell'orario estivo '96, della elettrificazione della linea Bari-Lecce che consentirà la contrazione di circa 15 minuti della percorrenza dei treni regionali.
L'orario in vigore dal prossimo 2 giugno consolida la precedente offerta. Le modifiche che sono state introdotte sono scaturite da un paziente lavoro di analisi dei dati di frequentazione, per verificare eventuali mutamenti delle esigenze di mobilità della clientela e dunque cercare di adeguare l'offerta senza alterare l'equilibrio che caratterizza l'aspetto tecnico del servizio (materiale rotabile, personale, difficoltà di inserire su un tracciato nuovi collegamenti ecc.).
Riportiamo di seguito le principali novità dell'orario sulle diverse linee che costituiscono la rete ferroviaria della Puglia.

Linea Bari-Foggia
Sono stati introdotti due nuovi treni regionali, in partenza da Bari alle ore 9.30 e 14.00 e arrivo a Foggia alle ore 10.20 e 15.23. Quest'ultimo treno, con le sole fermate a Barletta, Trinitapoli, Cerignola e Ortanova, ha colmato una fascia oraria in cui la soppressione del treno espresso 966 aveva determinato, in presenza di una consistente domanda, una carenza di offerta.
Su questa linea sono previsti, inoltre, alcuni "aggiustamenti" per razionalizzare l'offerta. I treni regionali in partenza da Bari alle ore 11.00 e alle ore 20.28, che attualmente sono limitati a Barletta, proseguiranno fino a Foggia con arrivo, rispettivamente, alle ore 12.44 e alle 22.25. I treni in partenza da Bari alle ore 11.47 e alle 13.10, che attualmente arrivano fino a Foggia, termineranno invece la loro corsa a Barletta, con arrivo alle ore 12.36 e alle 14.01.

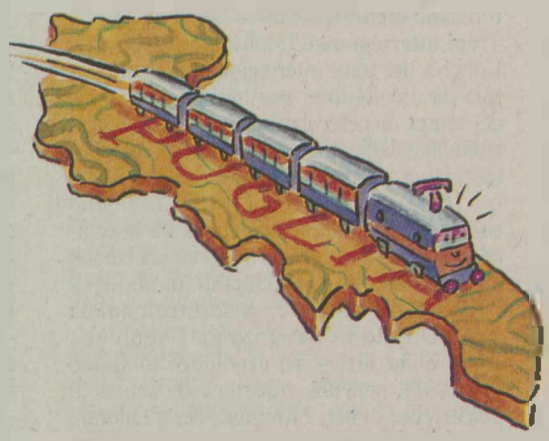
Linea Bari-Lecce
Entrerà in funzione un nuovo collegamento da Lecce a Brindisi, in partenza alle ore 7.02 e arrivo alle 7.38.
Sarà ripristinato il treno 3573, diretto Taranto-Brindisi-Lecce, in partenza da Brindisi alle ore 7.24 e arrivo a Lecce alle 7.51. Questo treno era stato soppresso con l'attivazione dello scorso orario estivo perché presentava orario sovrapposto al treno espresso 987 da Villa S. Giovanni.

Linea Bari-Taranto
In conseguenza delle giuste argomentazioni dei pendolari interessati e della disponibilità della "traccia", è stato ripristinato il treno diretto 3586, in partenza da Taranto alle ore 6.00 e arrivo a Bari alle 7.23.
Il treno regionale in partenza da Bari alle ore 12.43, attualmente limitato a Gioia del Colle, sarà prolungato fino a Taranto, con arrivo alle 14.23.

Linea Spinazzola-Gioia del Colle
Un nuovo treno partirà da Spinazzola alle ore 18.52 con arrivo a Gioia del Colle alle 20.11.
Il treno regionale in partenza da Spinazzola alle ore 7.06, attualmente limitato a Gioia del Colle, sarà prolungato fino a Gravina dove arriverà alle 8.30.

Linea Foggia-San Severo
Questa linea è interessata da due nuovi collegamenti in partenza da Foggia alle ore 7.38 e alle 11.38 e arrivo a San Severo alle ore 7.59 e alle 11.59.
Il treno regionale in partenza da Foggia alle ore 14.35, attualmente fino a Termoli, sarà limitato a San Severo, con arrivo alle 14.56, mentre il treno in partenza da Foggia alle ore 18.45, attualmente limitato a San Severo, sarà prolungato fino a Termoli dove arriverà alle 20.04.

Servizio Metropolitano - Bari
È stato oggetto di attenta valutazione al fine di razionalizzarne al massimo l'offerta.
Sulla tratta da Bari verso Taranto sono stati eliminati alcuni collegamenti dove è stata riscontrata una scarsa frequentazione e sono state inserite tre nuove coppie di collegamenti con Acquaviva delle Fonti, in partenza da Bari alle ore 5.52, 19.03 e 20.30 e da Acquaviva alle ore 6.35, 19.46 e 21.08.
In direzione Bari-Brindisi è stata rivista l'offerta dei collegamenti attestati a Mola; sono state istituite, inoltre, due nuove



coppie di treni da Bari a Polignano, una delle quali attivata nel periodo estivo con orario di partenza da Bari alle ore 14.02 e da Polignano alle 15.44.

Linea Brindisi-Taranto

È stata razionalizzata e rideterminata profondamente l'offerta tra Brindisi e Mesagne; inoltre, sono stati incrementati i collegamenti tra Brindisi e Francavilla Fontana.

Agostino Romita

Toscana

L'articolazione dell'orario estivo '96 elaborata dalla Direzione regionale Toscana conferma, nel complesso, gli standard fino a oggi assicurati sulle singole direttrici.

In particolare la programmazione ha tenuto conto dell'esigenza di razionalizzare l'offerta, ottimizzando l'impiego delle risorse complessivamente disponibili mediante il bilanciamento fra il rafforzamento mirato dei servizi nelle aree a domanda forte e il dimensionamento selettivo dei servizi nelle zone a domanda più debole.

Non sempre, nonostante l'attenzione prestata, è stato possibile eliminare le criticità segnalate dalla clientela o emerse nel corso degli incontri con gli Enti locali e le Associazioni dei pendolari, vuoi per i livelli di congestione di alcune linee e nodi, vuoi per l'attuale situazione di indisponibilità, qualitativa e quantitativa, di materiale rotabile.

Per alcune linee si evidenziano le novità più significative.

Linea Firenze-Chiusi C. T.

Con l'attivazione dell'orario estivo, a conclusione dei lavori di quadruplicamento sulla tratta Firenze C. M.-Bivio Rovezzano, sarà aperta all'esercizio, alla periferia sud-est della città, la fermata impresenziata di *Firenze Rovezzano*, posta al km 307.047, fra la stazione di Firenze C. M. e quella di Compiobbi, della linea LL e al km 254+093 della linea DD. L'impianto in questione, attrezzato di sottopassaggio per tutti e quattro i binari, disporrà di un parcheggio capace di accogliere fino a 170 auto e sarà dotato di tutti gli elementi/arredi per il regolare svolgimento del servizio viaggiatori (bacheche per quadri-orario e informazioni alla clientela, impianto di diffusione sonora, posti a sedere al coperto per l'attesa, macchine obliteratrici, telefono pubblico ecc.).

Le funzioni più specifiche di interscambio gomma/ferro assumeranno poi particolare efficacia non appena troveranno affinamento le intese già in parte raggiunte con l'Azienda Ataf che gestisce il trasporto pubblico su gomma in ambito comunale. Nell'impianto avranno fermata tutti i treni Metropolitani e una parte consistente di quelli Regionali in alternanza con la vicina stazione di Compiobbi: tutto questo in attesa del riassetto definitivo del nodo fiorentino.

Nella programmazione dei servizi sulla linea, particolare attenzione è stata posta alla soluzione dei problemi legati alla marcia del treno D 3061 (Pistoia-Arezzo), che svolge un servizio mirato per l'area industriale Firenze Rifredi-Pratignone, interessata dalla variazione intervenuta nella programmazione dei treni IC; d'intesa con le strutture tecniche della Fs Spa, è stato concordato l'istradamento del treno sulla linea DD da Rovezzano al primo bivio Valdarno Nord, a seguito dell'IC 513 e in precedenza all'EC 85, così da mantenere sostanzialmente invariato l'orario attuale, rispondente alle esigenze di mobilità della clientela pendolare dell'area industriale fiorentina.

Linea Firenze-Viareggio

Ad alcuni treni sono state assegnate nuove fermate al Neto, a Zambra e a Montale così da tener conto delle richieste in più occasioni rappresentate, rispettando per quanto possibile i tempi di percorrenza sulla direttrice.

La partenza da Firenze SMN del treno R 6630 sarà posticipata, così da assicurare la coincidenza a Firenze con il R 6650 e, a Prato, con l'IC 567.

Linea Faentina

L'attivazione dell'orario estivo coinciderà con la riapertura della tratta S. Piero a Sieve-Borgo S. L. della linea Faentina Firenze-Faenza, via Vaglia, interrotta dall'estate 1944 a seguito del conflitto mondiale.

Questa prima parziale riapertura della linea, in attesa del completamento dei lavori previsto per il 1998, consentirà la programmazione di un servizio mirato per la clientela che utilizza il treno R 6804 (Marradi - p. ore 05.55/Borgo S. L.) che sarà attestato a S. Piero a Sieve (a. ore 06.40) da dove un collegamento veloce - via strada - consentirà di raggiungere Firenze con una riduzione di circa 20/30 minuti rispetto all'attuale tempo di percorrenza via Pontassieve.

Contestualmente saranno attivate corse dedicate, per soddisfare le esigenze di mobilità degli studenti, fra S. Piero a Sieve e Borgo S. L. Rimorelli, fermata adiacente ai plessi scolastici:

S.Piero a Sieve (p. ore 08.01)-Borgo S.L.Rimorelli (a. 08.10)

Borgo S.L. Rimorelli (p. ore 12.31)-S. Piero a Sieve (a. 12.41)

Borgo S.L. Rimorelli (p. ore 13.36)-S. Piero a Sieve (a. 13.46)

Il prosieguo del positivo confronto sul riordino dei servizi pubblici su gomma, unitamente all'affinamento dell'analisi delle caratteristiche della domanda, consentirà, d'intesa con gli Enti locali, di integrare opportunamente l'offerta sulla tratta, in attesa del complessivo riassetto sull'intera linea.

Athos Passalacqua

Umbria

Con gli orari '94/95 e '95/96 si è realizzata in Umbria una rimodulazione dell'offerta ferroviaria. I criteri principali su cui si basa tale revisione sono:

- la continuità dei servizi sulla direttrice regionale (Terontola)-Perugia-Assisi-Foligno-Spoleto-Terni-(Orte) eliminando, ove possibile, l'interscambio a Foligno;
- il miglioramento dei collegamenti nazionali attraverso relazioni dirette;
- il perfezionamento delle coincidenze a Terontola e Orte.

Queste linee guida vengono confermate anche per l'orario estivo '96.

Di seguito riportiamo le novità più significative previste con la nuova offerta.

Nell'ambito dello sviluppo della politica d'attivazione di servizi che superino le tradizionali stazioni d'interscambio, sono da segnalare due ulteriori relazioni dirette fra Perugia e Terni:

- la prima, in partenza da Perugia ore 12.40, realizzata mediante "cucitura" degli attuali treni 12117 (Perugia-Foligno) e 12091 (Foligno-Orte)
- la seconda, in partenza da Perugia ore 16.40, mediante prosecuzione fino a Terni dell'attuale 12121 (e assorbendo, nella tratta Foligno-Terni, il 12117).

Di notevole interesse risulterà senz'altro l'istituzione di una relazione diretta di andata e ritorno (Orte)-Orvieto-Perugia-(Foligno) - via Terontola - che permetterà, partendo da Orvieto alle ore 06.26, di raggiungere Perugia alle ore 08.11, senza cambio a Terontola; in quest'ultima stazione viene realizzata un'importante coincidenza con l'IC *Tacito* per Firenze/Milano.

Il ritorno è previsto con partenza da Perugia alle ore 14.06 e arrivo a Orvieto alle ore 15.54.

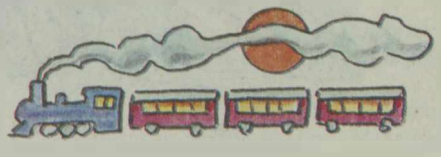
È chiaro che tutte le novità sono anche frutto di interventi effettuati per razionalizzare l'offerta. In questo senso, alcune corse, scarsamente utilizzate e perciò sopprimibili totalmente o in alcuni periodi, sono state riposizionate in altre fasce.

Verranno sostituiti con bus gli attuali treni 12067 Fabriano-Foligno e 12074 da Foligno a Fabriano.

Anche la collaborazione tra le Fs e la Fcu (Ferrovia Centrale Umbra) comincerà a svilupparsi organicamente. Si segnalano, di seguito, due provvedimenti interessanti, il primo per la mobilità prettamente regionale, il secondo per la mobilità interregionale:

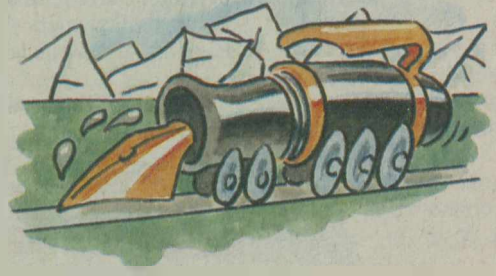
- una serie di treni provenienti dalle linee Fcu giungerà e ripartirà dalla stazione Fs di Perugia, nei cui pressi è situata la maggior parte degli uffici pubblici di interesse regionale
- è stata istituita una relazione diretta Perugia S. Anna (stazione della Fcu posta in prossimità del centro storico)-Todi-Terni-L'Aquila e viceversa. Questo servizio, dedicato particolarmente alla mobilità universitaria, sarà anche un'ottima opportunità per il movimento turistico-culturale. La partenza da L'Aquila è prevista alle ore 06.30 e l'arrivo a Perugia S. Anna attorno alle 09.55. Il ritorno prevede la partenza da Perugia S. Anna attorno alle 16.40 e l'arrivo a L'Aquila alle ore 19.52.

Giovanni Pinchi



Lettere&lettere

Cari amici,
le vostre lettere sono sempre più numerose e... sempre più lunghe. Per questo, senza troppi preamboli, pubblichiamo subito l'elenco delle persone da ringraziare.
"Grazie" a: **Mauro Maria Baldi** - Biella, **Sara Bandini** - Sestri Levante (Genova), **Gianni Baroni** - Bologna, **Luca Barsotti** - Lammari (Lucca), **Ilio Bianchi** - San Vincenzo (Livorno), **Giovanni Bisceglia** - Chivasso (Torino), **Sergio Bonaventura** - Albairate (Milano), **Carlo Bonetti** - Cavalcaselle del Garda (Verona), **Remo Bortolin** - Santo Stefano Val Dobbiadene (Treviso), **Mariano Bosatra** - Desenzano (Brescia), **Claudia Bucci** - Colleferro (Roma), **Diego Busano** - Candiolo (Torino), **Davide Cantoni** - Milano, **Simonetta Capponi** - Roma, **Bruno Ciaponi** - Firenze, **Ivan Cornale** - Verona, **Fernando Corsari** - Milano, **Giancarlo Croce** - Torino, **Giovanni Dal Poggetto** - Fiesole (Firenze), **Elena De Luca** - Milano, **Marino De Stena** - Milano, **Marco De Vit** - Udine, **Nicola Donati** - Seriate (Bergamo), **Walter Folghera** - Novara, **Francesca e Monica** - Forlì (Bologna), **Giacomo Gambetti** - Riano (Roma), **Michele Ladisa** - Potenza, **Corrado Lesca** - Torino, **Barbara Linda** - Udine, **Giorgio Manduca** - Pinerolo (Torino), **Massimo Manfredi** - Montignoso (Massa Carrara), **Paola Margiaria** - Monticello d'Alba (Cuneo), **Fabio Marzorati** - Figino Serenza (Como), **Elio Mercanzin** - Vicenza, **Enrico Minguzzi** - Bologna, **Massimiliano Mugnaini** - Pistoia, **Luca Nosetti** - Grugliasco (Torino), **Luigi Onofri Hote** - Arenzano (Genova), **Giovanni Patara** - Roma, **Ivan Pavan** - Collegno (Torino), **Piero Pepi** - Roma, **Marcello Petitta** - Roma, **Fabio Piva** - Lido di Venezia (Venezia), **Mario Polito** - Bassano Romano (Viterbo), **Daniele Quaglia** - Torino, **Giuseppe Quagliardi** - Firenze, **Gianluca Ravenna** - Treviso, **Renzo Rossi** - Savona, **Maria Teresa Roversi** - San Felice sul Panaro (Modena), **Nicola Sabatini** - Rosignano Solvay (Livorno), **Tullio Santini** - Colle di Val d'Elsa (Siena), **Ulisse Scavazzini** - Bovolone (Verona), **Simo** - Milano, **Aldo Solari** - Chiavari (Genova), **Enrico Spitati** - Sanremo (Imperia), **Luigi Sulla** - Chieri (Torino), **Francesco Talarico** - San Pietro Apostolo (Catanzaro), **Maria Cristina Tarascani** - Lesignano Bagni (Parma), **Marco Vincenzo** - Genova, **Beatrice Voglino** - Castagnole Lanze (Asti).
Un "grazie" particolare a coloro che ci inviano articoli, poesie, suggerimenti e proposte su come migliorare la rivista: **Costantino Corbari** - Milano, **Stefania Daddario** - Bari, **Franco Facco** - Ivrea (Torino), **Alberto Lorenzin** - Baone (Padova), **Roberta Marasco** - Milano, **Diego Mostacciuolo** - Roma, **Gabriella Paolucci** - Bettola di Pozzo d'Adda (Milano), **Francesco Punzo** - Portici (Napoli), **Titti Rizzi Corneli** - Silvi Marina (Teramo), **Gabriele Robatto** - Vado Ligure (Savona), **Carmelina Rotundo** - Firenze.



CARO AMICO TRENO...

Caro "Amico Treno", ho letto il numero di gennaio 1996 e ho notato che nella rubrica "Lettere & lettere" molti lettori non gradiscono il vostro giornale. Nel ringraziarvi di avermi inviato con puntualità ogni mese il vostro giornale (spero che continuiate a farlo), trovo il vostro giornale utile e interessante, ricco di argomenti e rubriche. (...)

Ivan Samuele Piscitelli - S. Felice a Cancello (Caserta)

Caro G. M. di Vercelli, caro A. B. di Fano, ho appena terminato di leggere le vostre lettere (...). Non occorre una laurea in sociologia per comprendere l'enorme utilità di questa rivista. Uno strumento di sensibilizzazione, a dimostrazione di un alto senso di civiltà in una società che sempre di più tende a divenire fredda e disinteressata al bene comune.
A G. M. dico: «Costa di più una rivista di 40 pagine su carta riciclata, o una campagna pubblicitaria sensibilizzatrice attraverso i mass media? (...)».
Ad A. B.: «Il fatto che non ci sia pubblicità non significa forse che la rivista è seria?... Allora comprati "Novella 2000" se vuoi la pubblicità! Ti garantisco che là ne troverai quanta ne vuoi!».
Cari amici di "Amico Treno", permettetemi di difendervi se voi non potete e propongo un abbonamento a vita per i due non lettori!

Roberto Vitale - Napoli

Sono uno dei primi abbonati, e arrivato al quinto anno sono lieto di essere stato buon profeta in merito ad "Amico Treno", in quanto prevedevo e auguravo uno sviluppo del periodico. E ciò è avvenuto.
Questo mi ha fatto tanto piacere. Mi hanno fatto invece arrabbiare quelle 4 lettere di disdetta di abbonamento, alle quali avete giustamente ed educatamente risposto.
Avete fatto bene, andate avanti col vostro programma e cercate di migliorare sempre più il caro periodico, come avete fatto, dimostrando la vostra comprensione verso gli ingrati.

Duilio Caroti - Genova

Sono vostro assiduo lettore fin da quando è uscita la rivista, che trovo di estremo interesse per tutti gli argomenti trattati sulle ferrovie italiane ed estere. (...) Mi hanno pertanto molto stupito le lettere di quei signori che hanno chiesto di sospendere l'invio del periodico, adducendo motivazioni assolutamente risibili (inutilità della rivista, spreco di denaro, eventuali sconti su abbonamenti, facezie di cosiddetti autori e/o attori, esigenze di marketing.
Ebbene, ammettiamo pure che la rivista abbia anche un valore di marketing: ciò non mi sembra affatto strano. Ben importante è invece il fatto che i lettori possano essere messi al corrente di importanti novità, che possano porre alla redazione dei quesiti, che possano proporre dei miglioramenti. Per mio conto voglio lodare l'iniziativa della bellissima rivista e chiedo di continuare a riceverla regolarmente. (...)

Alberto Pietrini Pallotta - Rivanazzano (Pavia)

Leggendo il numero di gennaio '96 la mia attenzione non può che ricadere sul fatto che qualcuno voglia disdire l'abbonamento ad "Amico Treno". La prima lettera che leggo a pagina 41 mi sembra offensiva nei confronti di chi lavora alla rivista.
In primo luogo, lo scopo del periodico è noto a tutti e solo i più disattenti non riescono a coglierne "il significato".

In secondo luogo, i soldi che vanno spesi per la sua pubblicazione sono utili per far fronte a molti problemi da voi già risolti (e non direttamente dalle Ferrovie, come dovrebbe essere).
Infine, ritengo che se la rivista viene pubblicata e distribuita in gran numero c'è un motivo specifico.
Al signor G. M. di Vercelli a mio parere servirebbe un po' di educazione in più. Con affetto, i miei cordiali saluti a tutti e alla vostra "grande" rivista.

Erik Persico - Desenzano al Serio di Albino (Bergamo)



Ho appena letto una raccolta di lettere che avete titolato "Incontrarsi e dirsi addio". Anche la mia lettera potrebbe esservi inserita, nonostante che presupposti e finale siano un pochino diversi.
(...) Il 2 dicembre scorso sono convolato a nozze e ho cambiato residenza. La mia attuale abitazione mi consente di arrivare sul luogo di lavoro con una passeggiata di mezz'ora giusta (...). Capite che il mezzo pubblico a me ormai non serve più se non in particolari occasioni che non giustificano più un abbonamento.
(...) Il motivo per cui vi scrivo è sapere se mantengo il diritto a ricevere la rivista (...). Approfitto dell'occasione per aggiungere un voto fra coloro che considerano la vostra iniziativa, pur con tutti i suoi limiti, lodevole.

Andrea Raso - Genova

Vogliamo innanzitutto ribadire che ciascuno è libero di scegliersi le proprie letture e di esprimere le sue opinioni, anche rispetto all'importanza e alla qualità del nostro lavoro. Il mondo, come si dice qualche volta, è bello perché è vario.
Di fronte alle lettere che abbiamo pubblicato sotto il titolo "Incontrarsi e dirsi addio" la nostra reazione non è stata perciò di irritazione, ma di dubbio: ci siamo chiesti se non stessimo venendo meno alla nostra funzione. Abbiamo quindi deciso di pubblicarle, ma non certo per far litigare i nostri lettori.
Volevamo lanciare un sasso nello stagno, fare una verifica un po' più profonda (anche se meno estesa) di quella che avremmo potuto ricavare attraverso un semplice questionario.
Il risultato è stato sorprendente: quasi tutte le lettere pervenuteci nel mese di febbraio contenevano, esplicitamente o implicitamente, degli apprezzamenti, ma soprattutto, dimostravano che la maggior parte dei lettori ha compreso qual è il nostro ruolo.
Ci è sembrato perciò utile pubblicarne qualcuna. Molte delle risposte che noi potremmo fornire a chi ci chiedesse perché esiste "Amico Treno" sono infatti contenute nelle lettere che avete appena letto. Ed è questa la nostra maggiore soddisfazione.
Tutto il resto (complimenti, manifestazioni d'affetto), anche se fa molto piacere, non era indispensabile. Non chiedevamo di essere difesi: non siamo in polemica con alcuno. Alle critiche siamo abituati. Il nostro compito è proprio quello di riceverle, vagliarle e riconoscere le vostre ragioni e i nostri torti. Se non ci riuscissimo avrebbe ragione chi pensa che costituiamo solo uno spreco di danaro.
In un periodo in cui sono di moda le risse e sembra prevalere chi usa i toni più alti, conservare la capacità di ascoltare gli altri ci pare il nostro maggiore merito. Per un giornale che si rivolge alla clientela di un'azienda questa è una necessità. Tuttavia, consentiteci di dire che per noi questa è sempre stata una scelta.
Grazie a tutti quelli che ci hanno scritto.

P.S. Per ricevere "Amico Treno" non è necessario essere abbonati Fs. Stia dunque tranquillo (e non abbia sensi di colpa), signor Raso, continueremo a inviarLe la nostra rivista come abbiamo fatto finora... anche perché non vorremmo che dimenticasse l'esistenza e l'utilità del treno.

NÉ RE, NÉ TESTONE

Al Presidente e al Direttore Generale delle Fs Spa. Non è la prima volta (e non sarà sicuramente l'ultima) che mi vedo costretto a segnalare a organi direzionali delle Fs Spa il comportamento assai poco civile del proprio personale dipendente.
Naturalmente riferito agli specifici episodi di volta in volta segnalati.
Gli ultimi della serie riguardano l'addetto agli annunci dei treni in arrivo e in partenza alla stazione di Monterotondo.
Martedì 12 marzo 1996 è stato annunciato, in arrivo sul 2° binario, l'interregionale delle ore 7.04, diretto a Roma S. Pietro, quando ormai il convoglio era già in stazione. I passeggeri, seduti in sala d'attesa, non hanno avuto il tempo materiale di percorrere il lungo sottopassaggio per poterlo raggiungere.
Quei Signori (io direi poveri disgraziati) hanno perso il treno e sono arrivati in ritardo al lavoro. Per il sottoscritto e molti altri ha significato dover solo recuperare il ritardo, per alcuni dipendenti privati qualcosa di più. Alle mie garbate proteste per l'accaduto (richiedevo almeno delle scuse per il disservizio arrecato ai viaggiatori), si è tentato prima di farmi passare per sordo, sostenendo sfacciatamente che il treno era stato annunciato - secondo regolamento - 5 minuti prima, successivamente, constatato che la sala d'attesa era affollata da molti altri "sordi", sono stato invitato a compilare lo squalificatissimo registro dei reclami.
A questa persona (non si è qualificata, era senza divisa e senza il tesserino di riconoscimento esposto) ho fatto osservare che la trascrizione dei reclami su quel brogliaccio (inadatto anche per incartare l'insalata) non ha mai sortito l'effetto che, al contrario, si vorrebbe ancora far credere che produca.
I responsabili dei disservizi per accertata negligenza, non mi risulta che abbiano mai subito sanzioni di carattere disciplinare, neanche in casi di reiterate analoghe mancanze. Il giorno successivo, mercoledì 13 marzo 1996, lo stesso spiacevole episodio si è ripetuto per il servizio metropolitano, delle ore 7.15, diretto a Fiumicino Aeroporto.
Ogni ulteriore commento appare davvero superfluo.
Paradossale, invece, o addirittura ridicolo e caricaturale, il vostro ossessivo e strumentale tentativo di volerci far passare per vostri "clienti"!!!
Lo ripeto per l'ennesima volta, specialmente a quel testone dell'Ing. Cesare Vaciago: il cliente è quel cittadino che può permettersi di scegliere.
Con le Fs non è possibile effettuare alcuna scelta. Il "servizio" è gestito in assoluto regime di monopolio (motivo in più per vergognarVi delle centinaia di milioni regalati al sig. Celentano) e quindi i "sudditi" (altro che clienti) sono costretti a usufruire di servizi scalcinati, pagati anticipatamente (mi riferisco agli abbonati), degni soltanto di Paesi che sicuramente non hanno nulla in comune con la civiltà e lo sviluppo. Forse non sarà del tutto inutile ricordare che anche i pendolari sono esseri umani i quali, se pur scarsamente interessati dalla banale e abusata propaganda di "Re Vaciago", si limitano a chiedere che venga loro riservato almeno il rispetto che da qualche tempo a questa parte (grazie a varie associazioni) sono riusciti a conquistarsi, finalmente, anche gli animali. Nell'assicurare e ribadire inequivocabilmente che non si vuole certo screditare la categoria dei ferrovieri, ci si augura che, finalmente, vengano fatte osservare rigorosamente tutte le norme comportamentali che riguardano il personale in servizio.
Per chiunque le infranga (o se ne freghi) è giunta l'ora che paghi: la prima volta con un richiamo, la seconda con la propria tasca, la terza (le persone normali non ci dovrebbero arrivare) con il licenziamento. La triplice sindacale deve smettere di coprire certi dipendenti.
Invito infine, e per questo li ringrazio anticipatamente, i destinatari di questo scritto, a volersi astenere dalle rituali risposte di circostanza che siamo abituati a leggere (vedi periodico "Amico Treno") da troppo tempo.
Le uniche risposte serie alle quali siamo interessati sono i fatti.
Buon lavoro a tutti.

Luigi Morettini - Monterotondo (Roma)

Nutro affetto e stima per i clienti che protestano, anche se non sono né Re, né Direttore Generale e neanche troppo testone. Mantengo

questi sentimenti nei confronti di un cliente pure se mi irrita chiunque si riferisca ai sindacati (tutt'altro che accarezzati da me) come alla "triplice".
Nel merito: la Sue precise segnalazioni ci hanno consentito di individuare il responsabile dei mancati annunci nella stazione di Monterotondo. Per Sua tranquillità (e per quella dei nostri lettori): non risponde alla realtà la supposizione che chi si rende colpevole di negligenza sul lavoro rimane impunito; la procedura e la misura dei provvedimenti nei confronti di costoro sono più o meno quelle che Lei auspica... anche se prima di arrivare al licenziamento di un lavoratore c'è ancora qualche passaggio.
Una parola anche sulla pubblicità. Esistono due tipi di messaggio che possono essere veicolati per mezzo di spot televisivi o inserzioni sulla stampa quotidiana/periodica: il primo ha lo scopo di *convincere* la gente a scegliere quel servizio o quel prodotto fra altri; il secondo si propone di dare *informazioni* utili alla clientela sulla propria offerta. Noi abbiamo sempre cercato di privilegiare il secondo tipo di messaggio... anche utilizzando la creatività del sig. Celentano.
Ci scusi ancora. Cordialità

Cesare Vaciago

IN CASO DI EMERGENZA

Egregio signor Vaciago, prima di scrivere ho atteso di ricevere il giornale di gennaio 1996: speravo di trovare - e lo avrei gradito - nella rubrica "Agenda" di Genova due righe (dico due) sui vari deragliamenti avvenuti tra Rapallo e Sori.
Fra mille scuse potevate incolpare le atomiche di Chirac. Purtroppo, invece, nulla; lo stesso comportamento del personale Fs nel non informare la clientela dei vari inconvenienti, ovvero mettere la testa sotto la sabbia come gli struzzi. Mi permetto, signor Cesare, direttore generale, visto che si elogia di aver tacitato un altoparlante fastidioso, che sarebbe molto meglio che gli elogi venissero fatti da altri per aver evitato tutti quei disagi provocati da deragliamenti che fortunatamente non hanno provocato vittime, e questo non per merito delle grandiose Fs.
Mi correggo, la grandiosa Fs ha fatto molto, ovvero ha lasciato operai, studenti e vari pendolari senza treno dalle 05.30 alle 07.30 sulla linea Genova-La Spezia, come da me segnalato con reclamo n° 28 dalla stazione di Camogli, che credo non sia neanche stato inviato.
Gradirei molto sapere come mai il Pendolino è sempre passato puntuale: sarebbe stato forse declassato se, per agevolare i consueti poveri pendolari, avesse fatto qualche fermata extra?
Signor Direttore, visto che si ritiene tanto veloce nel risolvere i problemi, la invito a inviarmi il suo numero di telefonino, così, in caso di un nuovo deragliamento su questa fatidica linea, io potrò avvisarla tempestivamente e sarà cosa a me gradita farle vivere i disagi di noi pendolari e farle rendere conto di cosa vuol dire Fs.

Mario Antola - Recco (Genova)



Sul numero di aprile '96 della nostra rivista, nella sezione Liguria della rubrica "Agenda", sono stati indicati alcuni criteri di valutazione utilizzati per la definizione dell'orario ferroviario.
Si è cercato di far comprendere quanto sia complessa la realizzazione di questo prodotto, che va costruito con l'elaborazione di numerosi dati e tenendo conto di molteplici variabili.
Come sarà certamente noto al signor Antola, la linea Sestri Levante-Genova è interessata, nella fascia oraria 06.00 - 09.00, da un flusso molto consistente di pendolari che si recano dalle località della Riviera a Genova. Notevolmente inferiore, rispetto a tale flusso, è quello relativo agli spostamenti in direzione opposta.
L'offerta dei treni viaggiatori è conseguentemente tarata per tale tipologia di domanda.
Quando si è verificata l'interruzione della linea fra Recco e Santa Margherita Ligure, la premessa a ogni possibile soluzione da adottare è stata proprio la valutazione dei flussi sopra citati.
Se si fossero mantenuti in circolazione tutti i treni, si sarebbero determinati, a causa della circolazione a binario unico fra Recco e S. Margherita, ritardi di oltre un'ora, inaccettabili per la clientela pendolare.
Si è deciso pertanto di ridurre opportunamente il numero dei treni, assicurando, a fronte di una minore offerta, una migliore regolarità di marcia.
Proprio in virtù della diversa domanda è stato mantenuto in circolazione un numero maggiore di treni in direzione Genova. Nella direzione opposta sono stati approntati servizi sostitutivi con bus.
In proposito, ci sembra opportuno fare una precisazione. Agli autoservizi previsti in sostituzione dei treni iR 2291 e R 11383 non è stata assegnata la fermata a Camogli perché per i bus è particolarmente difficoltoso raggiungere la stazione di questa località: gli impedimenti avrebbero determinato ritardi e conseguenti disagi per gli altri viaggiatori. In ogni caso, il servizio a Camogli del soppresso 11383 è stato svolto dall'iR 2041, cui è stata assegnata fermata straordinaria.
I programmi di emergenza predisposti sono stati portati a conoscenza della clientela che ha quindi avuto modo di organizzare per tempo i propri spostamenti. Su quest'aspetto, infatti, non si sono registrati reclami. Forti preoccupazioni, invece, ci sono state comunicate circa le condizioni della linea e - soprattutto - circa la sua sicurezza.
Queste problematiche sono state argomento di una serie di incontri con gli enti locali interessati. Tale confronto ha consentito i necessari approfondimenti e chiarimenti, resi noti attraverso ampi resoconti sugli organi di stampa. Le Fs hanno preannunciato un forte intervento di manutenzione sulla linea, iniziato con tempestività e che sta continuando con i ritmi desiderati dal nostro lettore di Recco, come egli stesso, nel frattempo, avrà avuto modo di constatare.

CLIENTI O BUOI?

Chiedo cortesemente a codesta spettabile Società alcune spiegazioni che vorrei fossero chiare e ben motivate. È legittimo chiedere il pagamento intero del biglietto e far viaggiare il cliente in piedi?
Perché non rimborsate il supplemento rapido qualora il treno arrivi con oltre 30 minuti di ritardo, se non c'è la prenotazione del posto?
Negli ultimi tempi mi sono recato più volte in varie stazioni (Macerata, Civitanova Marche, Taranto ecc.) e mi hanno spesso risposto che non potevo effettuare la prenotazione perché il "centro dati" di Roma era in sciopero o non funzionava. Ho perso ore intere per recarmi appositamente in stazione a fare il supplemento per sentirmi rispondere che non si poteva fare per lo sciopero o per il blocco dei terminali.
Il vostro bravo personale con scioperi settoriali e corporativi (macchinisti, personale viaggiante, capistazione ecc.) in modo molto corretto e leale nei confronti di chi ha bisogno di viaggiare in treno, del ceto medio basso, dei cittadini, dei vostri "sudditi", non ancora clienti, nei fine settimana danneggia gravemente i diritti della gente a una libera circolazione, creando enormi problemi e situazioni di vera sofferenza e di rabbia.
La vostra Società offre un'immagine penosa e preoccupante e poco fanno i vertici per migliorare le cose. Se fosse una società seria, privata, che licenziasse i fannulloni, gli inadempienti, i maleducati e scortesi e i lavativi, le cose andrebbero meglio, come negli altri Paesi europei più civili e nelle altre aziende private italiane che tengono di più alla pro-



pria immagine e alla soddisfazione dei loro CLIENTI.
Non è possibile aggiungere qualche carrozza nei treni super-affollati dove non si trova posto seduti?
Non è legittimo per un "CLIENTE" che magari sta pure male, che ha pagato biglietto di 2ª e magari anche supplemento rapido e che non trova posto seduto, andare in 1ª classe? .
Perché il cittadino italiano, il vostro "CLIENTE", deve pagare e viaggiare in piedi? Perché se paga il biglietto intero deve farsi il viaggio in piedi? Perché non garantite almeno un posto seduto per tutti? Perché date un servizio così scadente? Perché se io prendo un IC, timbro regolarmente biglietto e supplemento e il treno arriva in ritardo (oltre 30 minuti) io non ho diritto al rimborso? Per voi il cliente è carne da macello? È un parco buoi? Il cliente non ha dignità per voi? È una vessazione, una presa in giro, una scorrettezza grave. Quale trasparenza, quale fiducia, quale serietà mostrate al cliente? Spessissimo prendo il treno da Civitanova Marche per Bari del venerdì delle 17.56 e non trovo mai, dico mai, posto a sedere.
Sembrano i vagoni dei deportati della Germania nazista, un inqualificabile carnaio umano, uno sull'altro, senza la possibilità di muoversi, andare in bagno o rilassarsi un attimo. Una vergogna per delle "persone", non solo per dei "cittadini" o dei "clienti".
Qual è la vostra "CARTA DEI SERVIZI"?
Chiedo formalmente che me ne inviate una copia in base alle disposizioni di legge (direttiva Presid. Consiglio dei Ministri del 27.01.94, G.U. n. 43 del 22.02.94).
Chiedo una risposta scritta ai miei quesiti e vi comunico che se non otterrò risposta formale scritta e la Carta servizi delle Fs vi citerò per danni, vi additerò alla pubblica opinione con tutti i mezzi consentiti, giornali, Rai, tv, radio, radio private, denunce presso i comitati dei consumatori e presso le varie Procure della Repubblica per omissione di atti di ufficio e interruzione di pubblico servizio.
La presente è diretta per conoscenza al mio legale.

Paolo Serpilli - Macerata

Anche questa volta è sempre la solita storia!! Mai nulla di nuovo, in positivo. In negativo le solite conferme. Lunedì 8.4.96. Stazione di Brescia. Ore 10.30. Sportello teleprenotazioni. Il solito cartello esposto: "Interruzione nel sistema principale". Vicino un'indicazione: "Il servizio riprende alle ore 14.00". Possibile che, in un'epoca in cui tutto il mondo funziona grazie all'informatizzazione, alle Fs nulla funziona per colpa dell'informatizzazione?
Poiché non si tratta di un'eccezione (vedi le sospensioni, da me conosciute, tra il 18 e il 22 gennaio o gli scioperi dei dipendenti del centro di Roma che hanno paralizzato il sistema per giorni) forse sarebbe il caso di trovare soluzioni diverse. Alcune le avrei, ma non vorrei essere denunciato nell'esprimerle. Lunedì 8.4.96, ore 14.45. Il "solito cartello" è ancora al suo posto nel settore dove è ubicato lo sportello teleprenotazioni, ma è "sparita" l'indicazione "Il servizio riprende alle...".
Ore 17.45. L'incubo diventa realtà; la prenotazione viene eseguita.
Grazie Fs, in un sistema normale avrei percorso 18 km e perso 10/15 minuti. Con voi ho percorso 54 km e perso 2 ore. Grazie di cuore, per tutto quello che fate per disgustare gli utenti. Non so se vi costa fatica, ma ci riuscite veramente bene.

Umberto Coppi - Brescia

Il funzionamento del sistema ferroviario è il risultato dell' "assemblaggio" di vari fattori: competenze umane, apparati tecnologici molto delicati, qualità e quantità dei mezzi a disposizione. Basta l'anomalia di uno solo di questi elementi per mettere in crisi l'intero complesso. Provate pertanto a immaginare quali problemi bisogna affrontare quando le criticità si presentano, più o meno contemporaneamente, in più settori.

Il signor Serpilli, per sua diretta esperienza, dà un quadro abbastanza esauriente della situazione. Le soluzioni per elevare la qualità del servizio non sono tuttavia a portata di mano, non sono a buon mercato e non dipendono solamente da atti di volontà. Richiedono infatti risorse finanziarie, discussioni e dibattiti sui progetti e alla fine... tutto il tempo necessario alla realizzazione delle opere.
Questo per quanto concerne l'ammodernamento delle linee, l'acquisto di nuovo materiale rotabile e il miglioramento del livello tecnologico degli impianti. Per ciò che riguarda i problemi sindacali la questione è, se possibile, ancora più complicata. Gli scioperi nei servizi pubblici vanno infatti a interferire nella sfera dei diritti della persona (dei cittadini ma anche dei lavoratori) e nonostante tutti i guasti che essi provocano a un'azienda come le Fs costituiscono un problema da affrontare in altre sedi, istituzionalmente più competenti. Qualsiasi nostra autonoma iniziativa sarebbe pertanto non solo illegale ma addirittura anticostituzionale. Al fenomeno sono comunque interessati anche altri Paesi (vedi la civilissima Francia).
Sul piano delle relazioni industriali abbiamo adottato una tattica volta a limitare il più possibile i danni (ne abbiamo parlato in una risposta data sul numero di aprile '96).
Nei confronti della clientela abbiamo cercato invece di alleviare i disagi fornendo adeguate informazioni sui servizi garantiti.
Questo aspetto non va tuttavia confuso con quello del "lavativismo" o con l'altro (molto serio) dell'attenzione al cliente.
Per quanto concerne il fattore lavoro, bisogna riconoscere i risultati ottenuti sul piano della ristrutturazione aziendale, la quale, grazie a una drastica riduzione di personale (una "cura da cavallo", è stato detto), ha portato a un notevole aumento di produttività. Siamo perciò convinti che siano ben pochi i ferrovieri che oggi si possano permettere di non lavorare.
Molto resta invece da fare per far penetrare, in maniera non superficiale, tra il nostro personale una vera "cultura del cliente": ci stiamo comunque impegnando a fondo.
Sulla normativa che regola la concessione del "bonus" ci siamo più volte soffermati sugli ultimi numeri della rivista.
Rispetto alla possibilità di aggiungere vetture ai treni sovraffollati esistono esigenze di natura tecnica (caratteristiche delle locomotive e delle linee) che non sempre consentono di adottare questa misura. Per quanto riguarda poi la sistemazione in prima classe di viaggiatori muniti di biglietti di seconda dobbiamo far rilevare che i primi a lamentarsi per una soluzione come quella da Lei proposta sarebbero proprio i viaggiatori con biglietto di prima, che sopportano un maggior onere economico.
Per concludere, una risposta al signor Coppi: da una nostra indagine presso la stazione di Brescia risulta che inconvenienti tecnici hanno effettivamente impedito il funzionamento del servizio. Si tratta di problemi purtroppo ricorrenti ed entro certi limiti anche inevitabili: le apparecchiature più sofisticate sono di solito le più delicate. Non vi è mai capitato, ad esempio in banca, di fronte a un improvviso black-out della rete informatica, di dover rimpiangere i vecchi sistemi manuali? Questi contrattempi (scioperi a parte) saranno presto ridotti, in quanto potremo disporre di una rete capace di sopportare carichi maggiori.
Non abbiamo però dimenticato che il signor Serpilli ci chiede informazioni circa la nostra Carta dei Servizi.
La Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri 22 gennaio 1994, riguardante i "*Principi sull'erogazione dei servizi pubblici*" indica "i principi cui deve essere uniformata progressivamente l'erogazione dei servizi pubblici", quelli cioè volti a garantire il godimento dei diritti della persona. In realtà la Direttiva Ciampi è soprattutto uno strumen-

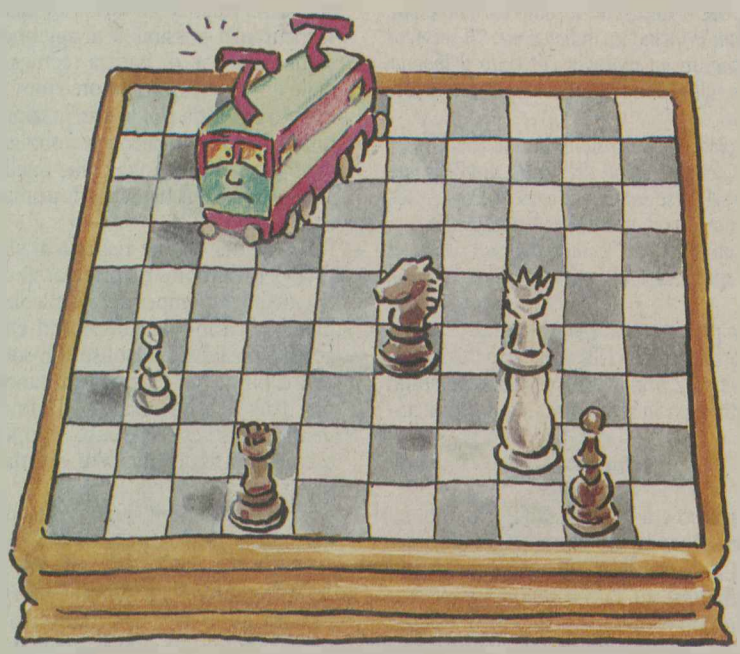
to per alimentare il processo di miglioramento continuo della qualità dei servizi pubblici e dell'effecienza dei soggetti erogatori, in quanto la qualità di un prodotto non può mai essere superiore alla qualità dell'azienda che li produce.
Sin dal 14 dicembre 1993 le Fs hanno aderito al Sistema sperimentale per l'attuazione della Carta dei Servizi, sottoscrivendo con il Ministro della Funzione Pubblica pro-tempore (il prof. Sabino Cassese) un Documento di intenti. Sono inoltre state tra le prime aziende erogatrici di servizi pubblici a elaborare volontariamente una loro "Carta" sperimentale (nonostante la mancanza di specifici obblighi di legge).
A questo testo (intitolato "Verso una Carta del Viaggiatore-Cliente Fs") abbiamo dato soprattutto una valenza interna, utilizzandolo come criterio di riferimento nel nostro processo di trasformazione e non per superficiali operazioni di marketing o di immagine. Non reputiamo infatti corretto promettere alla nostra clientela più di quello che siamo in grado di offrire. La pubblicazione della nostra Carta dei Servizi è comunque vincolata all'emanazione, da parte del Presidente del Consiglio dei Ministri, del decreto di approvazione dello "schema generale di riferimento" per il settore dei trasporti. Quanto prima divulgheremo, attraverso le pagine di questa rivista, il nostro testo provvisorio.
Una puntualizzazione rispetto ad alcune affermazioni del signor Serpilli è doverosa: il confronto con le associazioni dei consumatori non è per noi una sanzione, un castigo o peggio ancora una minaccia, ma una pratica abituale. Per il resto Le rivolgiamo le nostre scuse.

FS NELLE MARCHE: LASCIA O RADDOPPIA?

Complimenti per la rivista "Amico Treno", ben strutturata nelle varie rubriche (personalmete prediligo gli articoli di fondo graffianti e provocatori dell'ingegner Vaciago!). Dopo aver dato giustamente atto alle Fs sia dello sforzo compiuto nella direzione di un complessivo miglioramento della qualità del servizio (a parte qualche "distrazione" estiva), sia della validità di questa iniziativa editoriale ("Amico Treno", appunto, cui va attribuito il merito di avere promosso un flusso e un interscambio informativo fra azienda e clientela assolutamente impensabile fino a pochi anni orsono) vorrei sottoporvi alcuni quesiti e considerazioni.
1) L'ammodernamento e raddoppio della trasversale Falconara M.ma-Orte rientrano fra gli obiettivi strategici dell'azienda e, in caso positivo, con quali prevedibili tempi di realizzazione? In effetti alcune tratte (Falconara M.ma-Montecarotto; Foligno-Campello sul Clitunno; Terni-Orte) sono state raddoppiate o sono in fase di raddoppio anche con rettifica di tracciato, il che lascerebbe presupporre un serio impegno delle Fs in tal senso.
Purtroppo, le rimanenti tratte a semplice binario, fra l'altro di maggior estensione e, soprattutto, con marcate viziosità piano-altimetriche, esercitano un effetto penalizzante sui tempi di percorrenza e determinano condizioni di saturazione della linea.
In conclusione, a me sembra che le Fs, tese a perseguire l'obiettivo dell'acquisizione di una clientela sempre più ampia e diversificata, dovrebbero tempestivamente cogliere l'opportunità storica di soddisfare la crescente domanda di mobilità, supportata e correlata al fatto che la trasversale Adriatico-Tirreno, da Bologna a Pescara, si caratterizza in atto per la totale assenza di infrastrutture autostradali.
2) In tema di valorizzazione delle risorse esistenti non vi sembra che la tratta Ancona-Jesi (Ancona-Montecarotto quando le operazioni di raddoppio saranno ultimate) e viceversa, interessata di recente dal raddoppio dei binari nel tratto Falconara M.ma-Jesi, sia in atto sottodimensionata in termini di circolazione ferroviaria, nel senso, cioè, che la potenzialità della tratta - con riferimento anche alle avanzate tecnologie di cui è dotata - sia solo parzialmente sfruttata? Il raddoppio della Falconara-Montecarotto è stato a suo tempo programmato al solo fine di realizzare un miglioramento di pochi minuti nei tempi di percorrenza e di assicurare un maggiore rispetto degli orari, lasciando di fatto invariato, rispetto alla situazione ante-raddoppio, il numero complessivo dei treni circolanti? Personalmente riterrei di no. Al fine di conseguire una maggiore produttività dell'investimento effettuato - che ha comportato un consistente impegno di spesa - una soluzione potrebbe essere rappresentata da una intensificazione dei collegamenti, attraverso l'istituzione di un efficiente servizio di metropolitana di superficie, competitivo con il mezzo privato e come tale suscettibile di scoraggiarne il ricorso, tenendo anche presente che è operante una convenzione fra Fs e Azienda Municipalizzata Trasporti di Ancona, relativamente all'integrazione tariffaria treno+bus. È un progetto compatibile con le risorse di cui disponete?
3) Le motivazioni da voi ripetutamente addotte a sostegno del progetto Alta Velocità sono ampiamente condivisibili - e personalmente mi sfugge il senso di certe posizioni ostative - a condizione, peraltro, che si proceda parallelamente a sanare sollecitamente alcune anomale discrasie del sistema. Una situazione indubbiamente anomala - e anacronistica alle soglie del 2000 - è rappresentata dalle tratte ad andamento tortuoso e a semplice binario ancora in essere nella direttrice Adriatica Milano-Bologna-Bari (a sud di Ortona e l'intera tratta Termoli-San Severo). Non è ammissibile, nel momento in cui, giustamente, si impone l'urgenza della soluzione del problema Alta Velocità, che una delle due linee di grande comunicazione Nord-Sud presenti carenze strutturali del genere. Per la verità, percorrendo tale linea, ho notato rilevati e varianti di tracciato, ma ho avuto la sensazione che i lavori fossero fermi da tempo. Potete ragguagliarmi?

Alberto Maria Berti - Ancona

La competenza e la passione del signor Berti (nonostante la lunghezza della lettera) meritano sicuramente una risposta.
Alcune tratte della linea Orte-Falconara sono tuttora interessate da interventi di potenziamento. Il raddoppio dell'intero percorso è un poco oltre la fascia dei desiderata. Se ne è infatti già discusso nelle competenti commissioni parlamentari nonché tra gli enti locali interessati. Spetterà allo Stato l'ultima parola, quando si tratterà di stanziare i fondi necessari.
Per quanto riguarda la Jesi-Falconara siamo anche noi d'accordo sul fatto che sia una linea sottoutilizzata. Essa è infatti dotata dei migliori apparati tecnologici ed è quindi capace di elevate potenzialità. Per saturarla occorrerebbero però centri ben più popolosi di quelli marchigiani. Ciò non significa che l'opera sia inutile: il raddoppio della linea ha notevolmente migliorato la marcia dei treni, soprattutto al mattino, evitando l'incrocio fra i regionali Fabriano-Ancona e i due Intercity per Ancona-Roma. Da due anni, inoltre, nella fascia di prima mattina, si è aggiunto un nuovo treno regionale Jesi-Ancona.



Sulla base di queste premesse, per il momento non si intende accrescere l'offerta di treni regionali sulla relazione Fabriano-Ancona e segnatamente sulla tratta Jesi-Falconara. I treni in circolazione, nonostante il crescente numero di passeggeri, presentano infatti ancora un residuo di posti non occupati. Per migliorare e razionalizzare il servizio si punta invece a una sempre più piena integrazione con i vettori su gomma ("Trenomarchebus").
Infine i collegamenti Nord-Sud: miglioreranno sicuramente con il completamento dei lavori di raddoppio e di elettrificazione della linea Pescara-Lecce.

COME HO PERDUTO UN PRANZO



Amici della Redazione di "Amico Treno", leggo il vostro giornale da parecchio tempo e vi mando perciò un racconto da "Terza Classe". Ero stato invitato da amici nell'hinterland milanese per rinverdire vecchie amicizie e ricordi e, inoltre, per una gita a loro spese con pranzo sempre nei dintorni di Milano. Io, pensionato Inps con ben 900 mila lire mensili, accetto volentieri e prendo accordi per il tutto.

Il giorno 28 settembre 1995 mi accingo alla partenza. Faccio il biglietto nella stazione di Savona, città in cui risiedo e, per non fare una levataccia, decido di partire con l'intercity Cycnus, che proveniente da Ventimiglia, parte alle ore 8.41 da Savona alla volta di Milano Centrale, con arrivo previsto in quest'ultima stazione alle ore 10.45.

Il biglietto è già caro, ma il supplemento, trattandosi di intercity, lo trovo salatissimo.

Mi dicono che la spesa è giustificata per il comfort e la precisione dell'orario di arrivo. Soddisfatto di ciò, pago e parto.

Sul treno mi trastullo pregustando la bella giornata che mi attende e fantasticando su quanto avrebbe potuto capitarmi.

L'incontro con i vecchi amici, un buon pranzo gratuito e chissà quali altre cose: insomma, sono felice di avere accettato questo invito.

Ad un certo punto però il treno si ferma e torna indietro. Allarmato e meravigliato penso: "Come! Torna indietro? Un intercity?". Giustifico dicendomi: "Anche loro possono sbagliare strada o meglio binario: c'est la vie!".

Finalmente si riprende il viaggio in avanti, ma lentamente. Arrivo a Milano: gli amici non c'erano più. Avevano aspettato per un bel po' (40 minuti), quindi - poco fiduciosi sulla precisione dell'intercity - sono saliti sul locale, che parte puntuale, e sono andati a farsi la gitarella e il lauto pranzetto. Gli amici, un po' per farmi una sorpresa e un po' perché non conoscevano bene il posto, non mi avevano precisato la meta della gita. Tornare indietro subito non mi andava a genio, anche perché gli amici rimasti a casa rivedendomi mi avrebbero deriso dopo tutti i miei "vedrete cosa vi racconterò". Così, mogio mogio, ho peregrinato nei dintorni della stazione perseguitato da maghe, venditori ambulanti e giocatori di tre carte.

In sostituzione del bel pranzo mi sono accontentato di un panino e un bicchiere di vino: di più il borsellino non passava.

Così ho atteso con pazienza e malinconia la partenza del Milano-Ventimiglia delle ore 18.15 che mi avrebbe riportato a casa.

Ecco come un pensionato ha trascorso una giornata "infelice", "diversa", "avventurosa". Una gita ideata bene, ma svanita nell'intercity Cycnus ritardato.

Cordialmente.

P.S. Invio biglietti a conferma della veridicità del racconto.

Delio Cagnasso - Savona

Siamo sinceramente dispiaciuti per la disavventura capitata al signor Cagnasso. Vogliamo però rimediare (almeno in piccola parte) alla nostra colpa, fornendogli qualche spiegazione.

Il 28 settembre scorso fra Villamaggiore e Rogoredo erano in corso lavori di manutenzione alla linea elettrica aerea e per un improvviso inconveniente si è reso necessario l'istradamento sul binario "illegale" (nulla a che vedere con Ghino di Tacco o altri banditi di strada: in gergo ferroviario il "binario illegale" è quello riservato ai treni che procedono in senso opposto). Poiché la stazione di Villamaggiore non è predisposta per una manovra (diciamo "automatica") di questo tipo, si è dovuto far retrocedere l'Intercity "Cycnus" fino al primo scambio idoneo. Al signor Cagnasso è sembrato un evento prodigioso (il treno che torna indietro!), ma possiamo assicurargli che siamo nell'ordine delle cose possibili. Ci risulta, però, che il treno in questione quel giorno sia arrivato a Milano non con quaranta, ma con venticinque minuti di ritardo. Non sarà mica che gli amici abbiano "gonfiato" il ritardo per risparmiare un pranzo? Scherzi a parte, siamo mortificati e saremmo lieti - se volesse venirci a trovare in redazione - di offrirLe almeno un aperitivo, a titolo di parziale consolazione.

CAMORRA E ALTA VELOCITÀ

Carissimo "Amico Treno", leggo su "Ambiente Italia" di novembre 1995 un articolo su un tema che mi lascia sconsolato: "L'Alta Velocità in mano alla camorra". Vorrei innanzitutto chiarire che sono favorevole al progetto Tav purché si usi sempre l'interconnessione tra linee veloci e linee lente in modo che veramente tutti possano beneficiare delle nuove strutture. Premesso questo, mi pare comunque doveroso fare in modo che i cantieri siano concessi a ditte serie e responsabili. Nell'articolo di Stefano Sofi (di cui ti invio fotocopia) si legge che il senatore Ferdinando Imposimato ha compiuto indagini approfondite sul tema e così il Servizio Centrale Operativo di Polizia. Entrambi confermano come, al contrario, i lavori siano portati avanti da imprese camorristiche.

Tutto ciò riguarda non solo la qualità dell'opera, ma anche questioni di carattere puramente ecologico. Cave di sabbia abusive, che provocano l'abbassamento del terreno (con relativo dissesto idrogeologico), utilizzazione successiva di questi siti per trasformarli in discariche illegali di rifiuti, strutture architettoniche che deturpano un ambiente che, come quello dell'Agro-Aversano, deve essere trattato con la massima cautela.

Il treno sicuramente è meno inquinante dell'automobile, occupa meno spazio di un'autostrada e con progetti seri e responsabili penso sia possibile raccordarsi con zone naturalisticamente delicate. Certamente i vincoli ambientali devono essere rispettati e i problemi risolti con coordinamenti e buona volontà da ambo le parti. Mi sembra molto chiaro a proposito il pensiero di Enrico Fontana, responsabile dell'osservatorio istituito tra Legambiente e Arma dei Carabinieri in merito alle ecomafie: "Questo non vuol dire che nel Casertano non si debbano più fare opere pubbliche o interventi, ma è criminale perseguire un progetto così perverso...".

Spero di avere presto un tuo interessamento sul problema (se possibile con un articolo nei prossimi numeri del 1996).

Paolo Pacini - Savona

L'Alta Velocità è un progetto destinato a ridisegnare l'intero sistema dei trasporti. Il quadruplicamento delle principali linee ferroviarie non mira infatti a battere improbabili record di velocità ma si propone il complessivo potenziamento della rete esistente. La separazione dei traffici potrà inoltre consentire la riorganizzazione dei servizi regionali, locali e di bacino, nonché la riqualificazione delle aree ferroviarie urbane e dei centri di interscambio.

Nonostante i numerosi vantaggi offerti dall'Alta Velocità non mancano tuttavia le critiche e le polemiche, molto spesso ingiustificate.

Si prendano, ad esempio, le ripetute (e totalmente infondate) accuse circa presunti cedimenti verso gli interessi ecomafiosi che sarebbero rappresentati dalla parte più chiacchierata dell'industria napoletana del calcestruzzo.

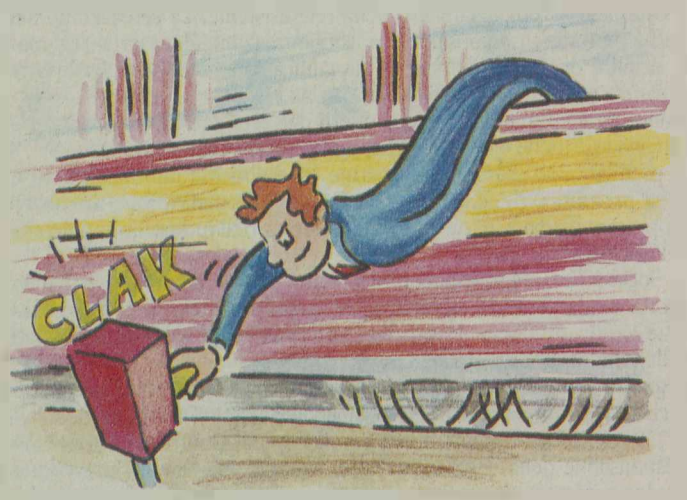
La Società Tav, che rigetta con forza tali sospetti, ritiene invece di aver adottato (travalicando talvolta anche la propria sfera di competenza) tutte le misure idonee a impedire l'infiltrazione di soggetti controllati dalla criminalità organizzata.

A questo proposito (nonostante il rischio della prolissità) riteniamo necessario fornire ai nostri lettori qualche elemento di riflessione.

Gli accordi contrattuali stipulati con il General Contractor Iricav Uno (responsabile della costruzione della tratta Roma-Napoli) prevedono che le opere possano essere realizzate:

- dalle imprese che costituiscono il Consorzio;
- da imprese subappaltatrici (nel rispetto della normativa vigente ed entro il limite massimo del 40 per cento);
- da imprese selezionate dal Consorzio (in misura non inferiore al 40 per cento) attraverso gare d'appalto indette nel rispetto della direttiva Cee 98/93.

In base alle attuali disposizioni di legge la Tav, nella sua qualità di soggetto competente ad autorizzare subappalti, è tenuta (art. 18 della legge 55/90) a espletare le verifiche antimafia unicamente nei confronti dei subappaltatori di lavori, mentre non è soggetta ad alcuna prescrizione circa i subappalti di forniture e servizi.
Ciò nonostante la Tav, in considerazione della rilevanza socioeconomica delle opere da realizzare, ha ritenuto opportuno adottare maggiori e più incisive forme di prevenzione rispetto alla prassi normalmente seguita dai concessionari di opere pubbliche.
A tal proposito sono state perciò inserite nei contratti stipulati con Iricav Uno clausole specifiche che impongono al Consorzio, agli affidatari e ai sub affidatari l'obbligo di osservare la normativa antimafia ben oltre gli ambiti della sua applicabilità. È inoltre contrattualmente previsto che i soggetti esecutori dei lavori debbano possedere specifici requisiti di carattere morale, tecnico ed economico.
La Tav ha sempre preteso il rispetto di tali obblighi, provvedendo ad acquisire direttamente la certificazione antimafia e la restante documentazione prescritta dalla legge.
A conferma di tutto ciò riportiamo una dichiarazione rilasciata dal senatore Imposimato all'indomani della pubblicazione del suo documento sui rapporti tra mafia e affidamento dei lavori nella regione Campania: «È la prima volta nella storia della lotta alla criminalità organizzata che si sta intervenendo in tempo reale e non a posteriori. Il positivo attivarsi della Società (Tav, *N.d.R.*) in questa vicenda ha avviato un processo di riesame degli appalti concessi».
Al General Contractor è stato poi imposto di operare in Assicurazione di Qualità, secondo le specifiche comunitarie, per quanto concerne la progettazione costruttiva, gli approvvigionamenti e la realizzazione.
Di sicura rilevanza è anche il sistema di informazioni creato dalla Tav per agevolare le verifiche degli organi inquirenti, con una banca dati contenente tutte le notizie riguardanti gli appaltatori e i subappaltatori della tratta Roma-Napoli.
Come si può facilmente rilevare la Tav ha dunque adottato tutte le misure di prevenzione e controllo: azioni di carattere diverso o ulteriori attività di indagine potrebbero destare dubbi di legittimità e costituirebbero indebite ingerenze nelle competenze istituzionalmente attribuite ad altri soggetti.
In merito alle preoccupazioni di natura "ecologica" manifestate dal nostro lettore, non possiamo che ribadire ciò che abbiamo più volte detto dalle pagine di questo giornale: la realizzazione della rete ad Alta Velocità sta avvenendo nel totale rispetto dell'ambiente e del territorio. Fin dalla fase progettuale l'intero sistema è stato sottoposto alla complessa procedura di Valutazione di Impatto Ambientale che ha certificato la validità degli accorgimenti adottati.
Per quanto riguarda la tratta Roma-Napoli, fra Ministero dell'Ambiente, Ministero dei Trasporti, Fs Spa e Tav Spa è stato anche siglato un Accordo Procedimentale che prevede l'istituzione di un Osservatorio Ambientale il cui compito è quello di effettuare un monitoraggio continuo sull'esecuzione dei lavori. Sono inoltre stati stanziati circa 160 miliardi per interventi di mitigazione ambientale, come il contenimento dei livelli di inquinamento acustico, il restauro vegetazionale ecc.



DUE ARGOMENTI NUOVI

Carissimo "Amico Treno", approfitto del motivo che mi spinge a scriverti per inviarti i miei complimenti per ciò che ogni mese ci fai conoscere e per chiederti quando sarà possibile trovarti su Internet e quindi quali sono i progetti in questa direzione da parte delle Ferrovie.
La vicenda che mi accingo a raccontare potrà sembrare la classica protesta per la convalida del biglietto, ma non è questa la mia intenzione.
Sono un accanito utilizzatore del treno (qualcuno mi definisce fissato), tanto da avere accettato la novità della convalida e tanto da notare e apprezzare gli sforzi che le Ferrovie stanno affrontando. Anche il comportamento del personale è meno superficiale e, forse, questa storia nasce da un eccesso di impegno (se mai, l'impegno, potrà essere eccessivo!).
Lunedì 20 novembre '95 mi presento al treno delle 21.20, con partenza da Milano. Premetto che non potevo stabilire con sufficiente anticipo la mia partenza per poter fare la prenotazione e ho dovuto affrontare una lunga corsa per riuscire ad arrivare in tempo per la partenza.
La carrozza che mi riguardava era così lontana dalla testa del binario che andava ben oltre la tettoia della stazione. Riesco a salire, vado dritto dal cuccettista e chiedo se c'è una cuccetta libera. Alla sua risposta affermativa dico di non aver convalidato il biglietto e faccio notare che mancano tre minuti alla partenza. Cioè non sarei riuscito a raggiungere l'obliteratrice.
Lui rimanda la decisione sul da farsi all'arrivo del controllore, il quale mi raggiunge nello scompartimento, dopo poco tempo dalla partenza del treno. Io tento di spiegare la mia situazione: si trattava di scegliere tra convalidare il biglietto e rischiare di perdere 81 mila lire nel caso non avessi trovato il posto, o rischiare di pagarne 10 mila di esazione.
Il controllore non mostra un minimo di comprensione, forse perché stanco di ripetere continuamente la stessa storia, e si fa forte del fatto che, se non avessi dichiarato la mancata convalida, avrei dovuto pagare 40 mila lire. Prendo i soldi per pagare e tento di insistere, ma lui non si "smuove". Pago e mi siedo. Adesso mi chiedo: questo che può sembrare un caso limite, non può essere evitato? Se ci fosse stata una obliteratrice davanti alla carrozza, sarei sceso dopo aver parlato col cuccettista e avrei regolarizzato il biglietto! Volendo esagerare si potrebbe anche pensare di installare queste macchinette sulle carrozze con funzionamento simile a quelle sugli autobus e con il blocco dopo qualche minuto dalla partenza. Capisco che è bene presentarsi con sufficiente anticipo sulla partenza, ed è sempre stato così, ma può capitare. Capitando nel corso della vita e moltiplicando per tutti i viaggiatori... e penso anche a quelle coincidenze (non solo treno-treno) troppo... "coincidenti", in cui l'obliterazione può significare non partire con quel treno.
Ti ringrazio per l'attenzione che mi hai prestato e ti aspetto, come sempre, nella buca delle lettere.

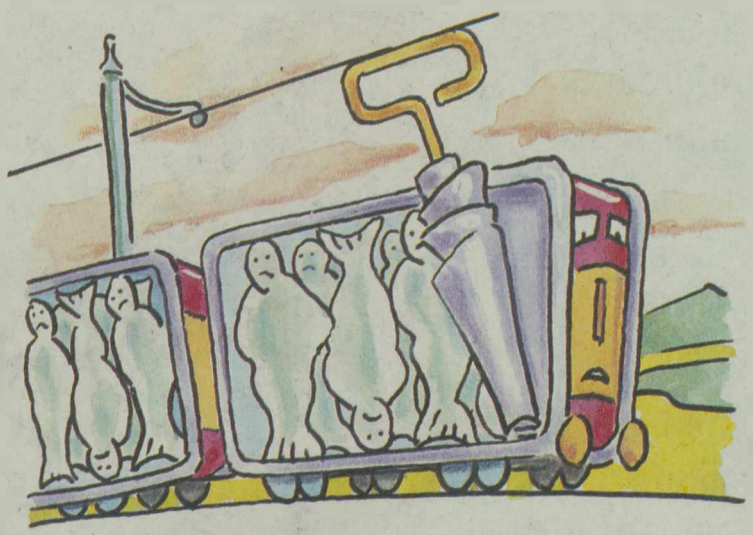
Francesco Ravenda - Reggio Calabria

La lettera del signor Ravenda ci consente di affrontare due argomenti che non sono ancora stati trattati in questa rubrica.
Disporre di uno spazio su Internet è un'idea che già da tempo stiamo accarezzando: abbiamo infatti previsto la creazione di un sito per il nostro giornale e presto vi illustreremo con maggiori dettagli questa nuova possibilità di comunicare con noi. Sarà una comunicazione più veloce, attraverso la quale potremo fornirvi le informazioni che desiderate e voi potrete ricevere una risposta quasi "in diretta".
Lo spazio a disposizione sarà diviso in sezioni e rubriche, le stesse già presenti sulle pagine di "Amico Treno". Utilizzando questo canale telematico, chi vorrà potrà mettersi in contatto e ottenere notizie e indicazioni su molteplici argomenti. Vi offriremo anche la possibilità di una rapida consultazione dei numeri arretrati: infatti, classificheremo alcuni temi già trattati nella nostra rivista e le risposte di maggiore interesse pubblicate nella rubrica delle lettere.
Tra i nostri progetti c'è anche quello di consentire tramite Internet un facile accesso alle informazioni contenute nell'Orario ufficiale Fs.
Nella seconda parte della sua missiva, il signor Ravenda lamenta alcune difficoltà relative alla necessità dell'obliterazione prima della partenza. Non vogliamo soffermarci su questo aspetto (già ampiamente

affrontato in queste pagine), ma vogliamo prendere in esame il suggerimento che egli ci fornisce - installare le obliteratrici a bordo delle carrozze - come fattibile ipotesi per evitare disagi.

Il nostro cliente ha ragione e lo ringraziamo per il consiglio. La proposta è stata attentamente valutata: purtroppo, come di seguito spiegheremo, non può rappresentare un rimedio risolutivo degli inconvenienti segnalati. Infatti, per garantire in ogni caso la possibilità di convalida del biglietto, sarebbe opportuno equipaggiare ciascun veicolo con due macchinette obliteratrici (una per ciascun accesso dall'esterno). Inoltre, onde evitare eventuali abusi, sarebbe necessario bloccare dopo qualche minuto dalla partenza il funzionamento delle macchinette e per questo bisognerebbe prevedere un ulteriore dispositivo capace di "sentire" la marcia del treno. In questo modo, le possibilità di avarie e quindi le difficoltà di manutenzione aumenterebbero.

Senza contare che gli oneri di spesa da sostenere (spesa diretta per l'acquisto delle attrezzature e oneri di manutenzione delle nuove apparecchiature) risulterebbero molto elevati. Ovviamente il parco veicoli interessato sarebbe molto consistente, in quanto, per ragioni di omogeneità, il provvedimento dovrebbe riguardare anche i mezzi leggeri (elettromotrici e relativi rimorchi). Equipaggiare l'intero parco veicoli Fs richiederebbe anche tempi molto lunghi (è impossibile eseguire simultaneamente l'installazione delle obliteratrici su tutti i rotabili) e pertanto si verificherebbe una situazione transitoria (con veicoli attrezzati e altri sprovvisti dell'apparecchiatura) anch'essa fonte di probabili disagi.



UN ESEMPIO DI SCORTESIA

Il giorno 17 novembre '95, poiché era in corso lo sciopero dei trasporti, telefono alla stazione ferroviaria di Legnano, alle ore 15, per sapere se è in orario il treno proveniente da Milano intorno a quell'ora. Non ottengo alcuna risposta, poiché il telefono squilla inutilmente per tre volte. Non potendo aspettare oltre, mi reco in macchina alla stazione; entro e non trovo nessun addetto in servizio agli sportelli.

Trascorrono cinque minuti abbondanti, arrivano due dipendenti e, alle mie rimostranze per la mancata informazione, rispondono che erano andati tutti e due in bagno (e lo sportello?) e che da loro non potevo pretendere alcuna informazione telefonica. Infatti uno dei due "signori" mi fa notare "gentilmente" e testualmente che se sua moglie deve parlare con lui "alza le chiappe e si reca in stazione"! (sic)

Chiedo: è accettabile un tale comportamento da parte di due dipendenti? È ammissibile lasciare una stazione completamente sguarnita di personale, anche solo per alcuni minuti? È vero che al telefono non si devono o possono dare informazioni, soprattutto in caso di sciopero o di bisogno?

Maria Antonietta Scolari - Castellanza (Varese)

Alla signora Scolari abbiamo già rivolto privatamente le nostre scuse per l'incresciosa episodio, che abbiamo tra l'altro tempestivamente segnalato al Nucleo territoriale dei Servizi di stazione.

Pubblicando questa lettera intendiamo rivolgerci, una volta tanto, ai nostri colleghi ferrovieri. Non a tutti, ma a quei pochi che ancora si dimostrano refrattari all'acquisizione di una diversa mentalità, con la speranza che vogliano cogliere il segnale.

Ai nostri clienti rivolgiamo invece un caldo invito: chiedete (al personale incaricato, ovviamente) tutte le informazioni di cui avete bisogno, soprattutto in caso di necessità (scioperi, imprevisti, ritardi ecc.). Se poi vi viene risposto in maniera scortese, pretendetele. È un vostro diritto. Considerate, però, che nelle situazioni di emergenza per il nostro personale le condizioni di lavoro diventano molto più difficili e (in particolare nei piccoli impianti) innanzitutto si bada a garantire la sicurezza dell'esercizio. Questa non può certamente essere una scusante, è solo una richiesta di maggiore comprensione verso i problemi di chi si trova a operare in situazioni complicate.

VIAGGI DA SARDINE

Sono uno studente universitario, pendolare sulla linea Calalzo-Padova, limitatamente alla tratta Montebelluna-Padova. Quale assiduo frequentatore di tale tratta desidero segnalare alcuni problemi costantemente presenti. Innanzitutto, la persistente assenza di indicazioni relative alla destinazione e alla partenza dei treni, per quanto riguarda i cartelloni ai binari 7, 8 e 9 della stazione di Padova. Essi risultano infatti costantemente spenti. Desidererei poi sapere con quale criterio è stata anticipata di 3 minuti la partenza dell'ex treno delle 19.05 Padova-Belluno e ne è stato ritardato l'arrivo a Montebelluna di almeno (se va bene) 6 minuti.

Infine vorrei segnalare la indecorosa situazione del treno Calalzo-Padova, che alle 10.07 parte da Montebelluna. Tale treno è costituito da due (!) automotrici, le quali, soprattutto al lunedì, giungono già zeppe di persone e bagagli. A Castelfranco si può ritardare di 5-10 minuti per far sì che ci si possa pigiare ben bene, in modo che altri (poveri) utenti delle Fs possano salire. A Camposampiero si arriva al punto in cui alcuni utenti rinunciano a salire, in quanto non possono mettere piede neanche sul primo scalino. Ci vuole tanto ad aggiungere almeno altre due carrozze?! Faccio notare che negli altri giorni della settimana la situazione è di poco migliore (un po' meno stretti delle sardine!).

Ritengo perciò offensivo aumentare abbonamenti e biglietti e arrivare al punto che un utente non possa salire in treno perché non c'è neanche posto in piedi!

Quale lettore di "Amico Treno" vi scrivo perché ho notato quanto vi stiano a cuore i problemi dei viaggiatori. La mia vuole essere una critica costruttiva, in quanto sono e vorrei continuare a essere un utente delle Fs.

Marco Faccin - Caerano S. Marco (Treviso)

Prima di entrare nel merito dei problemi sollevati, vogliamo ringraziare il signor Faccin per la fiducia che ripone in noi e, soprattutto, per il suo garbo, nonostante tutti i disagi che è costretto a subire insieme agli altri viaggiatori.

Ci siamo perciò sentiti un po' risollevati quando i colleghi della Direzione regionale trasporto locale del Veneto ci hanno comunicato che il treno delle 10.07 da Montebelluna, nel giorno seguente i festivi, è stato rinforzato con altre 2 vetture, passando da 136 a 272 posti. È una misura ancora insufficiente, tuttavia si sta vagliando la possibilità, a partire dal prossimo orario, di potenziare la capacità di accoglienza di questo convoglio in tutti i giorni feriali del periodo scolastico.

Per quanto riguarda poi il treno Padova-Belluno delle 19.02, l'aumento della percorrenza è dovuto a difficoltà di circolazione. La maggiore sosta a Castelfranco è infatti dettata dal contemporaneo movimento di altri treni, compreso il diretto 2817 da Trento, che arriva alle 19.33 e consente un veloce trasbordo ai viaggiatori diretti a Montebelluna/Belluno. C'è inoltre la necessità di incrociare a Fanzolo l'espresso "Freccia delle Dolomiti" per Milano, anticipato rispetto all'anno precedente.

Infine i cartelli indicatori della stazione di Padova: quelli posti ai binari 7, 8 e 9 sono disattivati perché si stanno eseguendo interventi di ammodernamento del sistema.

Ccà nisciun' è Fs

AMICOTRENO è un periodico delle Fs, ma la rivista la fate voi con i vostri consigli, le domande e le proteste a cui diamo ampio spazio.
Perchè «ccà niusciun' è fess'» e sappiamo bene che per cambiare ci vuole la partecipazione di tutti.

E già che c'eravamo abbiamo fatto un giornale amico che sa intrattenervi con fumetti, racconti, idee e consigli per i vostri viaggi.

Continuate a scriverci come avete fatto finora e, sopratutto, continuate a leggere **AMICOTRENO.**

È un buon modo per rimanere giovani: noi, voi e il treno



AMICOTRENO

il mensile delle proposte in movimento

AMICOTRENO

Periodico d'informazione per il viaggiatore GIUGNO 1996 ANNO 5 - N. 6

Sped. abb. post. comma 26 art. 2, Legge n. 549/95 - ROMA



RESTATE TUTTI CON NOI

LA NUOVA LOGICA DEGLI INVESTIMENTI FERROVIARI

COME PARTECIPARE AL PRIMO "FESTIVAL DI AMICOTRENO"

TIKI Milano

VIAGGI

Voglia

piacere

amici.

libertà

abbonamento

sorriso

INSIEME

OMANI

curiosità

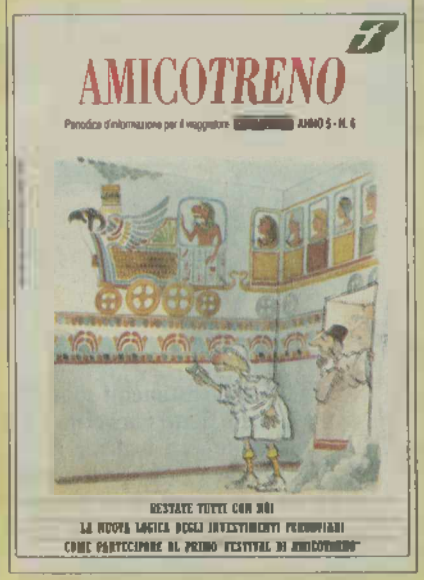


C'è uno spazio libero dove scoprire, conoscere, chiedere, proporre, sorridere, e viaggiare è facile. **E' AMICOTRENO: il mensile per chi si muove liberamente.**

AMICOTRENO

il mensile delle proposte in movimento

PERIODICO MENSILE DELLE FERROVIE S.p.A. - DIVISIONE TRASPORTO LOCALE - ANNO 5 - n. 6



Direttore responsabile
Carlo Pino

Comitato di direzione:
Stefano Bernardi (Condirettore Area Trasporto Metropolitano e Regionale), Mario Miniaci (Condirettore Area Passeggeri), Carlo Pino (Responsabile rapporti con i Clienti Divisione TL), Giuseppe Sciarrone (Direttore Area Passeggeri), Cesare Vaciago (Direttore Area Trasporto Metropolitano e Regionale)

Redazione: Cristina Forghieri (servizi speciali), Marisa Radogna (caporedattore), Salvatore Sodano
Segretaria di redazione: Giusy Stella

Collaboratori:
Danilo Antolini, Giorgio Asunis, Mick Bagalà, Mario Benedetti, Fulvio Bergaglio, Silvano Bonaiuti, Renato Calabrese, Giandomenico Calvi, Giovanni Cassola, Margherita Castelli, Annalisa Celino, Nico Colonna, Leonardo Cordone, Ezio Corradi, Luciano Covi, Angelo Dadda, Massimo Di Mauro, Davide Dragoni, Mario Elia, Alessandro Fantini, Massimo Ferrari, Bianca Maria Fiorillo, Ewald Fischnaller, Paolo Galletta, Nada Gaudino, Gino & Michele, Mirella Giustiniani, Edoardo Gorzegno, Silvio Grandi, Corrado Leonarduzzi, Enzo Lunari, Fiorenzo Martini, Lorenzo Maruotti, Francesco Midili, Vittorio Moffa, Rita Nespoli, Teodoro Oliva, Ernesto Orsini, Luigi Pasetti, Athos Pessalacqua, Giovanni Pinchi, Angelo Piras, Giacomo Pittau, Dario Recubini, Giambattista Rodolfi, Silvano Roggero, Agostino Romita, Antonietta Sannino, Mauro Scarpi, Franco Vittorio Scimò, Salvatore Sentina, Sandrino Spagnoli, Rodolfo Valentini, Luisa Velardi, Patrizio Vellucci, Francesco Vinci.

Redazione: Corso Magenta, 24 - 20123 Milano
Tel. 02/72439269-460-295 - Fax 02/72439355-464-280

Progetto grafico e impaginazione: Studio Cancelli - Milano

Referenze fotografiche: pag. 13 Silvio Cinquini; pagg. 14-15 Archivio Fs , pagg. 16, 18 Marco Bruzzo (Ag. D-Day).
Illustrazioni: Marco Vaglieri

Stampa: Baioni Stampa - Roma
Impianti per la stampa: Color Sistem - Milano

Editore: Leonardo Periodici Srl - Viale dei Mille, 35 - Milano
Iscrizione al Tribunale di Milano n° 543 del 16/10/1992
Tiratura 400.000 copie

Il disegno di copertina è di Enzo Lunari

SOMMARIO

4 Restate tutti con noi

6 La nuova logica degli investimenti ferroviari

10 La stazione si fa in tre!

12 La Liguria entra nel sistema Alta Velocità

13 Volontari per il treno

14 Come partecipare al primo "Festival di Amico*Treno*"

16 Nuovi suonatori, ma la musica non cambia

17 Chi decide paga, chi paga può comandare

19 Sul Gottardo dell'Umbria

22 Eritreo Cazzulati

23 Speciale Mister No & Nick Raider

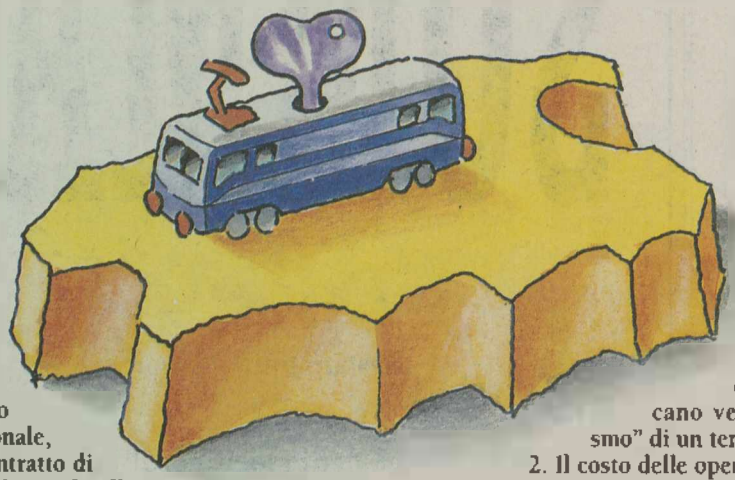
27 "Terza classe"

28 Da leggere in treno

29 Agenda

42 Lettere & lettere

Restate tutti con noi

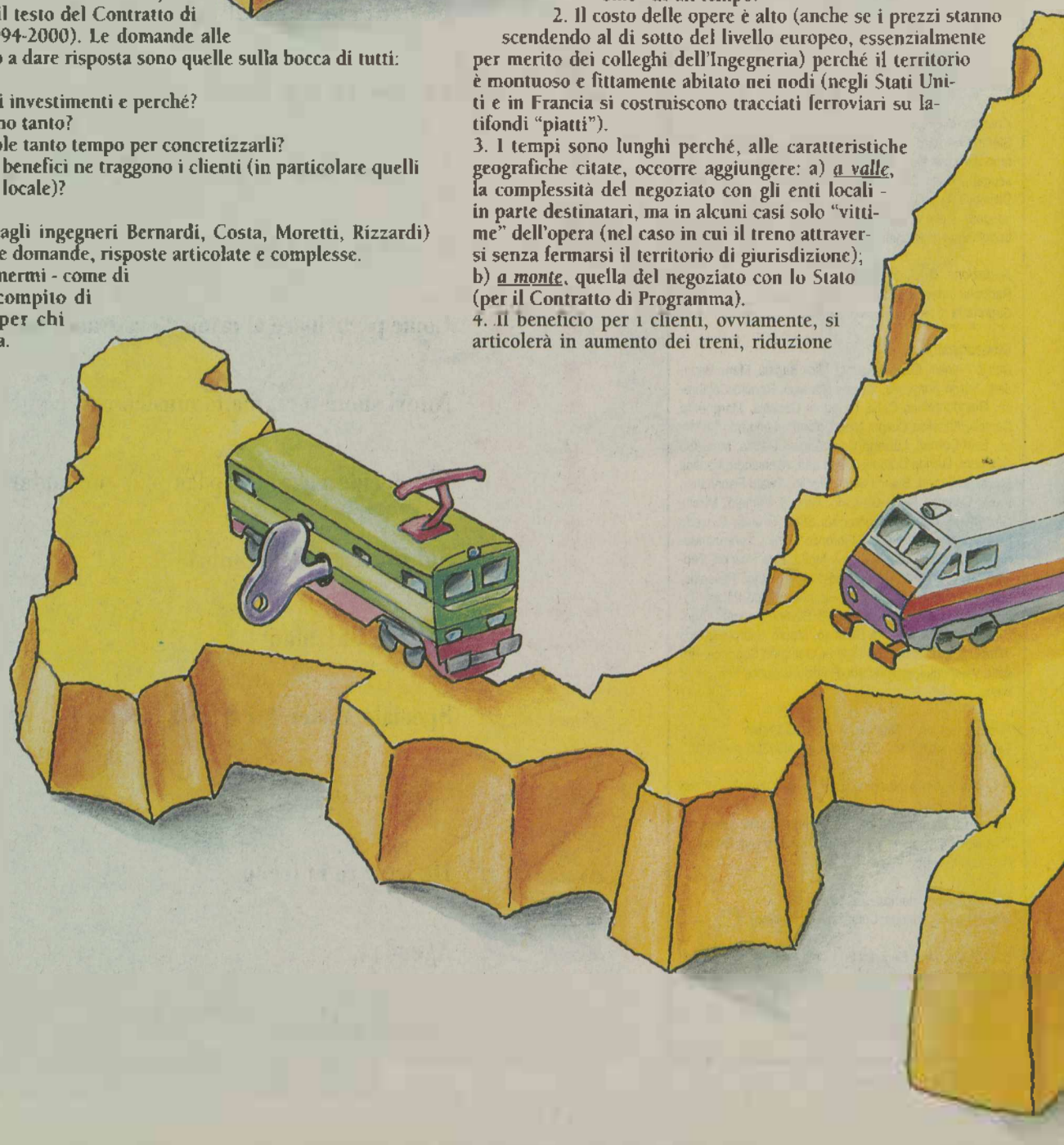


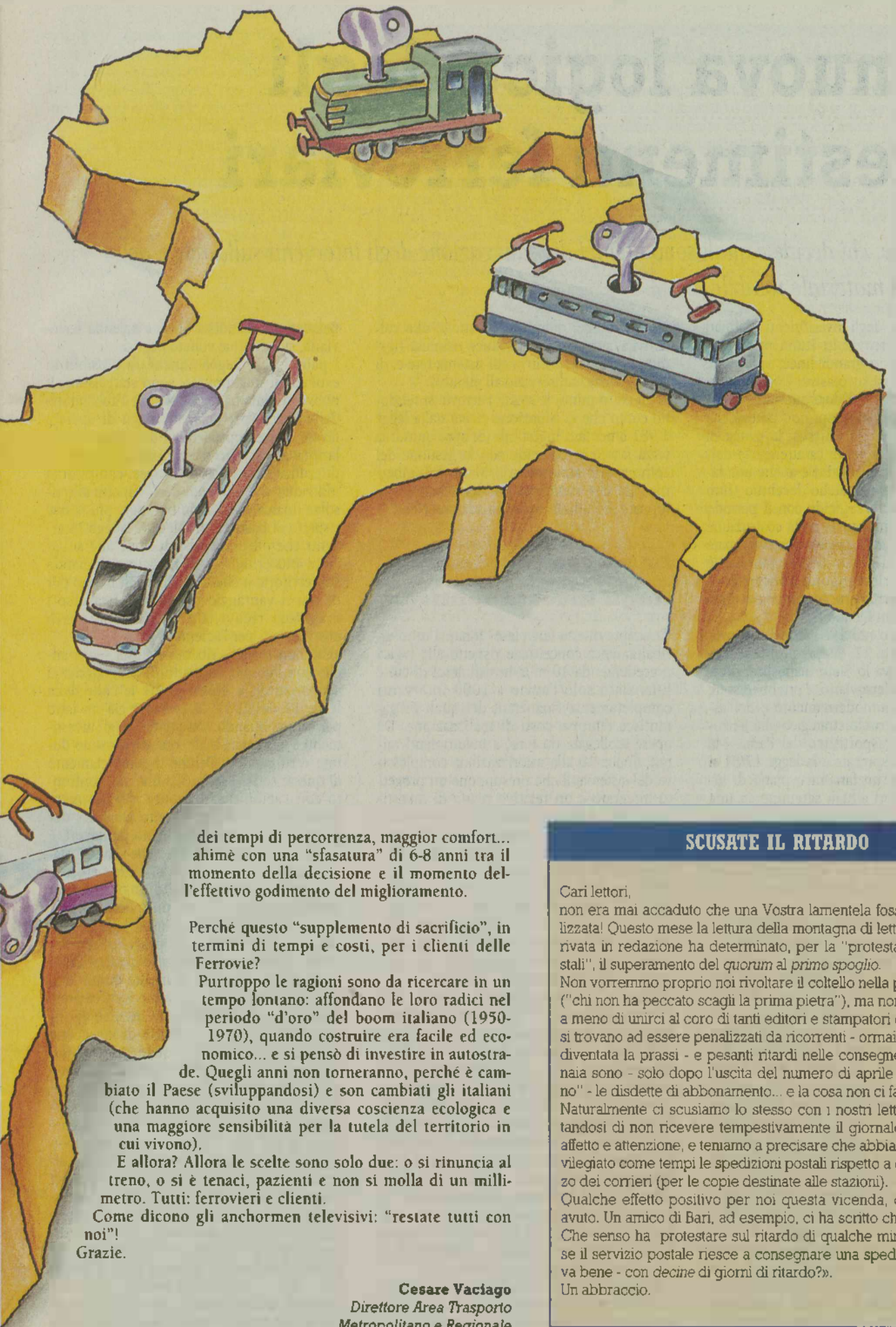
Cari amici,
questo numero è, in buona parte, destinato a parlare degli investimenti ferroviari (dei quali "Amico Treno" di maggio ha tracciato il profilo economico-istituzionale, riproducendo il testo del Contratto di Programma 1994-2000). Le domande alle quali proviamo a dare risposta sono quelle sulla bocca di tutti:

- chi decide gli investimenti e perché?
- perché costano tanto?
- perché ci vuole tanto tempo per concretizzarli?
- alla fine, che benefici ne traggono i clienti (in particolare quelli del trasporto locale)?

Le interviste (agli ingegneri Bernardi, Costa, Moretti, Rizzardi) danno, a queste domande, risposte articolate e complesse. Provo ad assumermi - come di consueto - il compito di semplificare per chi ha più premura.

1. Gli investimenti sono decisi dallo Stato (Governo e Parlamento). La logica è di tipo sistemico (= ferrovie pensate come un "tutto") anche se non mancano venature del "campanilismo/localismo" di un tempo.
2. Il costo delle opere è alto (anche se i prezzi stanno scendendo al di sotto del livello europeo, essenzialmente per merito dei colleghi dell'Ingegneria) perché il territorio è montuoso e fittamente abitato nei nodi (negli Stati Uniti e in Francia si costruiscono tracciati ferroviari su latifondi "piatti").
3. I tempi sono lunghi perché, alle caratteristiche geografiche citate, occorre aggiungere: a) *a valle*, la complessità del negoziato con gli enti locali - in parte destinatari, ma in alcuni casi solo "vittime" dell'opera (nel caso in cui il treno attraversi senza fermarsi il territorio di giurisdizione); b) *a monte*, quella del negoziato con lo Stato (per il Contratto di Programma).
4. Il beneficio per i clienti, ovviamente, si articolerà in aumento dei treni, riduzione





dei tempi di percorrenza, maggior comfort... ahimè con una "sfasatura" di 6-8 anni tra il momento della decisione e il momento dell'effettivo godimento del miglioramento.

Perché questo "supplemento di sacrificio", in termini di tempi e costi, per i clienti delle Ferrovie?

Purtroppo le ragioni sono da ricercare in un tempo lontano: affondano le loro radici nel periodo "d'oro" del boom italiano (1950-1970), quando costruire era facile ed economico... e si pensò di investire in autostrade. Quegli anni non torneranno, perché è cambiato il Paese (sviluppandosi) e son cambiati gli italiani (che hanno acquisito una diversa coscienza ecologica e una maggiore sensibilità per la tutela del territorio in cui vivono).

E allora? Allora le scelte sono solo due: o si rinuncia al treno, o si è tenaci, pazienti e non si molla di un millimetro. Tutti: ferrovieri e clienti.

Come dicono gli anchormen televisivi: "restate tutti con noi"!

Grazie.

Cesare Vaciago
Direttore Area Trasporto Metropolitano e Regionale

SCUSATE IL RITARDO

Cari lettori,
non era mai accaduto che una Vostra lamentela fosse così generalizzata! Questo mese la lettura della montagna di lettere che ci è arrivata in redazione ha determinato, per la "protesta sui ritardi postali", il superamento del *quorum* al *primo spoglio*.
Non vorremmo proprio noi rivoltare il coltello nella piaga dei ritardi ("chi non ha peccato scagli la prima pietra"), ma non possiamo fare a meno di unirci al coro di tanti editori e stampatori di periodici che si trovano ad essere penalizzati da ricorrenti - ormai sembra essere diventata la prassi - e pesanti ritardi nelle consegne postali. Centinaia sono - solo dopo l'uscita del numero di aprile di "Amico Treno" - le disdette di abbonamento... e la cosa non ci fa certo piacere.
Naturalmente ci scusiamo lo stesso con i nostri lettori, che lamentandosi di non ricevere tempestivamente il giornale ci dimostrano affetto e attenzione, e teniamo a precisare che abbiamo sempre privilegiato come tempi le spedizioni postali rispetto a quelle per mezzo dei corrieri (per le copie destinate alle stazioni).
Qualche effetto positivo per noi questa vicenda, comunque, l'ha avuto. Un amico di Bari, ad esempio, ci ha scritto chiedendosi: «(...) Che senso ha protestare sul ritardo di qualche minuto di un treno se il servizio postale riesce a consegnare una spedizione - quando va bene - con *decine* di giorni di ritardo?».
Un abbraccio.

Carlo Pino

La nuova logica degli investimenti ferroviari

Chi propone, chi decide e quali sono i tempi di realizzazione degli interventi sulla rete e del rinnovo del materiale rotabile

La storia degli investimenti destinati alle Ferrovie in Italia può ricostruirsi, a grandi linee, sulla base di tre fasi successive. Dopo la ricostruzione del dopoguerra, che per urgenza dei tempi non poteva che ripristinare quanto già esisteva, la prima di queste fasi è per la verità caratterizzata dall'assenza di investimenti. Ed è anche una fase non breve: dura qualche decennio (fino agli inizi Ottanta) e coincide con il periodo che vede l'Italia impegnata nella costruzione di una delle reti autostradali più sviluppate d'Europa. Ed è su questo fronte che tutte le risorse finanziarie vengono concentrate, mentre la linee ferroviarie continuano a essere quelle degli anni Quaranta.

Le cose cambiano nel 1981 con l'approvazione della legge n. 17. Si apre così la seconda fase, che ritrova lo Stato disposto a investire nel sistema ferroviario. Potrebbe essere l'occasione dell'ammodernamento e dell'assegnazione di un ruolo strategico alle Ferrovie nel sistema trasportistico del Paese. Ma l'occasione viene sprecata e la legge 17/81 si caratterizza come un faraonico piano di investimenti (a valori attuali saremmo su una cifra vicina ai 200 mila miliardi, che oggi non solo l'Italia, ma anche Stati ben più ricchi non si potrebbero permettere), già vanificato al suo nascere dalla logica degli interventi "a pioggia", che disperdono risorse a scapito del valore aggiunto che invece dovrebbe essere dato al sistema complessivo.

«Un piano – commenta **Giovanni Costa**, responsabile della Programmazione territoriale Fs – che ai tempi è stato vissuto come una sorte di "croce e delizia" da parte dell'azienda. Delizia perché finalmente si usciva dal dimenticatoio per quanto riguardava gli investimenti e croce perché alla fin fine la dotazione finanziaria destinata dalla legge 17/81 era meno di un decimo del totale: il resto era demandato alle leggi finanziarie successive, che finirono per destinare annualmente 3 mila miliardi per gli investimenti sulla rete e 2 mila per il rinnovo del materiale rotabile. Il risultato fu che partirono mille opere tutte assieme, si aprirono mille cantieri e non si chiusero per anni. Anzi molti di questi li abbiamo in eredità tuttora. Ma la vera "croce", di cui ancora oggi stiamo pagando lo scotto e che ha impedito all'epoca un decollo significativo e pianificato del trasporto ferroviario, è la logica della legge 17/81: un piano di opere e non di sistema. Un piano che, quindi, costa molto alla collettività, ma che non produce nessuna ricaduta funzionale positiva sul sistema rete e, di conseguenza, sul servizio all'utente».

A un certo punto le stesse Ferrovie si rendono conto che la situazione creata dalla legge 17/81 è nei fatti ingestibile. Si apre quindi la terza fase, che coincide con la gestione del commissario straordinario Mario Schimberni. Fase che viene poi portata avanti e sviluppata dall'attuale amministrazione Necci.

La nuova politica degli investimenti

Cosa apre questa terza fase? Innanzi tutto un ribaltamento concettuale rispetto alla logica precedente: da 10 mila investimenti di cui è finanziato solo l'avvio a 1000 interventi completamente finanziati, dei quali Fs garantisce tempi o costi di realizzazione. Da opere scollegate tra loro, a investimenti mirati, finalizzati alla valorizzazione complessiva del sistema: il che presuppone un progetto integrato e un relativo piano di investimenti che abbiano ricadute positive sia dal punto di vista sociale (sviluppo del trasporto su ferro per bilanciare gli aspetti negativi del trasporto su gomma, potenziamento dell'offerta e migliore servizio alla clientela), sia dal punto di vista aziendale (quale destinazione degli investimenti per la valorizzazione complessiva dell'impresa Fs, quale progettazione, quali regole per avere il controllo di costi e tempi di realizzazione delle opere).

«La nuova logica – commenta Costa – è in altre parole quella di una maggiore responsabilizzazione congiuntamente dell'azienda e dell'azionista Stato: sia nei confronti della domanda che viene dal sociale, per cui si metteranno al primo posto gli investimenti che risolvono le situazioni più critiche (là dove c'è maggiore mobilità, traffico stradale e inquinamento), sia nei confronti dei conti economici della società Fs. In questo caso l'azionista è consapevole che se vorrà offrire servizi che per le Ferrovie sono deficitari, ne dovrà finanziare anche i costi. E che comunque gli investimenti in infrastrutture costose quanto inutili per i benefici sociali che producono non sono più praticabili».

Con la trasformazione delle Fs in società per azioni e l'introduzione del contratto di programma che regola i rapporti economici e finanziari tra azionista Stato e azienda ferroviaria, si è dunque voltato pagina.

I paletti delle regole, anche se passibili di evoluzioni migliorative, sono stati fissati. Il nuovo sistema ha reso possibile l'abbandono della logica (perversa) dei piani di opere a favore di scelte progettuali di sistema, in relazione agli scenari di sviluppo delle correnti di traffico nazionali ed europee, con priorità individuate. Il che vuol dire, rispetto alle risorse finanziarie disponibili, oggi più scarse rispetto al passato, privilegiare quegli interventi che offrono una soluzione alle situazioni più critiche e di maggiore domanda sul territorio e che in quanto tali hanno per di più il vantaggio di offrire, attraverso i maggiori ricavi, un miglior rapporto costi/introiti per l'azienda Fs.

«Ciò non toglie – ribadisce Costa – che anche con l'ultimo contratto di programma ci siamo trovati a dover gestire le code della legge 17 del 1981. E questo è già un fatto per capire, quando una politica degli investimenti è impostata male, quanto possono durare certi cantieri. Perché il completamento di queste code? Perché alla fine, nel confronto con l'azionista, di fronte a certe opere giunte ormai a uno stato tanto avanzato, dopo più di dieci anni dall'inizio dei lavori, è stato concordemente deciso che sarebbe stato assurdo non completarle. Direi però che con quest'ultimo contratto di programma abbiamo davvero chiuso un'epoca». Un segnale forte della nuova politica degli investimenti è rappresentato dal progetto Alta Velocità, che sin dall'inizio si è caratterizzato come sistema separato, sganciato quindi dalle prassi consuete, attraverso la creazione della Tav, società partecipata insieme ai privati, e della Italferr, la società di ingegneria chiamata a progettare i quadruplicamenti della nuova rete. A livello europeo ci sono solo tre esperienze di questo tipo: la costruzione del tunnel sotto la Manica, il progetto tedesco per la realizzazione del treno magnetico e la Tav che – come sottolinea Costa – sta facendo scuola in Europa: «E difatti – afferma – si tratta di un'operazione di "project financing" innovativa per il settore dei trasporti, che non impegna – tramite il sostegno bancario degli azionisti privati Tav – direttamente e immediatamente le finanze pubbliche (10 mila miliardi sono a carico dello Stato e 15 mila dei privati), e che soprattutto ha indirizzato l'azienda Fs verso quelle che sono le logiche manageriali delle

aziende a capitale privato, che devono proporre all'azionista quali strategie hanno deciso di porre in essere per lo sviluppo e la valorizzazione dell'impresa, con quali piani di investimenti e, alla fine, rispondere dei risultati». Con l'ultimo contratto di programma viene poi introdotta un'ulteriore novità: per ogni futuro investimento, le Fs si impegnano a redigerne l'analisi finanziaria (costi/ricavi) e l'azionista Stato l'analisi economica (costi/benefici per la collettività): «Un modo – commenta Costa – per avere chiarezza e trasparenza sulla valenza degli investimenti proposti».

Il ruolo di Parlamento ed enti locali

Attualmente gli investimenti ferroviari, individuati dal management aziendale e proposti all'approvazione del Consiglio di Amministrazione, devono essere sottoposti anche alla valutazione preventiva del Cipe e delle Commissioni trasporto della Camera e del Senato; mentre per quanto riguarda la realizzazione delle nuove infrastrutture è necessario il parere favorevole del Ministero dell'Ambiente per la valutazione di impatto ambientale e quello degli enti territoriali (Regioni, Comuni, Province).
Anche qui qualcosa è cambiato, anche se il percorso è spesso defatigante. Lo strumento delle "conferenze dei servizi", utilizzato per i quadruplicamenti dell'Alta Velocità, e quello degli "accordi di programma" con gli enti locali hanno sveltito i tempi e soprattutto hanno dato un'impostazione di chiarezza a rapporti e intenti reciproci. «Un tempo – spiega Costa – si chiedeva il benestare opera per opera; il che, oltre ai tempi lunghi, non rendeva possibile una visione d'insieme del ruolo svolto dalle Ferrovie sul territorio. Oggi invece agli enti locali offriamo un quadro complessivo: non solo i singoli interventi o le singole opere, ma cosa vogliamo potenziare, in che misura possiamo aumentare i treni regionali, quali nuovi assi di collegamento vogliamo introdurre, quali aree oggi degradate possiamo riqualificare. Sulla base di tutti questi elementi viene definito un accordo di programma, in cui l'ente locale non è più terzo, ma partner e infatti, in molti casi, ha anche partecipato al finanziamento di alcuni interventi». Questo non vuol dire però che la situazione sia idilliaca. Resta l'abitudine da parte degli enti locali di chiedere contropartite al loro assenso ai lavori (strade, ponti e anche cimiteri, come è capitato), che incrementano costi e tempi degli interventi ferroviari.

La progettazione e il ruolo di Italferr

Dieci anni fa le Ferrovie non erano attrezzate per affrontare la progettazione delle mille e più opere previste dalla legge 17 del 1981. La stessa legge poi introduceva un meccanismo molto discutibile di assegnazione dei lavori, chiamato "concessione di prestazioni integrate" che prevedeva sì una gara tra consorzi, ma questi oltre a elaborare i progetti, discuterli con gli enti locali e definire i costi, dovevano anche realizzare le opere. «Come c'era da aspettarsi – spiega Costa – si ebbe un'immediata lievitazione dei costi, inevitabile quando si affida la progettazione allo stesso soggetto che deve poi costruire: una cosa che non succede infatti da nessuna parte».
A fronte di questa situazione del tutto anomala innescata dalla legge 17/81, le Fs decidono di riappropriarsi della progettazione, di rinegoziare con i fornitori e gli enti locali gli interventi e di indire nuove gare per gli appalti delle opere. Il risultato è stato che i progetti presentati dai consorzi si sono subito smagriti e le Fs hanno potuto risparmiare non pochi miliardi.
Nel 1991, insieme alla Tav, viene costituita anche Italferr, la società di ingegneria controllata dalle Fs, con il compito di sviluppare la progettazione di massima dell'Alta Velocità, controllare i progetti esecutivi e la congruità economica delle opere, effettuare l'alta sorveglianza dei lavori. Oggi Italferr è cresciuta: «In questi ultimi mesi – spiega il direttore generale della società **Alessandro Rizzardi** – ha assorbito l'Area Ingegneria delle Fs (passando da 200 a mille persone) e ad essa è stato affidato l'incarico di seguire una serie di altri investimenti delle Fs, quelli più significativi, che riguardano i nodi, gli itinerari più importanti, i valichi e le nuove tecnologie». L'operazione rientra nel ridisegno, varato a marzo, della struttura organizzativa delle Fs, con la creazione delle Asa

GLI INVESTIMENTI PER I NUOVI TRENI

Le proposte di acquisto del materiale rotabile partono dalle aree commerciali sulla base dell'offerta di treni che ogni area ha programmato e della conseguente verifica sulla disponibilità o meno di soddisfare quest'offerta da parte del parco mezzi esistente. Le aree commerciali indicano anche quali devono essere le caratteristiche funzionali dei treni in relazione al tipo di offerta che intendono soddisfare.
Le varie proposte sono raccolte dall'Area strategica d'affari Materiale rotabile e Trazione e confrontate – come spiega il direttore dell'Area **Mauro Moretti** – con le disponibilità finanziarie previste dai piani di investimento del contratto di programma. L'approvazione finale, sulle proposte di acquisto, spetta al consiglio di amministrazione.
«Spetta invece all'area strategica che dirigo – afferma Moretti – la gestione degli investimenti e l'attivazione delle procedure di acquisto. Le caratteristiche indicate dalle aree commerciali vengono da noi tradotte in capitolati tecnici estremamente dettagliati: una competenza che, tra l'altro, ci vede leader sul mercato, tanto che svolgiamo quest'attività anche per altre società ferroviarie, comprese alcune estere».
I capitolati tecnici, insieme agli aspetti contrattuali, formano i documenti delle gare che vengono indette e che prevedono comunque una qualificazione preventiva dei fornitori in termini di affidabilità. L'analisi riguarda la dimensione economico-finanziaria dell'impresa, il suo know-how tecnologico e produttivo, e l'assicurazione qualità secondo gli standard stabiliti dalla normativa europea.
Compito dell'Area strategica Materiale rotabile e Trazione è poi quello di verificare i progetti, di controllare la qualità del processo di fabbricazione in corso di produzione e, in ultimo, di effettuare prove e collaudi dei treni prima del loro ingresso in esercizio, in modo da poterne individuare gli eventuali difetti e stabilirne prestazioni e affidabilità. Ad esempio, l'Etr 500, che è entrato in funzione il 2 giugno, è stato sottoposto a un collaudo di 100 mila km, con una percorrenza di 1.800 km al giorno.
Gli stessi criteri saranno seguiti per il Treno ad alta frequentazione progettato per il trasporto locale delle grandi aree metropolitane, che sarà consegnato nel 1997.
Quali sono le novità di questa impostazione rispetto al passato?
«Essenzialmente due – risponde Moretti –. La prima è sicuramente la certificazione della qualità secondo i criteri stabiliti dalla normativa comunitaria, mentre il secondo elemento di novità è rappresentato dagli attuali contratti che tendono a responsabilizzare al massimo l'azienda costruttrice: non solo per i tempi di consegna e la qualità, ma anche per quanto riguarda il ciclo di vita del prodotto fornito. Questo perché i costi di manutenzione di un treno, che è un prodotto che ha un ciclo di vita lungo (dai 25 ai 30 anni), sono spesso maggiori dell'investimento iniziale. Quindi vogliamo essere sicuri, già in fase di definizione del contratto di fornitura, dei costi di manutenzione e dei costi dei pezzi di ricambio. Ci troviamo quindi di fronte a un'impostazione nuova che, direi, ha funzionato anche da stimolo al progresso dei nostri fornitori, visto che le aziende italiane di questo settore si stanno facendo onore. Molte di loro, direttamente o in consorzio con altre aziende nazionali o estere, si sono aggiudicate le gare europee che sono state indette da Fs in questi anni».
Ma vediamo quali sono i costi di un treno. Il costo medio di una carrozza varia, secondo la tipologia, da 1 a 3 miliardi. Il treno ad alta frequentazione del trasporto locale (4 pezzi) ha un costo intorno agli 11 miliardi. L'Etr 500 (13 carrozze più due motrici) ha fatto registrare un costo, in funzione degli allestimenti, oscillante tra i 40 e i 45 miliardi.
Per la trazione si parte dai 3,5 miliardi dei locomotori leggeri (3MVA) del trasporto locale ai 9 miliardi di quelli a grande potenza per gli intercity e i treni merci lunghi.
Per quanto riguarda le quantità previste dal piano investimenti del materiale rotabile e i tempi di consegna dei nuovi treni rimandiamo alle tabelle riportate nelle pagine seguenti.

PROGRAMMA REALIZZAZIONE INVESTIMENTI

(gestiti da Italferr)

	Consuntivo	Previsioni					
	1995	1996	1997	1998	1999	Oltre	Totale
Nodi FS	417	567	1.022	1.361	1.302	1.440	5.692
Nodi AV	–	–	202	614	1.289	3.775	5.880
Tratte AV	280	776	1.986	3.319	4.423	15.902	26.406
Totale	**697**	**1.343**	**3.210**	**5.294**	**7.014**	**21.117**	**37.978**

(importi in miliardi)

(Aree strategiche di affari), destinate a trasformarsi in un prossimo futuro in società giuridicamente autonome e in quanto tali responsabili dei propri conti economici.
Con l'allargamento dell'area di intervento e il nuovo personale, Italferr è diventata una tra le più grandi società di ingegneria del mondo nel settore dei trasporti: «Questo comporterà ovviamente – commenta Rizzardi – problemi di rodaggio legati a un salto dimensionale così consistente e avvenuto in così poco tempo. Dobbiamo far lavorare con la stessa coesione di prima una macchina più grande e soprattutto favorire il cambiamento di mentalità del nuovo personale, che deve passare dal ruolo di "cliente" che ricopriva in Fs a quello di "fornitore" che è chiamato a svolgere in una società di ingegneria. Così come occorrerà costruire una sintonia su quelli che per noi sono tre concetti basilari della progettazione: rigore sui costi, perché le risorse finanziarie sono limitate e i progetti faraonici non sono più proponibili; centralità della qualità, che fa già parte della cultura Fs, e rispetto dei tempi, dove Fs era più carente dato che l'amore ingegneristico per la perfettibilità portava spesso a ritornare sui progetti».
Anche se con i problemi derivati dall'accresciuta dimensione, Italferr non parte però certamente da zero. L'esperienza fatta con l'Alta Velocità ha già rivoluzionato buona parte degli approcci e degli strumenti vigenti nella prassi passata delle Fs.
Sono cambiati i rapporti con gli enti locali e con il Ministero dell'Ambiente, con i quali si sono costruiti tavoli di concertazione dove si sono affrontati più che gli aspetti tecnico-ingegneristici dei progetti, come avveniva in passato, quelli tecnico-sistemistici: di riassetto del sistema dei trasporti sul territorio e di riqualificazione di intere aree urbane.
Nuova, rispetto all'esperienza Fs, è la stessa organizzazione di Italferr, basata su gruppi di progetto, coordinati da un "project manager", che lavorano in modo integrato sugli aspetti insieme di ingegneria, costruzioni, gestione dei progetti e controllo dei costi.
E nuovi sono anche gli schemi di contratto adottati in questi ultimi anni. Abbandonata la logica dei "prezziari" Fs, si è optato per le forniture "chiavi in mano", diffuse nel mondo anglosassone, che garantiscono la responsabilizzazione delle imprese fornitrici su costi e tempi.
I problemi, comunque, in questi anni di attività di Italferr non sono mancati. Gli iter approvativi delle conferenze dei servizi sono slittati di più di un anno, ritardando di altrettanto tempo l'apertura dei cantieri rispetto alla programmazione fatta. E anche il riassetto tuttora in corso del settore civile, con la sparizione di alcune imprese e la fusione o riorganizzazione di altre, ha avuto ripercussioni sul piano operativo, rallentando i lavori.
Ulteriore elemento di disturbo è stata l'incertezza degli strumenti legislativi: «Le varie leggi Merloni che si sono susseguite in due anni – spiega Rizzardi – modificavano di mese in mese la normativa. E non è ancora finita, perché è in cantiere una Merloni ter. Chiaramente situazioni simili, prive di quadri di riferimento stabili, non rendono facile l'assegnazione degli appalti e penalizzano di conseguenza l'avvio dei lavori».
Insieme all'Alta Velocità, e al di là dei ritardi con cui si sono aperti i cantieri, un altro importante progetto che la società di ingegneria sta affrontando è quello dei nodi: «Si tratta – commenta Rizzardi – del progetto più complesso e impegnativo mai affrontato nella storia delle Fs. Questo perché costruire infrastrutture ferroviarie nelle aree urbane è sempre difficile. Comporta modifiche alla viabilità, la necessità di interrare molti percorsi, il creare nuove stazioni e parcheggi. Bisognerà poi lavorare mentre i treni circolano (cosa che non avviene con i quadruplicamenti dell'Alta Velocità) e questo rende estremamente impegnativa la programmazione e organizzazione dei lavori. C'è poi il problema del rumore, che deve trovare soluzioni innovative. Su questo fronte, le Fs hanno un protocollo d'intesa (con obiettivi da qui a dieci anni) con il Ministero dell'Ambiente. Il protocollo riguarda la futura normativa sulla materia e l'individuazione di soluzioni tecniche, per le quali Italferr può dare un contributo rilevante».
Quello dei nodi è un progetto quindi molto importante, in termini di investimento (11.572 miliardi tra nodi Fs e nodi Alta Velocità), in termini di impegno progettuale e soprattutto gestione dei lavori, e in termini di benefici complessivi per la mobilità delle grandi aree metropolitane. Per quest'ultimo aspetto basti pensare alla riorganizzazione del nodo di Roma, che prevede la creazione o la ristrutturazione di 300 km di rete ferroviaria destinati al servizio metropolitano.
Altri grandi capitoli sono gli interventi sui principali collegamenti (3.370 miliardi dal 1995 a oltre il 2000), i valichi (il primo sarà il Brennero) e le tecnologie di rete (Ctc), già oggi completate sulle linee secondarie, e di bordo (1.970 miliardi a partire dal 1996).

PROGRAMMA INVESTIMENTI ITINERARI FS

(gestiti da Italferr)

	Consuntivo	Previsioni					
	1995	1996	1997	1998	1999	Oltre	Totale
Milano-Genova-Ventimiglia	14	50	55	43	–	–	148
Domodossola-Milano/Novara	6	8	27	39	–	1	75
Milano-Chiasso	1	8	4	–	–	–	12
Venezia-Trieste/Villa Opicina	7	7	6	11	3	–	26
Milano-Roma	12	21	62	1	–	2	86
Bologna-Verona-Brennero	190	160	275	275	257	780	1.747
Bologna-Pd-Ve-Udine/Tarvisio	225	200	198	158	103	40	699
Bologna-Ancona	15	22	8	4	3	–	37
Genova-Roma	76	40	50	74	91	170	425
Valichi: To-Lione e Vr-Brennero	–	–	–	–	35	35	70
Ricerca e sviluppo	–	–	–	10	17	20	47
	546	**515**	**685**	**615**	**507**	**1.048**	**3.370**
C.T.C. su rete forte 2ª fase	–	–	84	210	313	843	1.450
Apparati per la ripetizione discontinua dei segnali	–	22	66	104	123	205	520
	–	**22**	**150**	**314**	**436**	**1.048**	**1.970**

(importi in miliardi)

Quali benefici per il trasporto locale

Il piano degli investimenti, confermato dall'ultimo contratto di programma, vede concentrate le risorse soprattutto sui quadruplicamenti dell'Alta Velocità, i nodi e il rinnovo del materiale rotabile. Da questo insieme di iniziative, quali vantaggi deriveranno per il cliente del trasporto locale?
«Gli interventi sulla rete – afferma **Stefano Bernardi**, condirettore del Trasporto regionale e metropolitano – produrranno benefici a tutte le correnti di traffico (lunga percorrenza, trasporto locale, merci) sia direttamente che indirettamente. Per quanto riguarda il trasporto locale, è in programma una serie di interventi direttamente finalizzati che prevedono il raddoppio dei binari, l'eliminazione dei punti critici, l'elettrificazione di alcune linee e il completamento di altre

(come la Milano-Lecco). Ma benefici indiretti verranno anche dagli altri interventi di potenziamento. La tratta Roma-Napoli dell'Alta Velocità, ad esempio, avrà un impatto positivo e molto forte per alcuni collegamenti regionali. Attualmente località intermedie, come Latina e Formia, sono servite molto male dalle Fs: troppo piccole per giustificare una fermata intercity, sono collegate da treni che però le fermate le fanno tutte. Avrebbero bisogno di un servizio intermedio (quelli che chiamiamo intercity di "secondo livello"), ma lo spazio sulla linea oggi non c'è; sarà disponibile solo dopo il quadruplicamento della Roma-Napoli. Lo stesso discorso vale anche per le altre tratte dell'Alta Velocità».
«Molti vantaggi – prosegue Bernardi – verranno poi dal potenziamento dei nodi che, forse più che l'Alta Velocità, una volta ultimati, incideranno più positivamente sulla circolazione dei treni locali. Per alcune aree poi il progetto nodi comporterà lo sviluppo di un vero e proprio servizio ferroviario metropolitano. È il caso di Roma e di Milano, dopo il completamento del passante».
Ma anche per quanto riguarda il materiale rotabile, gli investimenti effettuati sono destinati a migliorare significativamente la qualità del trasporto locale.
«In questi ultimi anni – spiega Bernardi – le Fs si sono rese conto che, oltre alla capacità delle linee, uno dei vincoli più importanti per lo sviluppo dell'offerta dei treni locali e della qualità del servizio era costituito proprio dal materiale rotabile, scarso e inadeguato. Si è preso atto cioè che non era più possibile continuare a utilizzare per il trasporto locale materiale promiscuo e degradato (ex intercity), caratterizzato da un'età elevata e che, per questo motivo, produceva per di più alti costi di manutenzione a fronte di un'affidabilità precaria. Si è optato quindi per una soluzione radicale: progettare nuove tipologie di treni specializzati per i vari segmenti del trasporto locale».
Le prime ipotesi su quali dovessero essere le caratteristiche del nuovo Taf (treno ad alta frequentazione) nascono nel 1992. La gara europea per la realizzazione del progetto è indetta due anni dopo. Le prime consegne sono previste per il 1997, ma l'entrata in servizio avverrà nel '98 perché le Fs intendono sottoporre il nuovo treno a un periodo di collaudo e di prove molto rigorose per verificarne prestazioni e affidabilità.
La prima tranche di ordini riguarda 90 treni per le Fs e 19 treni per le Ferrovie Nord Milano, mentre il fabbisogno stimato è di 130 treni entro il 2004. Essendo però il Taf un treno studiato per rispondere alle esigenze di trasporto delle grandi aree metropolitane (alta capacità di carico, che è infatti di 800 posti, su percorsi brevi con molte fermate), le consegne coinvolgeranno solo le grandi città: in prima battuta Milano, Roma, Napoli e in una fase successiva Genova e Torino.
Il secondo segmento di domanda che verrà soddisfatto è quello dei treni a media frequentazione (dai 300 ai 600 posti) per i quali è già pronta la progettazione di massima, ma non ancora indette le gare. Queste vetture, di cui sono programmati 700 pezzi, saranno caratterizzate da un maggior comfort, avranno incarrozzamento raso (niente più gradini da salire) e saranno dotate di aria condizionata e annunci sonori.
Già partita invece la gara per le locomotive elettriche leggere destinate al trasporto locale che, per i treni più pesanti, potranno essere usate anche accoppiate.
L'impegno per gli anni successivi riguarderà invece il rinnovo del parco dei treni diesel e i nuovi treni per le relazioni a più bassa frequentazione (da 100 a 200 posti), di cui esistono già come riferimento alcune innovative soluzioni messe a punto in Germania e Svizzera, che riescono a contenere i costi di questo tipo di treni entro limiti accettabili, anche mediante l'utilizzo di materiali leggeri.
Il complesso degli investimenti non ha trascurato quindi i viaggiatori del trasporto locale.
«C'è però una cosa importante che i nostri clienti devono sapere e di cui devono essere coscienti – sottolinea Bernardi – ed è quella che, volenti o nolenti, tutti gli investimenti ferroviari hanno tempi tecnici sia di progettazione che di realizzazione non brevi. Per quanto riguarda il materiale rotabile, dalla prima idea progettuale alla messa in servizio passano almeno cinque anni. Un periodo di tempo che è congruo, dato il tipo di prodotto (numero di pezzi contenuti, produzione su commessa e i tempi occorrenti per la nuova ingegnerizzazione delle linee di produzione). E difatti, se pensiamo all'industria automobilistica, i tempi sono di poco più brevi, anche se correlati a una domanda di mercato enormemente più ampia».
Ma anche i tempi di progettazione e di realizzazione delle infrastrutture sono lunghi. E qui la percezione è per tutti più immediata, perché ci troviamo di fronte a grandi opere, la cui costruzione, impegno e complessità è visibile anche dai non addetti ai lavori. «Resta però il fatto – ribadisce Bernardi – che i tempi di esecuzione programmati raramente vengono rispettati e questa è una nota dolente un po' per tutti i lavori. Da una parte, sul fronte interno Fs, c'è da considerare il grande sforzo organizzativo che investimenti di dimensioni senza precedenti e caratterizzati da una notevole complessità (come i quadruplicamenti dell'Alta Velocità) hanno comportato.
Ma ben più pesanti sono i condizionamenti esterni riconducibili ai ritardi da parte dell'amministrazione pubblica nel rilasciare i necessari nulla osta. Ritardi che hanno pesato anche per molti anni sull'apertura di alcuni cantieri.
E qui il problema non sono tanto i tempi burocratici, che sono conosciuti e quindi inseribili in un piano di programmazione dei lavori, ma la costruzione del consenso da parte degli innumerevoli Enti tenuti a esprimere un parere vincolante. Si tratta di un tempo assolutamente imprevedibile, così come ha dimostrato l'esperienza delle conferenze dei servizi. Ci sono quindi alcune variabili (e una di queste è anche l'entità degli investimenti decisa dall'azionista Stato) che le Fs, al di là di ogni buona volontà, non sono in grado di controllare. I clienti del treno devono saperlo, almeno per evitare che diano sempre la colpa alle Ferrovie».
Certo è – come conclude Bernardi – che le incongruenze del nostro Paese non finiscono mai di stupire: gli investimenti ferroviari sono riconosciuti da tutti e in tutto il mondo come quelli a maggior ritorno ambientale, ma paradossalmente, almeno in Italia, sono anche quelli più osteggiati.

Cristina Forghieri

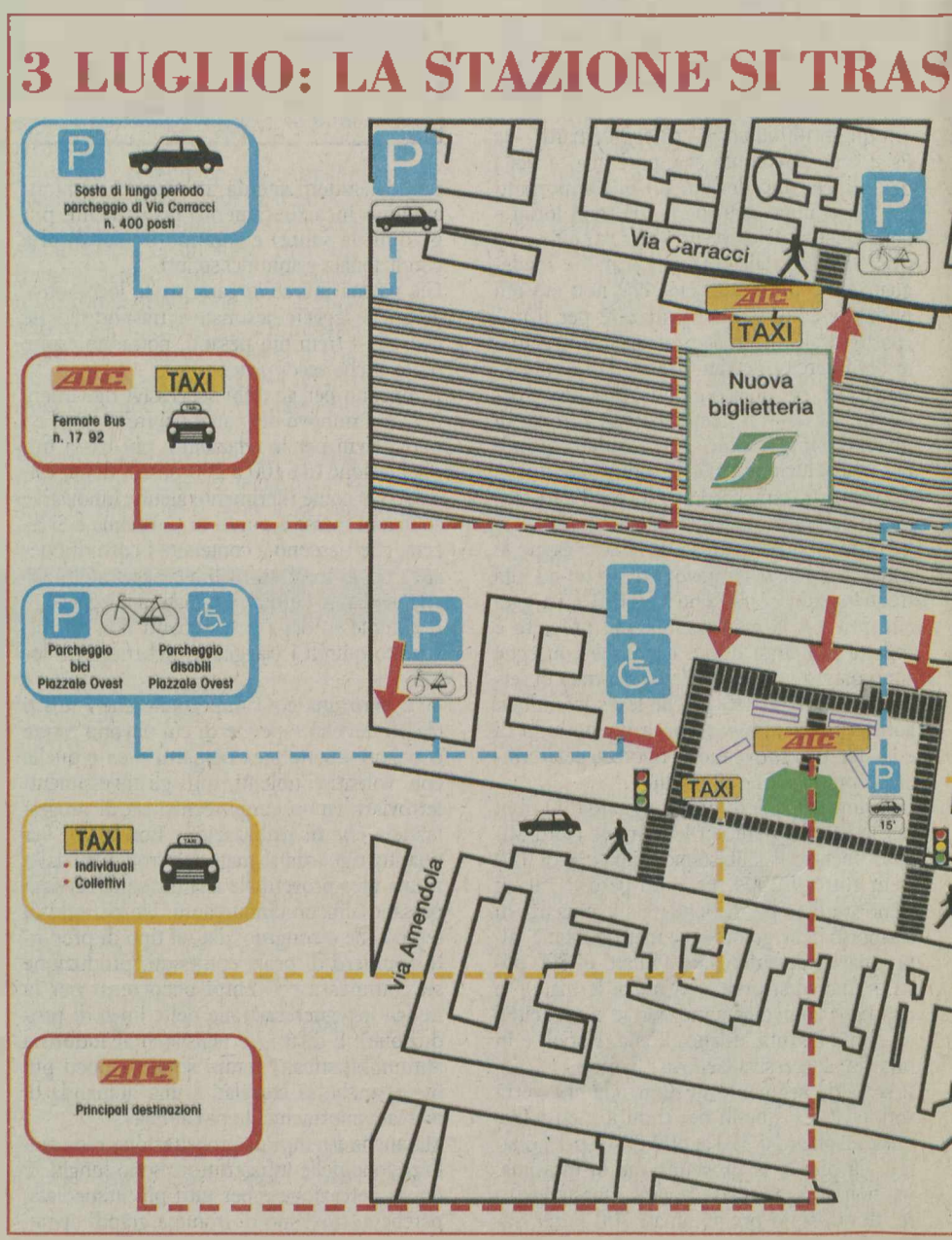
INVESTIMENTI IN CORSO RELATIVI AL MATERIALE ROTABILE PER SERVIZIO PASSEGGERI

	Tipologia dei rotabili	Previsti da Contratto di Programma con finanziamenti pubblici disponibili		Previsioni di Consegna	
		Programmati	Affidati	Unità consegnate al 30/04/96	Previsione di ultimazione consegne
Trasporto passeggeri media/lunga distanza	Etr 500	60	60	–	05-99
	Etr 460/480	25	25	7	12-97
	Treni diesel ass. variabile	16	–	–	10-99
	Z1 rimorchiate	230	230	56	06-99
	Z1 semipilota	35	35	–	12-98
	Carrozze letto	20	20	–	07-97
Trasporto metropolitano e regionale	Convogli taf	90	53	–	04-99
	Rimorchi per elettromotrici	12	12	12	–
Mezzi di trazione	E 652	70	70	70	–
	E 402	120	120	30	11-98
	E 412 (3 kV/15 kV)	20	20	–	09-97
	Loco leggere	50	50	–	05-99

La stazione si fa in tre!

Al via i lavori di riordino del piazzale della stazione di Bologna

In attesa della realizzazione del progetto dell'architetto Ricardo Bofill, che darà vita ad una nuova stazione capace di accogliere i treni ad Alta Velocità e un volume di traffico viaggiatori doppio rispetto a quello attuale, il Comune di Bologna e le Fs Spa hanno aperto su piazza Medaglie d'oro il cantiere per un intervento di riordino in grado di facilitare l'utilizzo dei servizi ferroviari e di trasporto pubblico cittadino.
Il 13 maggio l'Assessore comunale alla Mobilità, Gianfranco Parenti, e il responsabile del Nucleo Territoriale dei Servizi di Stazione delle Fs, Franco Gardi, hanno presentato alla stampa e ai cittadini il piano dei lavori assicurando tempi brevi per la realizzazione delle opere (solo 50 giorni).
Durante questo periodo i viaggiatori e i cittadini di Bologna qualche disagio, inutile negarlo, saranno costretti a subirlo. Per alleviare al massimo le difficoltà di coloro che si troveranno a transitare dentro e nei pressi della stazione, Comune e Fs hanno puntato sulla tempestiva e capillare informazione. Il progetto di comunicazione alla clientela è stato realizzato, come si vede dalla copertina del depliant informativo che riproduciamo su queste pagine, con il contributo della nostra testata.
I viaggiatori saranno informati dei lavori in corso e delle opportunità per ridurre disagi e perdite di tempo, oltre che dalla distribuzione del materiale cartaceo informativo appositamente predisposto (centri di distribuzione sono pure le edicole intorno alla stazione e i capolinea dei bus), con annunci diffusi dagli altoparlanti della stazione all'arrivo dei treni e da annunci sonori sui treni stessi. Stampa e radio locali dell'intera regione trasmettono messaggi informativi (comunicati sono anche diffusi attraverso la rubrica radiofonica "Viaggiare Informati", per limitare i disagi agli automobilisti).
Proviamo ora a raccontare come dovrebbero procedere i lavori e come cambierà "il modo di vivere la stazione" per i bolognesi.
Come abbiamo già detto, per 50 giorni piazza Medaglie d'oro è trasformata in cantiere e di conseguenza i pedoni sono costretti ad utilizzare percorsi diversi dagli abituali. Hanno comunque a disposizione i marciapiedi lungo il perimetro della piazza, mentre ai lati della stessa sono aperti due attraversamenti. Resta pure aperto l'accesso a nord, lato via Carracci.
Le fermate degli autobus sono tutte spostate sul viale Pietramellara, secondo uno schema a "blocchi di destinazione" (riprodotto su pannelli appositamente predisposti dall'Atc e installati in corrispondenza delle uscite della stazione) per facilitare la riconoscibilità dei mezzi per ciascuna direzione anche a chi non è frequentatore abituale della città.
L'unica parte della piazza a non essere transennata è un'area lato ovest destinata alla fermata dei taxi. I mezzi privati, invece, non hanno alcuna possibilità di sostare all'interno della piazza e di conseguenza chi desidera raggiungere la stazione in automobile de-

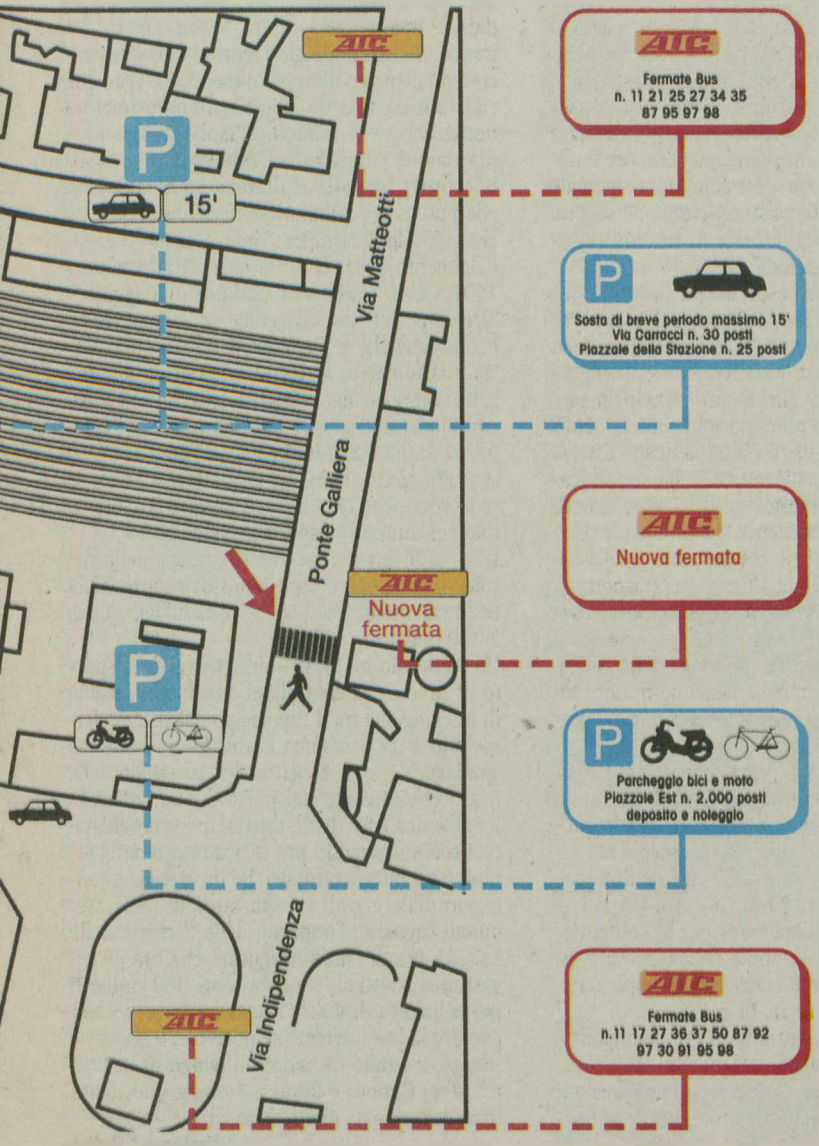


ve utilizzare l'accesso nord, quello di via Carracci, dove viene mantenuta la possibilità di parcheggio per brevi periodi (massimo 15 minuti) a 30 vetture.
Chi vuole. o deve, prolungare la sosta può usufruire in ogni caso dell'ampio parcheggio a pagamento da 400 posti (sempre in via Carracci) e del parcheggio Fs di via Tanari, che è collegato "gratuitamente" da un apposito servizio navetta per i possessori di biglietto ferroviario.
Alla riapertura della piazza, una volta portati a termine i lavori, chi dovrà recarsi in stazione avrà a disposizione un nuovo ingresso ad est, in corrispondenza del ponte Galliera, che porterà i viaggiatori direttamente sul marciapiede del binario 1.
Sul ponte verrà anche istituita una nuova fermata dei mezzi Atc. Gli autobus urbani torneranno ad avere la fermata sulla piazza Medaglie d'oro, secondo il nuovo schema a "blocchi di destinazione". Anche i taxi potranno *girare* intorno alla piazza e portare i passeggeri fino all'ingresso dell'Atrio Centrale della stazione, mentre attenderanno i clienti, come sempre, sul lato ovest. Una novità assoluta sarà rappresentata dall'affiancamento di taxi individuali e taxi collettivi. Questi ultimi permetteranno a più persone dirette in un'unica direzione di dividere la spesa della corsa.
Novità anche per i pedoni che, grazie al nuovo sistema di semafori sincronizzati, potranno attraversare in assoluta tranquillità l'area compresa tra le due serie di "strisce pedonali" poste ai lati della piazza che risulterà così libera sia da auto sia da mezzi pubblici. Anche le auto private potranno accedere all'interno della piazza, ma potranno sostare (25 i posti disponibili) solo per brevi periodi (15 minuti).
Saranno poi disponibili parcheggi per i ciclisti e i motociclisti: nel Piazzale Est (2 mila posti), nel Piazzale Ovest e in via Carracci.
L'ingresso di via Carracci sarà dotato di una nuova biglietteria pensata per i viaggiatori regionali: potrà, infatti, vendere i biglietti Atc e quelli ferroviari per il traffico locale. Siamo sicuri che i bolognesi avranno, a lavori ultimati, una stazione più accessibile, più fruibile e, soprattutto, più razionale.

Carlo Pino
Mirella Giustiniani



ORMA PER GARANTIRE UN SERVIZIO MIGLIORE.



Un mese e mezzo (scarso) di possibili fastidi, poi la città avrà una stazione più moderna: con ben tre ingressi differenziati, quindi facilmente accessibile, comodamente fruibile, razionale. Insomma, tutto sarà molto meglio di prima ...

PEDONI
Marciapiedi più larghi (lavoro già terminato);
• 2 passaggi pedonali (invece di uno) ai lati della piazza con installazione di due semafori sincronizzati. Un sistema che darà libero spazio ai pedoni, consentendo lo svuotamento totale dell'area nel tratto compreso tra i semafori stessi; NOVITÀ
• apertura di una nuova biglietteria a Nord nei locali FS di Via Carracci, dove sarà possibile acquistare biglietti per il trasporto regionale FS e per gli autobus ATC; NOVITÀ
• una nuova apertura a est per l'accesso diretto dal Ponte di Galliera al marciapiede del binario 1, sia lato Piazzale Est, sia lato fabbricato viaggiatori. In corrispondenza del nuovo accesso ci sarà una nuova fermata ATC. NOVITÀ

CICLISTI / MOTOCICLISTI
2000 posti a disposizione (Piazzale fabbricato viaggiatori, Piazzale Ovest, Via Carracci);
• posteggio con servizi di deposito custodito e noleggio a pagamento.

AUTOBUS
Tornano sul Piazzale della Stazione, ma secondo il nuovo criterio di semplificazione che raggruppa le fermate in sei blocchi distinti a seconda delle destinazioni delle singole linee NOVITÀ
• sei pensiline in luogo delle tre attuali.

TAXI
Tornano ai terminal abituali: Atrio Centrale per l'arrivo, Piazzale Ovest per la partenza;
• si creano 2 accessi distinti: 1 per i taxi individuali, e 1 per i taxi collettivi. NOVITÀ

AUTO
Nuovi parcheggi: NOVITÀ
• 25 posti sul Piazzale della Stazione per soste fino a 15 minuti;
• 30 posti in Via Carracci per soste fino a 15 minuti;
• 400 posti nel parcheggio di Via Carracci per soste di lungo periodo, a pagamento, con tariffe facilitate.

La Liguria entra nel sistema Alta Velocità

Firmato il Protocollo di accordo per il quadruplicamento dell'asse Genova-Milano

Grande attesa in Liguria per la firma, nel maggio scorso, del Protocollo di accordo sull'assetto del nodo di Genova per il collegamento Alta Velocità con Milano: protagonisti, da una parte, le Fs Spa, rappresentate dall'Amministratore delegato, Lorenzo Necci, e la Tav Spa, rappresentata dall'Amministratore delegato, Ercole Incalza; dall'altra, il Presidente della Regione Liguria, Giancarlo Mori, il Sindaco di Genova, Adriano Sansa, e il Presidente della Provincia, Marta Vincenzi. In rappresentanza del Governo è intervenuto il Sottosegretario ai Trasporti, Giovanni Puoti. L'accordo è della massima importanza sia per le Fs sia per il capoluogo ligure, perché pone anche le basi per la riorganizzazione della rete metropolitana genovese e per il riassetto dell'intera area territoriale della regione. Come è stato messo in evidenza, il quadruplicamento dell'asse Genova-Milano consentirà di potenziare e velocizzare i traffici tra la Liguria e l'Alto Tirreno con la Padania, alleggerendo, altresì, la linea attuale dei traffici a lungo percorso, a vantaggio del potenziamento dei servizi locali e merci. Prima della sottoscrizione dell'accordo, si è svolto, proprio nell'aula del Consiglio regionale, un convegno dal titolo *Infrastrutture ferroviarie: le priorità liguri per lo sviluppo del sistema Italia*. È la testimonianza della volontà delle Istituzioni liguri e delle Ferrovie di dedicare l'intera giornata alle problematiche trasportistiche della Liguria e alla ricerca di soluzioni in proposito.

Ha aperto il dibattito il Presidente della Regione, Giancarlo Mori, il quale, dopo aver ringraziato i consiglieri regionali e il pubblico presente, composto anche da molti amministratori locali della Liguria e del Basso Piemonte, ha sottolineato l'importanza del convegno, un confronto utile a individuare proposte e programmi per lo sviluppo delle infrastrutture ferroviarie liguri e per il consolidamento dello sviluppo portuale.

Sulla stessa linea anche l'intervento di Graziano Mazzarello, Vicepresidente della Giunta regionale nonché Assessore ai Trasporti. "A causa dell'assenza di integrazione tra le varie modalità di trasporto", ha evidenziato Mazzarello, "la Liguria ha dovuto pagare un prezzo altissimo in termini di dispersione delle risorse. I porti di Genova, La Spezia e Savona hanno ottenuto ottimi risultati commerciali, così come Voltri ha fornito una buona prova e, probabilmente, nel 1997 riuscirà a raggiungere un milione di contenitori. Alla luce di questi risultati il nostro progetto è, dunque, quello di diventare, insieme al Basso Piemonte, il principale nodo logistico italiano di accesso all'Europa. Su questo punto chiediamo scelte precise da parte del Governo e delle Ferrovie".

Ricordando, poi, come anche il settore del turismo richieda una domanda più qualificata di trasporto, Mazzarello ha concluso ribadendo che su una linea come la Genova-Ventimiglia non è più sopportabile il lungo tratto di 51 chilometri ancora a binario unico. La grande differenza tra il porto di Genova e i porti del nord Europa è stata invece sottolineata dal Presidente dell'Autorità portuale di Genova, Giuliano Gallanti: "I porti del nord Europa, ad esempio Rotterdam, possono usufruire di collegamenti ferroviari moderni ed efficienti: in questo sta la differenza rispetto ai nostri porti. Di conseguenza la sottoscrizione del Protocollo d'intesa è un atto d'importanza fondamentale per il nostro porto di Genova, così come fondamentale per lo sviluppo della nostra società è perseguire la cosiddetta politica delle tre T: trasporti, turismo e telecomunicazioni".

A sostegno delle tesi espresse da Gallanti è intervenuto anche il Presidente della Provincia di Savona, ricordando che "la inaccessibilità della Liguria, dal punto di vista ferroviario, obbliga i cittadini a utilizzare altri mezzi, principalmente quelli stradali, che rendono invivibile la città". "Sapete qual è la differenza tra la nostra Riviera dei Fiori e la Costa Azzurra?", ha simpaticamente esordito il Presidente della Provincia di Imperia, Gabriele Boscetto: "La differenza risiede non certo nella bellezza del mare e della costa, ma in una migliore attrezzatura trasportistica di cui i francesi possono disporre. Ringraziamo le Ferrovie per la prossima realizzazione, prevista per il '98, del raddoppio del tratto S. Lorenzo-Ospedaletti, ma chiediamo di non dover attendere altri venticinque anni per il tratto S. Lorenzo-Finale Ligure".

A conclusione del convegno è intervenuto Lorenzo Necci, che ha tracciato un quadro molto chiaro degli investimenti necessari per ammodernare le principali linee ferroviarie della Liguria. In particolare, secondo le stime di Necci, si rendono necessari 5 mila miliardi per la Genova-Milano, 3 mila miliardi per la Pontremolese, 2 mila per il raddoppio della Genova-Ventimiglia e mille per il trasporto metropolitano. Il tutto per un totale di 11 mila miliardi. Ora, considerato che il Contratto di Programma prevede uno stanziamento di 3 mila miliardi e che dalla partecipazione di banche e altri soggetti privati sarà possibile ottenerne altri 2.500, risulta evidente che la somma mancante ammonta a 5.500 miliardi. Si rende, dunque, necessario "ragionare sulle priorità". Da questo punto di vista diventano indifferibili la razionalizzazione del nodo di Genova, per riuscire a velocizzare il traffico metropolitano, e il potenziamento del trasporto merci. Un'altra priorità è rappresentata dall'adeguamento della rete per il trasporto delle merci, in particolare per il trasporto dei contenitori dai porti liguri. Terzo intervento necessario è il raddoppio della ferrovia a Ponente per i collegamenti con la Francia.

Necci ha confermato che entro il '98 saranno ultimati i 24 chilometri tra S. Lorenzo e Ospedaletti, mentre per gli altri 51 chilometri del tratto S. Lorenzo-Finale Ligure non è stato ancora predisposto il progetto esecutivo, visto che l'iter burocratico tra le varie Amministrazioni non è ancora terminato. Quando si sarà pronunciato il Ministero dell'Ambiente sarà possibile procedere alla realizzazione di un'opera che può essere definita "storica", dal momento che prevede il completo rinnovamento e capovolgimento della struttura ferroviaria realizzata 150 anni fa. "Della vecchia linea", ha aggiunto Necci, "potrete disporre come crederete meglio. Ricordatevi che le Ferrovie non intendono fare speculazioni sulle aree, ma, trattandosi di intere zone comprese nel centro storico, la loro valorizzazione diventa veramente importante".

Anche la linea ad Alta Velocità Milano-Genova, secondo Necci, merita priorità di realizzazione se si vuole che l'Italia possa entrare a pieno titolo nel contesto trasportistico europeo.

Le grandi reti europee sono ormai quelle del trasporto veloce e ogni anno di ritardo nella realizzazione di quest'opera costa all'Italia circa 2.500 miliardi.

"È necessario sviluppare un sistema di trasporto organico", ha continuato Necci, "un sistema di integrazione tra il cabotaggio e il sistema ferroviario e tra il sistema ferroviario e il sistema stradale. Noi oggi assistiamo al passaggio delle merci che arrivano dal porto di Rotterdam in Italia: è una cosa di cui dovremmo vergognarci! Noi stiamo pagando per la nostra profonda arretratezza infrastrutturale che ha giocato a vantaggio delle grandi società nordeuropee". Per quanto riguarda l'impegno delle Ferrovie dello Stato, è importante sottolineare che, tra gli investimenti attuali, sono previsti 580 miliardi per la bretella di Voltri. Anche lo sforzo per migliorare la linea tirrenica è notevole: le Ferrovie stanno cercando di portare il tempo di percorrenza tra Genova e Roma a 4 ore, grazie all'utilizzo di materiale rotabile moderno.

Nicoletta Albano

Volontari per il treno

Due significative esperienze in Toscana e in Lombardia



Sul n° 4/96 di "Amico Treno", a proposito del ripristino della ferrovia tra Asciano e Monte Antico, abbiamo già segnalato che l'Associazione di volontariato **Fbs (Ferrovia del Basso Sebino)** *ha costituito una sezione senese, la* **Fvo (Ferrovia Val d'Orcia)**, *che collabora alla gestione di questa linea di particolare interesse, chiusa per due anni al regolare servizio viaggiatori e riaperta per scopi turistici.*
Il 1° maggio è partita l'iniziativa **Trenonatura**, *nata dalla collaborazione tra la Provincia di Siena, l'Associazione* **Ferrovia Val d'Orcia** *e la Direzione regionale Fs Toscana. La giornata inaugurale (nonostante la pioggia incessante dei giorni precedenti) ha visto una partecipazione davvero sorprendente: oltre cento persone al via di* **Trenonatura**, *interi nuclei familiari, moltissimi turisti stranieri, buongustai attratti dalla genuinità dei piatti tipici cucinati nei ristoranti della zona (vicinissimi alle stazioni)... tutti hanno fatto rivivere la tratta ferroviaria senese Asciano-Monte Antico. La Ferrovia della Val d'Orcia non ha tradito le aspettative: lungo il percorso, fagiani, lepri, cinghiali e caprioli hanno accolto i passeggeri, mentre a Sant'Angelo Scalo la locale filarmonica ha offerto un fuori programma con un concerto in stazione all'arrivo del treno. Vogliamo sottolineare che la presenza a bordo del treno dei volontari dell'Associazione Fvo è risultata particolarmente apprezzata, per l'assistenza davvero puntuale (anche in lingua inglese) fornita ai turisti.*
Dopo gli impegni invernali, con l'avvicinarsi della stagione estiva, l'attività della Fbs riprende con l'ormai classica iniziativa **Al lago in treno**, *giunta alla terza edizione. Il Presidente della Fbs,* **Silvio Cinquini**, *ci ha inviato un articolo che volentieri pubblichiamo.*

Dal 2 giugno fino al 22 settembre i treni viaggiatori tornano a percorrere, in ogni giornata festiva, la linea **Palazzolo sull'Oglio/Paratico-Sarnico**, rimasta chiusa per quasi trent'anni e riaperta nel 1994 grazie all'inedita collaborazione tra le Fs e il volontariato della Fbs e del Wwf.
I treni partono da Palazzolo, sempre in coincidenza con i convogli della linea Bergamo-Brescia, dalle 8.25 alle 19.25, con cadenza oraria (a esclusione delle ore centrali della giornata); offrono la possibilità di portare al seguito la bicicletta e consentono la coincidenza a Sarnico con i battelli della Società di Navigazione sul Lago d'Iseo, per proseguire la gita sul lago fin verso Iseo, Lovere e Monteisola, la più grande isola lacustre d'Europa.
In questa terza stagione le novità di rilievo riguardano soprattutto le numerose manifestazioni previste nelle stazioni o in zone adiacenti particolarmente interessanti, rivolte in special modo a chi si serve dei treni Fbs. Sono in programma *camminate nella natura* lungo il fiume Oglio e sulle colline del basso lago, con la collaborazione della Sezione Iseo Orientale del Wwf e di altri gruppi ambientalisti locali. Nelle giornate più calde, nella stazione di Paratico verranno servite fresche fette d'anguria. A Palazzolo si terrà un *concerto musicale*. Sulla piazzetta esterna alla stazione di Paratico-Sarnico, in alcune occasioni ci saranno degustazioni di prodotti tipici locali (vino, miele, olio), mentre un accordo con gli *Otc* (Operatori Turistici Clusane) permetterà di apprezzare in numerosi ristoranti della località lacustre (raggiungibili in battello da Sarnico) la gustosa *tinca al forno*.



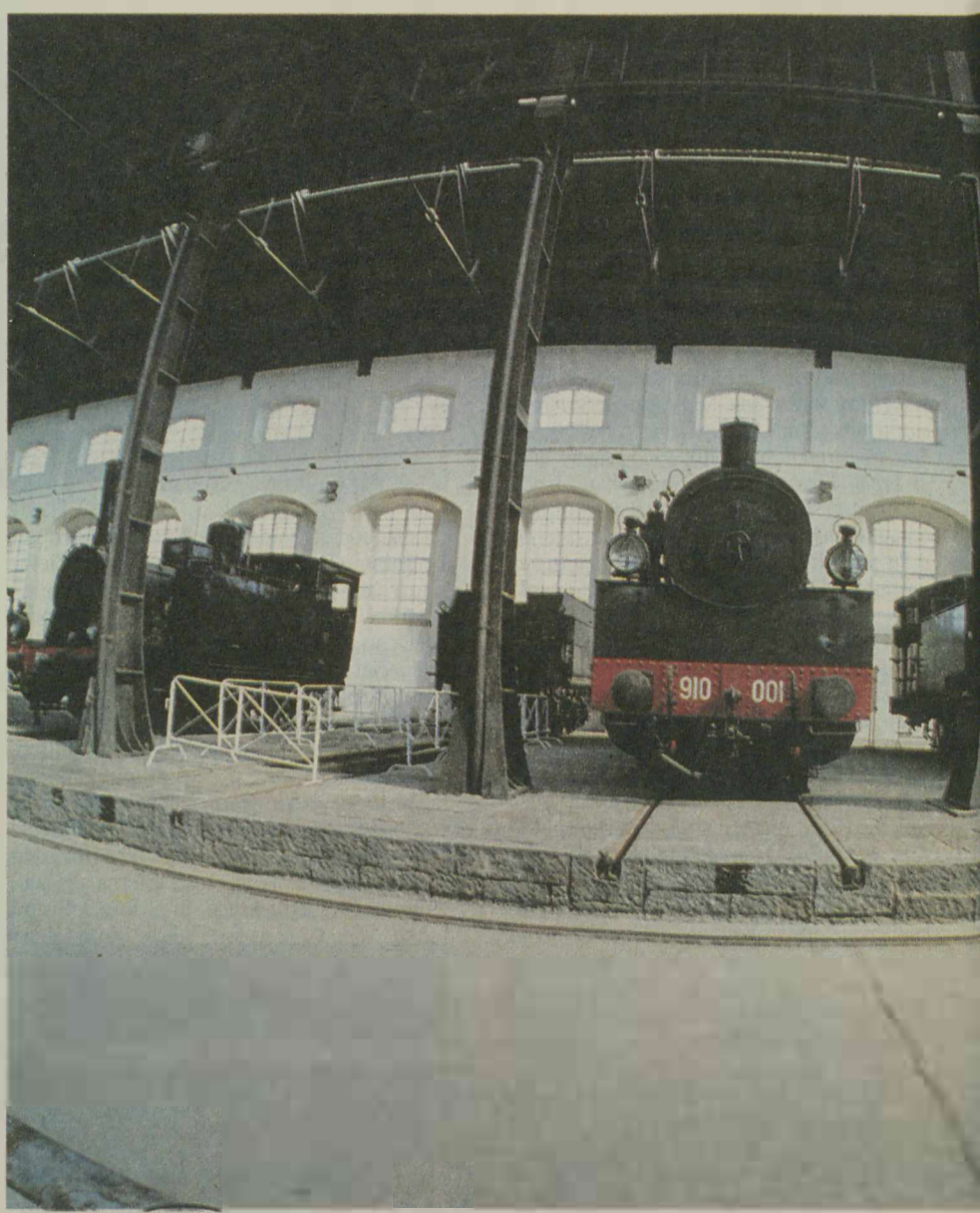
La giornata del 4 agosto sarà inoltre dedicata ai bambini, con la presenza di pagliacci che sui treni offriranno caramelle e piccoli omaggi, mentre in stazione leggeranno fiabe. Sulla piazza di Sarnico, nel pomeriggio, ci sarà uno spettacolo di burattini.
Per i giorni 31 agosto e 1° settembre sono invece in programma particolari iniziative legate ai festeggiamenti per il *120° anniversario dell'apertura della linea*, con treni a vapore da Bergamo e Brescia, esposizione di materiale ferroviario antico e moderno, spettacoli di intrattenimento, voli di idrovolanti, lanci di paracadutisti, mostre-mercato enogastronomiche e un convegno internazionale su turismo e ferrovie, che vedrà la presenza di autorevoli personalità (anche straniere) dei due settori.
La stagione 1996 si concluderà il 22 settembre con il classico treno a vapore con carrozze d'epoca (lungo il percorso Cremona-Brescia-Paratico), che sempre riesce a richiamare numerosi partecipanti, affascinati dalla "macchina sbuffante".
Per ulteriori informazioni e per prenotazioni di gruppi ci si può rivolgere all'Agenzia "Elledue Viaggi" di Bergamo - tel. 035/232239, che ha anche in preparazione specifici pacchetti turistici per le manifestazioni del 120° anniversario.

Silvio Cinquini
Presidente Ferrovia del Basso Sebino

Come partecipare al primo "Festival di Amico*Treno*"

Il prossimo 3 ottobre ci vediamo tutti a Pietrarsa (Na)!

La mattina di giovedì 3 ottobre la locomotiva a vapore di un treno riservato ai partecipanti al "Festival di Amico*Treno*" lancerà i suoi sbuffi al cielo partendo dalla stazione di Napoli Centrale con destinazione Pietrarsa-San Giorgio a Cremano.
Saranno trascorsi esattamente 157 anni da quel giovedì 3 ottobre del 1839, quando, fra due ali di folla incredula, il primo treno che ha circolato sul territorio italiano percorse la tratta Napoli-Portici (lunghezza 7.406 metri). La locomotiva di allora era la *mitica* "Bayard", progettata dall'ingegner Armand Bayard de la Vingtrie su prototipo dell'inglese George Stephenson, che sviluppava una potenza di 65 cavalli-vapore, consentendo uno spunto di velocità di 50 km/h. Percorse quei pochi chilometri in 11 minuti, lo stesso tempo che impiegò il convoglio successivo, trainato dalla locomotiva gemella "Vesuvio".
Al viaggio inaugurale partecipò, con la corte al completo, Ferdinando II di Borbone, che sedeva sul trono del Regno delle Due Sicilie e si dimostrava in quegli anni sovrano avveduto, proponendosi di svincolare lo sviluppo tecnico e industriale del Regno dalle intelligenze *straniere*.
In questa ottica rientrava la costruzione di un moderno opificio in grado di produrre materiale ferroviario e addestrare tecnici *indigeni*. Infatti, a poco più di un anno dallo storico viaggio della "Bayard", venne individuata un'area vicino al mare (al confine fra Portici, S. Giovanni a Teduccio e S. Giorgio a Cremano) che anticamente era chiamata Pietra Bianca ma che aveva mutato il nome in Pietrarsa nel 1631, a seguito di un'eruzione del Vesuvio che aveva portato la lava fino a quel punto della costa.
Una lapide, che troveremo all'interno delle officine al nostro arrivo a Pietrarsa, non lascia dubbi sugli scopi di Ferdinando II: "Perché del braccio straniero / a fabbricare le macchine mosse dal vapore / il regno delle Due Sicilie / più non abbisognasse / e con l'istruzione dei giovani napoletani / tornasse tutta nostra l'italica discoverta / questa scuola di allievi macchinisti / Ferdinando II, / nell'anno XI del suo Regno, governando le / armi dotte / Carlo Filangeri Principe di Satriano, fondò".
Dopo alterne vicende, che seguono la storia delle ferrovie del nostro Paese, le officine di Pietrarsa - i cui macchinari, mai rinnovati, non furono in grado di seguire l'evoluzione dei moderni mezzi di trazione - il 20 dicembre del 1975 chiusero le porte dietro l'ultima locomotiva a vapore che li aveva effettuato una riparazione (la GR 640-088).
Quelle stesse porte furono riaperte da una delibera del Consiglio di Amministrazione delle Fs che stabilì (nel 1977) la destinazione dell'ex opificio a sede del primo Museo Nazionale Ferroviario. Dopo lunghi e non facili lavori di restauro dei capannoni il 7 ottobre del 1989, in occasione delle celebrazioni per il 150° anniversario delle Ferrovie Italiane, il Museo venne inaugurato ufficialmente.
Bastano queste poche note a far capire quale significato hanno per noi ferrovieri la data e il luogo scelti per quest'incontro.



Il Museo di Pietrarsa dove si terrà il primo "Festival di Amico *Treno*"

Ma vediamo ora perché abbiamo deciso di darvi questo appuntamento.
Sono ormai più di cinque anni che la Divisione Trasporto Locale delle Fs insegue un risultato: riuscire ad abbattere ogni sorta di ostacolo per poter *parlare*, dialogare, senza formalismi, con i propri clienti. Fino ad oggi abbiamo perseguito questo obiettivo utilizzando soprattutto il canale rappresentato dal giornale che state leggendo e sottoponendoci annualmente ad uno specialissimo giro d'Italia per incontrare in ogni regione gruppi di pendolari o singoli clienti. Anche per facilitare il dialogo con la clientela sono state istituite le Direzioni Regionali, nelle cui sedi è



possibile contattarci in ogni giorno dell'anno per esplicitare una richiesta, dar voce ad un reclamo, avanzare proposte concrete di miglioramento del servizio. Tutti tentativi che, lo dicono inequivocabilmente i numeri dei contatti che abbiamo registrato, hanno riscosso gradimento da parte vostra. La nostra sensazione è che il rapporto fra gestore del servizio e fruitore dello stesso stia migliorando e che questo maggior dialogo cominci a dare buoni frutti (non è raro il caso in cui l'orario o le fermate di un treno siano state modificate a seguito di un suggerimento dei clienti).
Da Pietrarsa in avanti vogliamo abbattere definitivamente ogni ostacolo ad un rapporto di reciproca stima che quell'anacronistica separazione di ruoli aveva generato. Il 3 ottobre ci auguriamo di conoscere personalmente almeno una parte di coloro che in questi anni ci hanno scritto o ci hanno seguito attraverso queste pagine.
Speriamo pure d'incontrare nuovamente quegli amici che abbiamo già avuto modo di avvicinare grazie alle tante iniziative realizzate in giro per l'Italia.
Pensiamo ad una giornata soprattutto festosa: oltre al breve viaggio sul treno a vapore e alla visita al Museo Ferroviario stiamo organizzando un incontro con almeno alcuni dei collaboratori del giornale (ne stiamo parlando con Nico Colonna - direttore di "Smemoranda" -, Gino & Michele, Enzo Lunari, Albano Marcarini e i numerosi comici che abbiamo intervistato in questi anni) ed un concerto che vorremmo tenere all'aperto (Giorgio Gaber?). Ma pensiamo che una parte di questa giornata debba anche essere dedicata alla costituzione di quel *movimento dei clienti del trasporto pubblico* di cui da tempo sentiamo parlare nelle assemblee dei pendolari e di cui anche noi del Trasporto Locale sentiamo l'esigenza (per avere finalmente un interlocutore unico e qualificato).
Il nostro contributo *serio* alla manifestazione consisterà nell'organizzazione di una tavola rotonda (moderatore il sottoscritto) alla quale prenderanno parte tutti i responsabili dell'Area Trasporto Metropolitano e Regionale (Cesare Vaciago e Stefano Bernardi in testa) e i Direttori Regionali del Trasporto Locale. Saranno invitati a partecipare con loro contributi Assessori ai Trasporti di Regioni e Comuni, Sindaci (fra gli altri il Sindaco di Napoli Bassolino), Presidenti e Amministratori di Aziende di Trasporto Pubblico.
Ovviamente, per una migliore riuscita del "Festival" e per la contenuta disponibilità di posti sul treno a vapore, siamo costretti a limitare il numero dei partecipanti.
In totale saranno 510 gli inviti che saranno estesi dalle Direzioni Regionali del Trasporto Metropolitano e Regionale. Vediamo come saranno distribuiti Regione per Regione:

60	Campania
40	Lazio
40	Lombardia
30	Piemonte
30	Veneto
30	Emilia
30	Toscana
30	Puglia
30	Sicilia
20	Liguria
20	Friuli Venezia Giulia
20	Marche
20	Abruzzo
20	Umbria
20	Calabria
20	Sardegna
10	Valle d'Aosta
10	Trentino
10	Alto Adige
10	Molise
10	Basilicata

Chi gradirebbe essere presente al primo "Festival di Amico*Treno*" potrà chiedere di essere invitato semplicemente compilando in tutte le sue parti il tagliando che pubblichiamo in questa pagina (è sufficiente una fotocopia). Il tagliando di richiesta di partecipazione dovrà essere inviato **entro il 15 luglio 1996**, in busta chiusa, a:
Redazione di "Amico Treno",
Corso Magenta, 24 - 20123 Milano.
Gli invitati riceveranno comunicazione direttamente dalla Direzione del Trasporto Locale di appartenenza, alla quale ci si potrà rivolgere anche per informazioni relative all'evento.
Ci vediamo al Festival!

Carlo Pino

SCHEDA DI PARTECIPAZIONE

Desidero partecipare al primo "Festival di Amico*Treno*" che si terrà a Pietrarsa (NA) il 3 ottobre 1996.

Sono possessore di abbonamento ferroviario **Sì** **No**

Sono abbonato alla rivista "Amico Treno" **Sì** **No**

Nome _____

Cognome _____

Via _____ **n°** _____

C.a.p. _____ **Città** _____ **Provincia** _____

Professione _____ **Età** _____ **Telefono** _____

Compila e spedisci (anche in fotocopia) il tagliando a:
Redazione di "Amico Treno" - Corso Magenta, 24 - 20123 Milano

Nuovi suonatori, ma la musica non cambia

Finanza pubblica in crisi, investimenti ferroviari a rischio?

Finalmente ho capito una cosa. Ci sono arrivato solo adesso, ma, come si dice per consolarsi, non è mai troppo tardi. Ho capito come mai in Italia indovini e veggenti hanno sempre avuto tanta fortuna. E non vengono mai smentiti. Almeno per quel che riguarda le vicende politiche ed economiche della nostra nazione, azzardare previsioni è tutt'altro che difficile. Basta tenersi sul generico per quanto concerne nomi e date, ma certi eventi si possono tranquillamente preconizzare, senza tema di fallire. Il numero di aprile di "Amico Treno" è stato stampato prima delle elezioni. Non sapevo, ovviamente, chi avrebbe vinto, ma egualmente ho potuto anticipare che, finito il clima euforico di parole e promesse, sarebbe inesorabilmente arrivata la doccia fredda (l'amara realtà del nostro bilancio, del resto, non consentiva alcuna illusione). E che le prime a finire sotto accusa sarebbero state le spese per le Ferrovie. Come è puntualmente accaduto. Infatti, se si parte dalla premessa che le entrate finanziarie non possono essere accresciute (nessuna nuova tassa, avevano solennemente promesso a destra e a manca) e che lo stato sociale va comunque salvaguardato (il che, tradotto, significa che non si può toccare la sanità e la previdenza), non resta che tagliare gli altri servizi e gli investimenti. A cominciare dal trasporto pubblico.
Quando le cose vanno male, è tentazione diffusa cercare un capro espiatorio. E le Ferrovie sono un bersaglio troppo grosso per non essere sistematicamente colpito. Eppure, sarebbe ora che qualcuno facesse notare come da tagliare sia rimasto ben poco. Infatti, le riduzioni di spesa possono operarsi in due settori fondamentali: i trasferimenti per sovvenzioni di esercizio e gli investimenti. Sui primi c'è poco da dire. Già attualmente i treni a lunga percorrenza e quelli merci dovrebbero reggersi con gli introiti tariffari. Restano il trasporto locale e le linee regionali ad essere sovvenzionate, come avviene in tutto il Mondo. Ma molte razionalizzazioni di spesa sono già state attuate ed altre - come l'agente unico in cabina - incontrano ancora la strenua opposizione sindacale. Con l'orario estivo è stato eliminato il 10 per cento dell'offerta. Ormai, di sera, non circolano quasi più treni locali. Non solo sulle linee secondarie, ma anche sulle grandi relazioni internazionali. Dal 2 giugno l'ultima partenza da Milano per Domodossola è alle 20.05.



Con la conseguenza che un pendolare, se gli capita di far tardi in ufficio, deve poi pernottare nel capoluogo lombardo. E che un turista, se vuole raggiungere Stresa in serata, deve partire da Roma non più tardi delle 14.05 (se, invece, fosse diretto a Milano potrebbe lasciare la capitale quasi 6 ore dopo). Eppure il lago Maggiore dista appena 80 km dalla Madonnina. Naturalmente casi come questo sono ormai comuni all'intero territorio nazionale. Capoluoghi di provincia come Viterbo sono praticamente isolati dalla rete ferroviaria nazionale nei giorni festivi. Fino a dove ci spingeremo con i tagli all'esercizio?
Restano, allora, solo gli investimenti. Ma, anche qui, non pare che il grasso coli. Certo il Contratto di Programma prevedeva un cospicuo intervento finanziario a carico della finanza pubblica. Vogliamo forse rinunciare al quadruplicamento ed alla velocizzazione della Torino-Milano-Firenze, senza il quale qualsiasi discorso sull'ammodernamento ed il rilancio del servizio su rotaia in Italia può essere definitivamente accantonato? Vogliamo forse rinunciare al completamento dei passanti di Milano e di Torino, dell'anello ferroviario di Roma, della metropolitana regionale di Bologna, ossia di tutte quelle opere senza le quali non c'è speranza di alleviare la pressione del traffico privato nelle nostre città? Vogliamo forse rinunciare a rinnovare il parco rotabile, fino a che i treni cadranno letteralmente a pezzi, ed il numero delle corse giornaliere dipenderà esclusivamente dalla buona volontà delle officine, come già avviene da anni per gli autobus di Roma e di Napoli, di cui non si sa quanti saranno in grado di uscire dal deposito il giorno successivo? Magari, spulciando nell'elenco delle opere in corso, c'è chi ne troverà qualcuna di dubbia utilità. Ma andate a raccontarlo in Basilicata che della Ferrandina-Matera non se ne farà più niente (dopo tutti gli impegni e i denari spesi) e che i lucani non hanno diritto, come gli altri italiani, ad un servizio ferroviario appena dignitoso. E poi, anche gli investimenti apparentemente minori (per esempio, il segnalamento, l'eliminazione dei passaggi a livello ecc.) sono a ben vedere indispensabili per ridurre i costi di esercizio, che altrimenti non si potranno ulteriormente comprimere. Chiaramente qualche spreco o qualche spesa non del tutto indispensabile si potrà ancora evidenziare, purché sia chiaro che si tratta di un lavoro di cesello, che richiede tempo e che alla fine non cambierà la sostanza delle cose. Un po' come nei ministeri, quando si mette sotto accusa l'abuso di cellulari ed auto blu, che pure è innegabile: anche ammesso di riuscire a sradicarlo, per la finanza pubblica, nella migliore delle ipotesi, il risparmio sarebbe di qualche decina di miliardi, mentre il fabbisogno non coperto assomma a decine di migliaia.
Romano Prodi è stato un assiduo cliente del treno. Averlo visto partire su un normale intercity da Bologna per Roma la domenica delle elezioni, poche ore prima del successo che lo avrebbe consacrato quale nuovo Presidente del Consiglio, pareva essere un buon auspicio. Anche se nella sua squadra non mancavano autorevoli economisti che non hanno mai mascherato l'ostilità verso gli investimenti per la rotaia. E, tuttavia, prima ancora di insediarsi ufficialmente, il nuovo governo ha manifestato l'intenzione di tagliare di ben 3 mila miliardi i fondi alle Ferrovie italiane. Che sempre più rischiano di assomigliare alle sfortunate consorelle americane. Negli Usa, infatti, quando vincono i repubblicani riducono le sovvenzioni all'Amtrak (che, nonostante copra con le tariffe più del 70 per cento dei costi - un prodigio manageriale, visto dall'Europa - viene sempre additata come scialacquatrice del denaro dei contribuenti). Se vincono i democratici, in compenso, aumentano le spese... per le strade e gli aeroporti. Così tuttora la più grande potenza del globo neppure dispone di un solo tratto di linea veloce. E laggiù, almeno, funziona il federalismo, per cui gli stati e le municipalità più lungimiranti hanno supplito all'ostilità di Washington, finanziando in proprio nuove ferrovie urbane e suburbane. Da noi, per ora, manco quello. Eppure il treno non è un capriccio, ma uno strumento indispensabile per la mobilità degli italiani. Forse lo capiranno un giorno anche i nostri governanti. Speriamo che allora non sia troppo tardi.

Massimo Ferrari
Presidente Assoutenti/Utp

Chi decide paga, chi paga può comandare

In Francia verso gli investimenti sostenuti dalle regioni

Non è facile definire il trasporto regionale. Spesso occorre delimitare un confine, sia nei confronti del trasporto urbano e suburbano, sia nei confronti del trasporto a lunga percorrenza. I parametri sono differenti da nazione a nazione. In linea di massima, in Europa, si definiscono come urbane o metropolitane le relazioni su ferro fino a 15 km di distanza e fino a 30 minuti di tragitto, con forti flussi di traffico ed orari cadenzati a frequenze inferiori all'ora. All'opposto, si considerano a lunga distanza le relazioni superiori ai 70/100 km, di durata superiore all'ora ed a frequenze più diradate. In mezzo stanno appunto i servizi di tipo regionale: distanze comprese tra i 15 ed i 70/100 km (talvolta anche di più); viaggi della durata variabile tra 30 e 60/90 minuti; frequenze variabili da zona a zona. A differenza del traffico a lunga percorrenza che dovrebbe - almeno teoricamente - autoripagarsi con gli introiti tariffari, i treni regionali sono dovunque sovvenzionati. Come per il servizio metropolitano, i benefici si misurano in funzione del vantaggio per la comunità e non in termini strettamente aziendali. Il trasporto regionale, tuttavia, sconta una intrinseca debolezza: infatti non è gestibile secondo le leggi del mercato, come può avvenire per la lunga percorrenza; ma neppure è strategicamente vitale come il servizio urbano vero e proprio. Senza i treni pendolari (oltre, ben inteso ai tram, ai bus ed alle metropolitane) le grandi città europee sarebbero paralizzate, come si è potuto constatare durante il lungo sciopero che nell'autunno scorso ha colpito la banlieu parigina. Nessun governo può permettersi di non sovvenzionare i servizi urbani, pena la rivolta o il collasso delle grandi città. Nelle regioni meno densamente popolate, invece, senza treni si potrebbe anche vivere, seppur male e a discapito delle categorie socialmente più deboli. Il finanziamento del trasporto regionale non è, dunque, un fatto garantito a priori, ma una conquista che potrebbe venir meno se fossero messi in causa i fondamenti dello stato sociale.

La vulnerabilità del trasporto regionale

Attorno a questo dilemma ruotano, un po' dovunque in Europa, le prospettive del trasporto ferroviario regionale. In particolare, condizionano la futura evoluzione le seguenti tendenze comuni alla maggior parte degli Stati: il tentativo di contenere i costi di gestione; le idee legate alla privatizzazione o regionalizzazione; le direttive comunitarie.
Per adattarsi a questa evoluzione, le reti ferroviarie devono compiere grandi sforzi. La partita con la mobilità privata - e con il servizio pubblico su gomma - è tutt'altro che vinta. A differenza di quanto avviene nelle aree metropolitane, il treno regionale deve competere con un traffico su strada che si muove in spazi non ancora saturi, dove minori sono i problemi di congestione e di parcheggio. Ed anche l'alternativa rappresentata dal bus, benché generalmente meno attrattiva per la clientela, può rivelarsi più economica per gli enti chiamati a sovvenzionare il servizio. Per imporsi alla concorrenza, le ferrovie regionali devono proporre un'offerta di buona qualità, in grado di catturare almeno una parte dei potenziali automobilisti, evitando al tempo stesso di superare di molto il costo di esercizio del bus. E tutto ciò non può prescindere da investimenti mirati.

Le condizioni per recuperare competitività

A seguito della direttiva 91/440 della Comunità Europea, molti tra gli stati membri hanno preso in carico, in tutto o in gran parte, le spese relative all'infrastruttura ferroviaria. Ciò dovrebbe permettere al treno di diventare competitivo rispetto all'autobus, che non ha mai pagato i costi di mantenimento della sede viaria. Da parte loro, tuttavia, le ferrovie regionali sono impegnate a ridurre i loro costi di esercizio, agendo soprattutto sull'automazione dei passaggi a livello e della circolazione dei convogli. Oltre alla infrastruttura, l'impegno delle imprese ferroviarie si rivolge verso il materiale rotabile. Per quanto attiene al trasporto regionale - e, in particolar modo, sulle linee a scarso traffico - tre fattori diventano determinanti:
- i nuovi veicoli tenderanno ad assomigliare a tram o comunque a mezzi leggeri, il che comporterà economie di scala nella costruzione e nella successiva manutenzione;
- dovrà essere privilegiata non tanto la velocità di punta, quanto i tempi di accelerazione e frenata, oltre a porte d'accesso sufficientemente ampie per mantenere una buona velocità commerciale, anche in presenza di molte fermate;
- un solo agente dovrà essere in grado di effettuare tutte le operazioni, dalla guida alle manovre. La vendita di biglietti avverrà prevalentemente a mezzo di distributori automatici e la controlleria verrà effettuata saltuariamente, come già avviene sui mezzi urbani.
Soprattutto in Germania ci si è già mossi in questa direzione nel progettare i treni destinati al traffico locale.
L'offerta regionale dovrebbe orientarsi sulla domanda, non considerando però la pura redditività del singolo treno, ma dell'intera giornata. La cancellazione dei servizi serali, in questo senso, è pericolosa, perché scoraggia l'uso del treno per chi non si muove solo ad orari fissi. Ovviamente, il servizio su rotaia, pur costituendo l'ossatura del trasporto pubblico regionale, dovrà integrarsi perfettamente con le altre modalità (bus, taxi, battelli ecc.) ed i pianificatori del territorio dovranno tener conto della promozione del trasporto ferroviario regionale nella progettazione di strade, parcheggi ed insediamenti produttivi.
Infine, è indispensabile semplificare i regolamenti che presiedono all'esercizio ferroviario, tradizionalmente concepiti in funzione del traffico a lunga percorrenza e garantire una certa flessibilità nell'impiego del personale, per far fronte, ad esempio, alle punte di traffico stagionale.

Il finanziamento sempre più decentrato

Resta poi aperta la questione del finanziamento di questi servizi che, sempre più, dovrebbe competere alle comunità locali. Il principio, ovviamente, è scontato nelle nazioni che hanno una lunga tradizione in fatto di stato federale, come nel caso della Germania. Un po' meno laddove la conquista delle autonomie - con gli oneri e le responsabilità conseguenti - fa parte della storia recente. Sotto questo profilo, la Francia sta ora vivendo una trasformazione che, con ogni proba-

bilità, conosceremo anche nel nostro Paese negli anni a venire. L'organizzazione della rete ferroviaria gestita dalla Sncf - fino a pochi anni addietro rigidamente pianificata da Parigi - sta gradualmente passando sotto la competenza delle regioni. C'è, però, il problema spinoso della copertura dei costi del trasporto locale, valutati nel 1994 in 8,7 miliardi di franchi (quasi 3 mila miliardi di lire). I proventi da traffico assommano a 2,5 miliardi, cui si deve aggiungere un altro miliardo abbondante di franchi a titolo di compensazione da parte dello Stato per le tariffe sociali e militari.

In conclusione, anche senza contare i costi fissi delle infrastrutture, il disavanzo dei servizi regionali ammonta a 5,1 miliardi di franchi, di cui 3,9 sono coperti sempre dallo Stato a titolo di contributo all'equilibrio territoriale.

Resta un buco di 1,2 miliardi, coperto per ora dalle casse regionali solo nella misura di un terzo. In futuro, l'esborso dovrà per lo meno triplicarsi, anche senza contare le spese di investimento per rinnovare il materiale rotabile, stimate in un altro miliardo di franchi. E questo solo per non superare l'età media di 20 anni (considerata come limite oltre il quale si assisterebbe al degrado delle prestazioni), mentre per migliorare lo standard dei servizi bisognerebbe scendere a 15 anni (e, quindi, investire di più). Chiamate, dunque, ad un più consistente impegno finanziario, non tutte le regioni francesi reagiscono allo stesso modo. Alcune sembrano piuttosto riluttanti.

La Normandia migliora le grandi linee

La Bassa Normandia, per esempio, lamenta di aver già investito 2 miliardi di franchi a partire dal 1989 per ammodernare gli assi Parigi-Cherbourg e Parigi-Granville e per acquistare 15 convogli di tipo Ter (treni espressi regionali). La Bassa Normandia è una regione prevalentemente rurale, con un terzo della popolazione impiegata nell'agricoltura e ben 1.900 comuni con meno di 2 mila abitanti. Solo due città, Caen e Cherbourg, oltrepassano i 100 mila residenti e sono collegate con la capitale dalla principale linea ferroviaria della zona.

Anche il piccolo porto di Granville, situato sull'altro asse che si irradia da Parigi, può sperare di essere raggiunto in futuro dalla trazione elettrica.

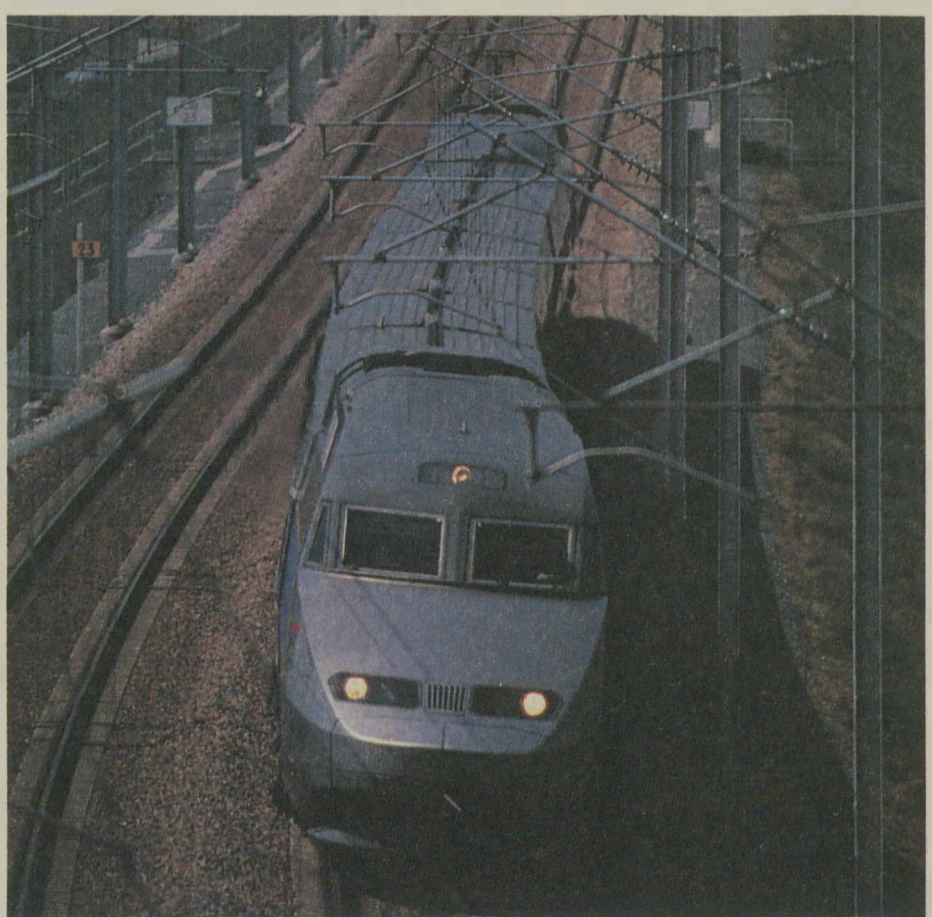
Prospettive meno brillanti sembrano attendere invece le linee trasversali Caen-Rennes e Caen-Le Mans, di cui soprattutto la prima, che unisce la Normandia alla Bretagna, conosce un traffico molto debole nella sua parte meridionale.

Se la scelta fosse quella di rinunciare al treno, la strada assumerebbe il monopolio dei trasporti lungo queste relazioni. Il rischio viene unanimemente stigmatizzato, ma resta da capire chi si accollerà le spese di gestione.

La regione Rhône-Alpes crede nel treno

Al lato opposto la grande regione Rhône-Alpes, che da sola copre un decimo del territorio francese, sembra puntare decisamente sul ferro. Anche se i suoi 5 milioni di abitanti si distribuiscono sul territorio in maniera molto disomogenea, concentrandosi per i tre quarti su un quarto della superficie, soprattutto attorno a Lione, che presenta ormai problemi di trasporto non dissimili dalla regione parigina. Tra il Rodano e le Alpi si possono quindi incontrare linee a forte traffico pendolare, ma anche tratte rurali, come nel dipartimento dell'Ain, o di montagna, come nei dipartimenti della Drôme, della Savoia e dell'Isère. Il che significa linee elettrificate e non, doppio binario o binario unico, segnalamento moderno o arcaico, traffico intenso o ridotto. In ogni caso, la regione crede nella rotaia ed investe di conseguenza. Oggi circolano circa 700 treni al giorno, 100 in più rispetto a due anni fa. In passato più servizio significava automaticamente un deficit maggiore, mentre ora, grazie alla razionalizzazione delle spese, si tenta di fare meglio con meno denaro. Nel 1996 il Consiglio regionale Rhônes-Alpes investirà 310 milioni di franchi (circa 100 miliardi di lire) per migliorare i servizi locali. La Sncf, in contropartita, si è impegnata a ridurre le spese di esercizio per reinvestire poi i risparmi ottenuti. Questa regione, che confina con il nostro Piemonte, si è quindi già candidata a sperimentare il passaggio di competenze dal centro alla periferia. L'esperienza potrebbe poi essere utile anche per altre regioni. È vero che Rhônes-Alpes può contare su premesse (una densa rete su ferro, una trentina di città importanti, risorse finanziarie ingenti) non egualmente diffuse. Ma anche altrove, dove si è creduto nelle potenzialità della rotaia, i risultati non sono mancati. Per esempio, sulla relazione Tours-Chinon, nel centro della Francia. Qui, negli ultimi mesi, i passeggeri trasportati sono cresciuti dal 20 al 70 per cento, a seconda dei giorni della settimana. Un miracolo? O piuttosto la logica conseguenza del miglioramento del binario (finanziato con 20 milioni di franchi dalla regione), che ha permesso ai treni di correre a 90/100 km/h, contro i 60 di prima? Il tempo di percorrenza, grazie anche alla soppressione di tre fermate poco frequentate, si è ridotto da 59 a 47 minuti. L'offerta è aumentata del 10 per cento (7 coppie giornaliere), con una ridistribuzione tra strada e rotaia: il numero dei treni è raddoppiato, quello dei bus integrativi si è ridotto di un terzo. Adesso, oltre agli spostamenti pendolari tradizionali, è garantita anche la possibilità di viaggiare a metà giornata. È una campagna di stampa e comunicazione ha fatto conoscere le nuove opportunità. I miracoli, si sa, bisogna saperseli meritare. E, comunque, secondo la signora Anne-Marie Idrac, Segretario di Stato ai Trasporti, sempre più, in futuro, vigerà la seguente regola: "chi decide paga, chi paga può comandare".

Commuter

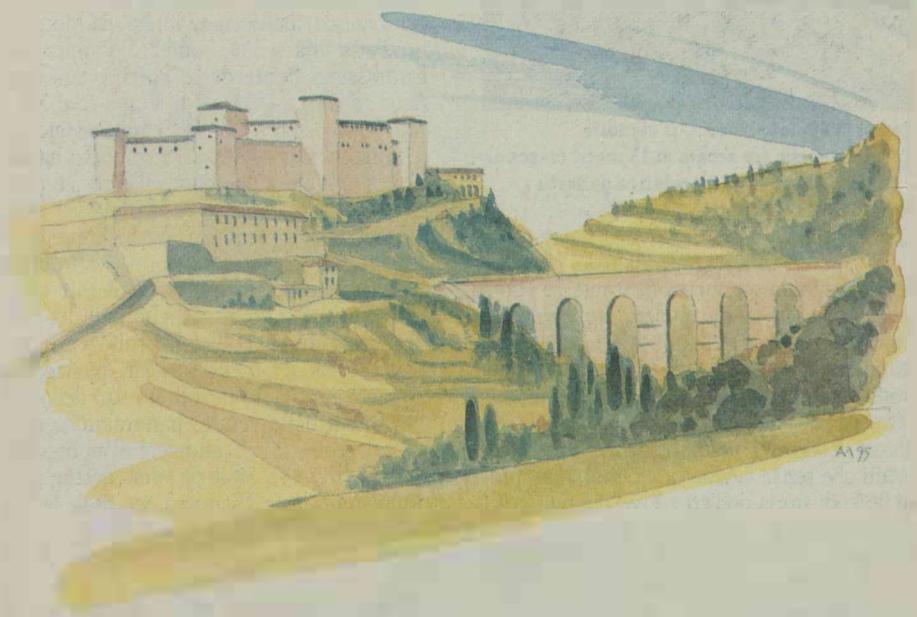


TGV Nord sulla linea ad Alta Velocità Calais-Lille.

Sul Gottardo dell'Umbria

A piedi lungo una ferrovia di montagna che non esiste più

«Fra le ferrovie di montagna italiane, la ferrovia Spoleto-Norcia ha sempre rappresentato, per unanime giudizio, il massimo sforzo di tecnica dei tracciati; una specie di piccolo Gottardo umbro.
Forse perché fra le ultime ferrovie a essere progettate, essa è anche la più ardita e difficile; tanto che a nessuno, oggi, potrebbe venire in testa di compiere ex-novo uno sforzo simile». Questa citazione appartiene al compianto professor Giovanni Klaus Koenig, fra i massimi esperti di ingegneria ferroviaria in Italia.
Esprime una legittima ammirazione per una ferrovia che oggi non esiste più, ma che è rimasta nel ricordo di molti, la Spoleto-Norcia appunto.
Si potrebbe riflettere sullo smantellamento di questa e di molte altre linee secondarie del nostro Paese, avvenuto in un periodo di generale foga automobilistica, senza che si avvertisse la possibile prospettiva di un loro rilancio come risorsa turistica.
I pentimenti sono tardivi e non depongono a favore di ipotetici riscatti per le enormi spese cui occorrerebbe oggi far fronte. Studi del 1990 stabilivano in più di 14 miliardi il costo per la riattivazione di questa ferrovia nel solo tratto da Spoleto a Castel San Felice.
Nulla è stato fatto benché in quella proposta si fossero precisate le opportunità e i benefici a livello di occupazione e di rilancio del turismo in un'area ad alto valore naturalistico come quella dello Spoletino e della Valnerina.
Così, se pure sulle rampe elicoidali di questa suggestiva ferrovia di montagna non vi sia la reale speranza di rivedere i treni, rimane, a parziale consolazione, la possibilità di conoscerla a piedi per un suo buon tratto, quello forse più spettacolare.
Si tratta di percorrere, con qualche brivido per la sua totale oscurità, la galleria di valico della Caprareccia e scendere lungo i tornanti e i viadotti che portano a S. Anatolia di Narco sul fondovalle della Nera.
È un itinerario insolito, adatto ai cultori dell'archeologia ferroviaria o ai semplici curiosi che al fascino dell'ambiente naturale uniscono anche l'apprezzamento per gli sforzi che l'uomo ha fatto nel piegare a sé gli ostacoli dell'orografia.
Spoleto, la località di partenza, è poi cittadina di straordinaria bellezza e potrebbe fare da ottima introduzione all'escursione.



La rocca e il ponte delle torri a Spoleto

Da Spoleto a Santa Anatolia di Narco

Itinerario lineare a piedi con partenza dalla stazione Fs di Spoleto e arrivo a Santa Anatolia di Narco, in Valnerina. Si sviluppa lungo la catena montuosa che separa la Valle Umbra dalla Valnerina, in provincia di Perugia.
***Lunghezza**: 22 km. **Dislivello**: 350 metri.*
***Condizioni del percorso**: sentieri, strade campestri ed ex-sede ferroviaria senza particolari difficoltà. Indispensabile disporre di torce elettriche per l'attraversamento delle gallerie. Nessun punto di ristoro lungo il percorso (rifornirsi a Spoleto).*
***Indirizzi utili**: Azienda di Promozione Turistica di Spoleto, tel. 0743/220311; Stazione Fs, tel. 0743/48516.*
***Periodo consigliato**: ogni stagione.*
***Altre informazioni utili**. Il ritorno da Santa Anatolia di Narco può avvenire utilizzando l'autoservizio pubblico sia in direzione di Spoleto (solo nei giorni feriali con la linea Ceselli-Spoleto), sia verso Terni (con la linea Norcia-Roma). Per informazioni sugli orari: S.S.I.T., tel. 0743/212211-212208.*
L'itinerario può essere coperto anche con una robusta mountain-bike, ma, in questo caso, occorre tener conto del percorso di ritorno a Spoleto che richiede da Piedipaterno (4.8 km a nord di S. Anatolia) il superamento della Forca di Cerro a 734 metri d'altezza. Le gallerie e un breve tratto sopra il Ponte delle Torri a Spoleto vanno comunque percorsi a piedi.
Itinerario collaudato il 10 maggio 1996.
Si prendono le mosse dalla stazione di Spoleto (m 304) sulla cui piazza incombe il *Teodolapio*, composizione in ferro di Alexander Calder, donata alla città nel 1962. Si percorre il lungo *Viale Trento e Trieste* che conduce alla *Porta Garibaldi*, accesso storico dell'antica Via Flaminia (sotto il piano della strada si può ammirare il *ponte Sanguinario*, del I sec. a.C.). Superate le due porte gemine si entra nella Spoleto medievale e si imbocca, verso sinistra, la rettilinea *Via dell'Anfiteatro*.

1. Spoleto. Strano destino quello di Spoleto, cittadina fra le più belle d'Italia e piuttosto disdegnata dai visitatori del passato. Il giudizio di Charles de Brosses, che viaggia nel 1739, è tagliente: "La città è situata su un'altura. La notte ci impedì di vederla; ma tanto, non ne vale la pena". Da Camillo Boito, che vi arriva nell'Ottocento, ci si aspetterebbe più clemenza e invece no: "Spoleto: città famosa per la sua eroica resistenza ad Annibale e per i suoi tartufi". Per fortuna almeno Goethe ci ripaga in parte di questa indiffe-



Ferrovia Spoleto-Norcia. Il viadotto Tassinave, con tre arcate di 15 metri ciascuna e, sotto, lo sbocco della relativa galleria elicoidale di 326 metri

renza sostando ammirato di fronte al Ponte delle Torri. In realtà Spoleto, appoggiata a una prominenza del monte Luco, ha una storia di oltre tre millenni ed esercitò nel periodo longobardo la supremazia, come Ducato, su un vasto territorio umbro-marchigiano. Conserva un patrimonio di monumenti che senza lacune riempirebbe un intero libro di storia dell'arte. Rivestita nei secoli da una duplice cinta muraria (una prima e più antica, protesa per oltre 2 chilometri, risalente al periodo preromano e una seconda delineata durante il XIII secolo), essa giustappone una complessa attività edilizia plurisecolare, in grado di favorire l'apprezzamento di monumenti classici della romanità, di chiese paleocristiane, romaniche e gotiche, di edifici della nobiltà papalina, di istituzioni culturali ottocentesche. Insomma un percorso conoscitivo di prim'ordine che meriterebbe tempo e dedizione.

Sebbene non sia possibile citare tutte le meraviglie artistiche e architettoniche della città, non si tralasci, durante il cammino, di soffermarsi sulla *piazza del Duomo*, alla quale sarete giunti dopo aver scalato la gradonata *Via delle Mura Ciclopiche* che si diparte dal fondo della *Via dell'Anfiteatro*. La piazza è una sorta di scenografica balconata sulla quale, oltre al Duomo, figurano il *Palazzo della Signoria*, la piccola chiesa di *S. Maria della Manna* (1528) e il *teatro Caio Melisso*.

2. Il Duomo. Simbolo della risorta Spoleto dopo la distruzione recatale dal Barbarossa nel 1155, il Duomo, consacrato nel 1198 da papa Innocenzo III, è una nobilissima fabbrica romanica dall'adorna e maestosa facciata, affiancata da uno svettante campanile. L'interno rivela le profonde trasformazioni subite dall'edificio nella prima metà del '600. Fra gli oggetti d'arte degni d'ammirazione si devono privilegiare l'affresco del Pinturicchio (*Madonna e santi*) alla prima cappella della navata destra, e il vasto ciclo, pure di affreschi, dell'abside del presbiterio, dovuti a Filippo Lippi e alla sua scuola (1467-69). Ma neppure si dovrebbe dimenticare, in cima alla scalinata della piazza, una fra le più illustri chiese romaniche dell'Umbria: **S. Eufemia**. Nelle sue forme interne, a tre navate e logge sovrapposte, assimila il gusto lombardo del XII secolo. Risalendo in breve la piazza del Duomo si perviene alla spianata antistante l'accesso alla **Rocca** (Piazza Campello), eretta nella seconda metà del sec. XIV, su disegni di Matteo Gattaponi, per accogliere i papi di ritorno dall'esilio di Avignone.
Seguendo la stretta *Via del Ponte* si aggira il colle della Rocca aprendo lo sguardo verso la vallata del torrente Tessino e verso il caseggiato antico che degrada lungo via Monterone. Fatta una svolta, compare d'improvviso l'arditissimo **Ponte delle Torri**, opera compiuta in un lungo arco di tempo (dal XII al XIV secolo) con lo scopo di approvvigionare d'acqua la vicina Rocca. Il manufatto ha dieci arcate, si eleva dal fondovalle per 76 metri ed è lungo 230. Percorso il ponte, si lascia dinanzi a sé lo stradello che in breve porta alla rotabile per Monteluco, e si affrontano in salita alcune rampe per poi piegare decisi verso sinistra, fino al cospetto dell'alta torre di guardia che si lambisce dall'alto.
Ha qui inizio il *Giro dei Condotti*, pianeggiante, che contorna il versante sinistro della Valcieca, con belle vedute panoramiche sulla Valle Umbra, fino a giungere al ponte Sanguineto (m 444). Si lascia verso destra, poco prima del ponte, il sentiero che risale la Valcieca e una volta guadagnato l'opposto versante si raggiunge il casale delle *Palazze* (m 445), fra oliveti. Si imbocca in salita uno stradello. Fatti alcuni risvolti si raggiunge la *Forcella* (m 578) e di lì, in breve, la strada per Vallocchia che si segue verso destra. Si resta solo per 400 metri sull'asfalto e si imbocca poi uno sterrato che, verso sinistra, si interna nel fitto bosco. È comune incontrare il pino d'Aleppo frammisto a roverella, leccio e carpino nero. Frequenti anche i castagneti. Il percorso serpeggia nella boscaglia e, all'attento osservatore, non sfuggirà la presenza dell'istrice, con i suoi aculei abbandonati sul cammino, e del tasso, con le piccole buche nelle quali depone gli escrementi. Di fronte a una sbarra si segue il tracciato di destra.
Dopo buon tratto si giunge al guado del Fosso della Vallocchia (m 620) cui fa seguito un breve ma ripido tratto di salita che porta sulla strada di Borgiano. Il piccolo borgo (il suo nome ha fatto supporre che la celebre Lucrezia Borgia vi abbia più volte soggiornato) appare vicino, sulla sinistra, ma lo si trascura, impegnando la via verso destra in direzione della vecchia stazione di Caprareccia, dove finalmente si incontra la sede della ex ferrovia. L'alienazione di alcuni tratti ha fin qui impedito di ripercorrerne fedelmente il tracciato. È comunque ben visibile, verso valle, il bel viadotto a otto archi di Caprareccia. Anche senza raggiungere la stazione, rimontando la scarpata sulla destra della strada, si arriva sulla ferrovia che si comincia a seguire a ritroso.

3. La ferrovia Spoleto-Norcia. Il primo servizio pubblico di trasporto fra i due centri fu realizzato nel 1902 con autobus a vapore, il secondo di tal genere in Italia. Le forti spese di esercizio convinsero della necessità di una ferrovia, che fu iniziata nel 1913 dall'ingegnere svizzero Erwin Thomann, già artefice della linea del Lötschberg (vedi "Amico Treno", settembre-ottobre 1995), e conclusa solo nel 1926. I dati tecnici essenziali: scartamento ridotto di 0.95 metri, trazione elettrica a corrente continua di 2.400 volts, lunghezza di 52 chilometri, pendenze massime del 45 per mille e curve con raggio minimo di 70 metri, 377 opere d'arte fra viadotti e gallerie. Fu condotta con alterne vicende fino al 1968, anno della sua dismissione.
Degli impianti di linea sono rimaste solo alcune mensole della linea aerea, scampate al saccheggio compiuto pochi giorni dopo la chiusura dell'esercizio. Si procede sulla massicciata arrivando in breve all'imbocco della galleria di valico, a 625 metri di quota. Una violenta corrente d'aria fredda esce dall'orifizio e consiglia di coprirsi prima di accedervi. Occorre procedere con cautela utilizzando le torce elettriche. La galleria di Caprareccia misura 1.936 metri; la lieve pendenza non consente di scorgerne per buon tratto l'uscita. Tornati all'aperto e liberati da una certa



L'itinerario si può percorrere anche in bicicletta.

inquietudine, un profondo scavo in trincea precede la veduta aperta sul fondovalle della Nera e sul sottostante paesino di Santa Anatolia. Il tracciato inizia ora la lunga discesa. Per ben sei volte, a quote diverse, la linea asseconda la montagna, impegnando le curve con tratti in galleria elicoidale, popolate da colonie di pipistrelli.
Di grande effetto il punto ove lo sbocco di una galleria avviene alla base del pilone di sostegno del soprastante viadotto. Sulla banchina si scorgono ancora i cippi chilometrici. Si passano alcuni caselli abbandonati che svolgevano anche servizio di fermate per i casolari dei dintorni. I parapetti dei viadotti sono divelti e occorre qualche cautela. In un luogo imprecisato, su un cocuzzolo nei pressi della linea, si troverebbero i resti del castello d'Elsa. Secondo la tradizione locale esisterebbe una grotta che cela la famosa chioccia con i dodici pulcini d'oro, simile al prezioso pezzo di oreficeria longobarda conservato a Monza. Si narra anche che impetuosi soffi d'aria impediscano agli avventurosi visitatori di accedervi.
Lentamente si arriva sul fondovalle: l'ultima galleria è chiusa e occorre impegnare un sentiero che si apre sulla sua destra, verso valle. Superato l'ultimo viadotto, accanto al cantiere del nuovo traforo stradale di Forca di Cerro, la linea si dirige in rettifilo al bivio di Santa Anatolia di Narco (m 289), dove è posta la fermata dell'autolinea.

4. Santa Anatolia di Narco. Aggruppato su un colle riflette la posizione di un vecchio castello, soggetto nel XII secolo agli spoletini. Vi restano tronchi di mura, mentre al suo interno lo spazio è stato colmato da abitazioni dei secoli successivi, alcune con qualche accenno di particolare decoro. Nella parrocchiale, dedicata alla santa che fu martirizzata nel 253 presso Rieti, si scoprono pregevoli affreschi del XIV secolo.

Coloro che hanno percorso l'itinerario in bicicletta possono soffermarsi, sulla via del ritorno, a *Castel San Felice* (2 km dopo S. Anatolia in direzione di Piedipaterno) dove, nelle vicinanze, si trova la chiesa di *S. Felice di Narco*, prezioso esempio di arte romanica della seconda metà del XII secolo.

Testo e disegni di Albano Marcarini

Si ringrazia per la collaborazione il Mountain Bike Club di Spoleto e, in particolare, Ivo Palmieri.

I Treni Utili

Dall'Orario Ufficiale Fs valido fino al 28 settembre 1996

Linea (Roma) Orte-Ancona

	IC 672	iR 2322	IC 674
Roma Termini	07.00	07.25	10.15
Orte	07.38	08.08	10.53
Terni	07.58	08.36	11.13
Spoleto	08.25	08.59	11.39

	IC 681	IC 683	iR 2331
Spoleto	16.43	18.45	19.58
Terni	17.05	19.10	20.22
Orte	17.25	19.29	20.42
Roma Termini	18.05	20.10	21.25

Linea Ancona-Orte

	IC 673	IC 675	IC 679
Ancona	06.15	07.35	09.15
Foligno	07.55	09.13	10.56
Spoleto	08.12	09.29	11.12

	iR 2328	IC 680	iR 2330
Spoleto	17.12	17.43	18.59
Foligno	17.31	18.03	19.16
Ancona	19.15	19.40	21.15

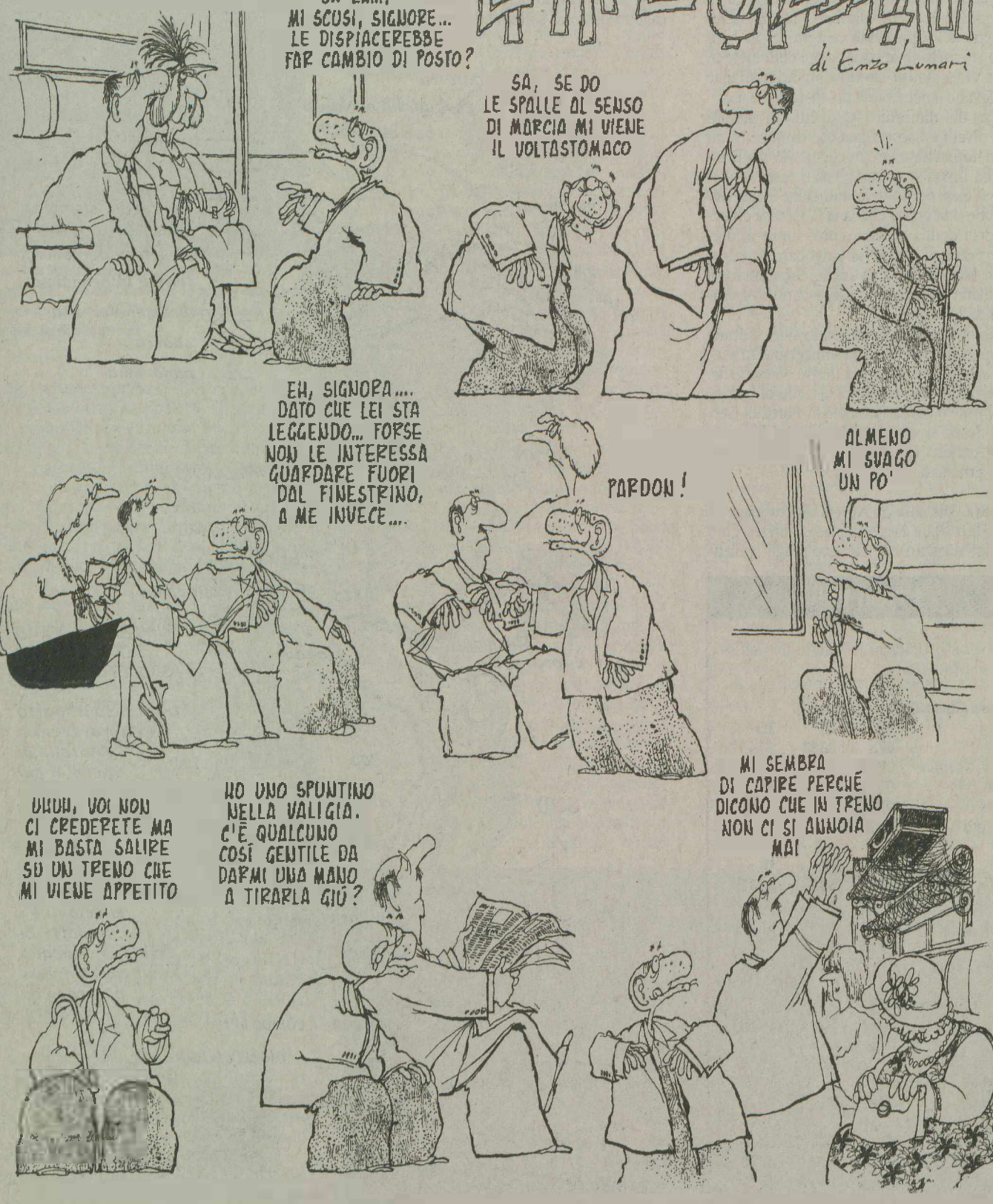


SMEMORANDA EXPRESS

● NON GETTATE ALCUN OGGETTO DAL FINESTRINO ● KEINE GE

FERITE CAZZULATE

di Enzo Lunari



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

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

le, che lo aspetto rassegnato. "Ma mi dica in confidenza, Adriano Celentano è proprio così come sembra?". Naturalmente non mi azzardo mai a chiedere "Così come?".

C'è ancora qualche rara occasione in cui posso orecchiare da testimone invisibile le conversazioni dei viaggiatori. L'ultima a cui ho assistito si svolgeva fra due signore e verteva sui pregi e sui difetti delle spiagge liguri rispetto a quelle adriatiche. La prima signora ha iniziato affermando con drastica perentorietà: "Io vado ad Arma di Taggia e mi trovo benissimo".

"Io invece vado a Cesenatico. Prima andavo anch'io ad Arma di Taggia ma ho smesso di andarci dopo quell'anno che c'è stata l'epidemia di tifo, con centinaia di morti".

"Sono vent'anni che vado ad Arma di Taggia e non mi ricordo nessuna epidemia di tifo con tutti quei morti".

"Oh, dopo un po' uno i morti li dimentica. E poi in Liguria per disinfettare l'acqua di mare ci mettono il cloro, a Cesenatico no".

"Ma sull'Adriatico c'è la sabbia che ti va nei piedi; in Liguria, quando alzo il piede per asciugarlo, lo trovo bello pulito".

"In Liguria come divertimenti sono indietro di vent'anni. Non trovi un pedalò in tutta la riviera".

"Sull'Adriatico c'è molta umidità, se stai fuori la notte ti vengono i reumatismi; in Liguria abbiamo il vento che la porta via".

"Se è per questo anche a Sirmione di notte c'è molta umidità".

"Ma a Sirmione non c'è il mare".

"C'è il lago che per l'umidità è ancora meglio".

"Lì è pieno di tedeschi, loro vanno matti per l'umidità".

"Non per niente Cesenatico è pieno di tedeschi, in Liguria molto meno".

"In compenso la Liguria è piena di torinesi, ma non è la stessa cosa, anche per via che il loro dialetto è molto più difficile da capire del tedesco".

Così, quando uno scende dal treno ha le idee chiare sulla scelta del luogo di villeggiatura, meglio che guardando "Sereno variabile" in televisione.



Questa splendida immagine di Dudley Witney ci lancia in pieno mito della frontiera. Un mito tutto americano di cui la strada ferrata, che porta la civiltà in un paese ancora da costruire, è protagonista assoluta. Intorno alla ferrovia sorgono dal nulla nuove città, vivono e muoiono uomini e sogni. Con la ferrovia nasce il mito americano.

TRASPORTO LOCALE
AMICOTRENO
LEGS WEAVER
MISTER NO
NATHAN NEVER
ZAGOR



I GRANDI ENIGMI DI MARTIN MYSTÈRE DETECTIVE DELL'IMPOSSIBILE
DYLAN DOG
NICK RAIDER SQUADRA OMICIDI

AVVENTURE IN TRENO

Avventure in treno
di
Mario Della Casa
Fabrizio Gargarone

coordinamento di
Simona Ressico

progetto artistico:
Cooperativa Biancaneve
Hiroshima Mon Amour
disegno di copertina:
Claudio Villa
soggetti e sceneggiature:
Sergio Bonelli
Luigi Mignacco

progetto grafico:
GRAPHIMECCANICA
Antonella Carito

si ringraziano:
Museo Ferroviario Piemontese
Sergio Bonelli
Decio Canzio
Nico Colonna

Martin Mystère, Dylan Dog, Mister No, Zagor,
Nick Raider, Nathan Never, Legs Weaver
sono personaggi della
Sergio Bonelli Editore

Copyright 1996
SERGIO BONELLI EDITORE



visto in televisione ma non si ricordano più il mio nome. Appena mi avvistano lanciano un grido: "È lei? O è lei o è un sosia perfetto".
E già qui uno è costretto a dare una risposta degna di monsieur de La Palisse: "Io sono io".
Poi comincia il balletto sul nome: "Lei si chiama? No, aspetti, mi lasci indovinare...".
Nel corso degli anni ho messo insieme una collezione di cognomi da fare invidia ai personaggi di un romanzo di Balzac. A cominciare dai più vicini – fuocherello, fuochino – Mezzagamba, Gambarara, Gambettola, Gambastorta, Gambasvelta, ai più lontani – acqua, acqua – tipo Barbagallo, Pipaspenta, Senzavento, Longaimano, Senzafine, Vaicondio. Fino ad arrivare al più bello di tutti, un capolavoro assoluto: "Ci sono! Lei è il famoso Calzasporca!"
Una piccola ma pericolosa minoranza di viaggiatori è composta da coloro che ricordano tutte, ma assolutamente tutte le volte che uno ha fatto qualcosa in televisione, e anche il come e il quando, fino a rievocare nei dettagli episodi che lo stesso interessato aveva rimosso: "Si ricorda di quella volta che le hanno consegnato il diploma di *Sbandieratore onorario del Palio di Asti*?".
"Beh, mi pare, ma così su due piedi..."
"Quella sera sulla prima rete davano "Via col vento", su Canale 5 c'era la finale di Coppa dei Campioni, su Rai Tre c'era il concerto dei Pink Floyd ma io ho preferito sintonizzarmi su Tele Asti per assistere alla premiazione. Sa, io sono un suo fan".
"Grazie, ma non merito tanta dedizione".
"No, no, mi lasci dire. Mi ricordo come se fosse adesso. Quando il presentatore l'ha chiamata lei è uscito da dietro una quinta, non ha visto un peso di piombo che bloccava la cantinella e ci ha inciampato dentro".
"Beh, prima o dopo succede a tutti"
"Il suo microfono non era ancora acceso, ma dal movimento delle labbra si è capito benissimo che lei stava imprecando".
"Ah, sì? Interessante...".
"Sì, lei ha detto: porca troia! Poi, come se non bastasse, ha aggiunto: porca di una troia maiala!".
"Complimenti per la memoria, io avevo rimosso questo ricordo".
"Per me non c'è pericolo, io ricordo tutto di lei, sono un suo fan, ma più di me lo è mia nonna, che ha 97 anni. Pensi che mia nonna quando lei compare in televisione rievoca sempre quella volta che le hanno dato il *Premio Simpatia del Comune di Frabosa Soprana* e lei non si è accorto che aveva la patta dei pantaloni tutta sbottonata".
Dopo aver dato ampia dimostrazione di saper tutto delle mie vicende televisive, sparano la domanda fine-

Nessun autentico Viaggiatore può resistere al fascino di una locomotiva a vapore





Il treno come *osservatorio dell'umanità*: questa era l'idea del programma televisivo di Nanni Loy, "Viaggio in seconda classe" realizzato per la RAI, sotto la direzione esecutiva di Bruno Gambarotta.

non mi ricordo più dove. Mi aiuti lei".
Questo è il caso peggiore, perché non posso mica replicare: "Lei mi riconosce non perché ci siamo già visti da qualche parte ma perché io sono un telefilm, una star del piccolo schermo", e nel frattempo compiere una completa rotazione su me stesso in modo da farmi ammirare in tutto il mio splendore!
Così ribatto: "Ma sa, io per ragioni di lavoro giro tutta l'Italia, saremo stati compagni di scompartimento durante un altro viaggio in treno. Anche a me succede spesso di ricordare un viso senza riuscire a collocarlo in un contesto preciso".
Ma quelli insistono: "No, guardi, io ricordo sempre tutto, anche se rivedo una persona dopo anni, sono in grado di ricostruire nella memoria le precise circostanze in cui l'ho conosciuta la prima volta".
"Bravo, complimenti, anche a me piacerebbe avere una memoria così efficiente".
"Ma lei mi sfugge, non riesco a inquadrarla. Non sarà che mi nasconde qualcosa? È per caso un latitante? O un pentito? A me può dirlo, sa, io non sono né un poliziotto né un giudice".
Questo dialogo si svolge di solito in una vettura pullman e mi sento addosso gli occhi di una quarantina di passeggeri, con le mamme che portano per mano i loro bambini a vedermi da vicino: "Lo vedi il signore? Guardalo bene, è scappato di prigione".
Così devo arrendermi. "Guardi, non volevo dirlo, perché detesto far la parte della persona vanitosa, ma lei mi costringe. Lei crede di avermi conosciuto da qualche parte, ma in realtà mi ha visto alla televisione".
Grido di trionfo: "Ecco dove ci siamo già visti! Eh già! Che stupido! Lei è quello che lavora con Gianfranco Funari, gli accende le sigarette e gli allunga i fazzolettini di carta per asciugarsi il sudore".
Sto per replicare che non ho mai messo piede nello studio di Funari, che lui fa un tipo di televisione che io detesto, quando un altro passeggero mi precede: "Ma cosa dice? Il signore non lavora con Funari, ma con Michele Santoro! Non ho mai visto una trasmissione di Santoro, da "Samarcanda" in poi, in cui non ci fosse anche lui. Da come la guarda, si vede che Santoro le vuol bene e la stima".
Vorrei dire che io non ho niente contro Santoro ma che mi sono sempre occupato di argomenti più leggeri, ma non me ne viene data l'occasione; la discussione tra i due sul fatto se io sia ospite fisso di Funari o di Santoro coinvolge i passeggeri di tutto il vagone. Per fortuna sono arrivato a destinazione. Scendo e nessuno di coloro che si stanno accapigliando si accorge della mia discesa dal treno.
C'è poi la categoria di coloro che ricordano di avermi

Introduzione

Ricomincia l'avventura

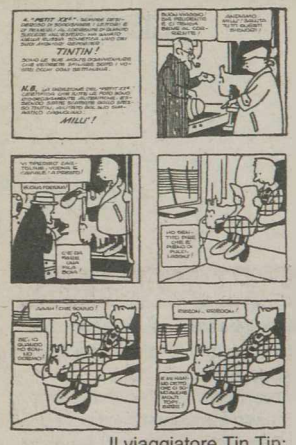
di Mario Della Casa

Mario Della Casa, critico letterario e cinematografico dirige, dal 1987 l'Associazione Culturale Hiroshima Mon Amour di Torino. Esperto frequentatore dei mondi del fantastico, autore di saggi su fumetti e fantascienza, collabora al mensile *Dire, Fare e Baciare* dove si occupa di fumetti.

Buongiorno a tutti. Sta per prendere il via la terza tappa del viaggio a fumetti su Amico Treno. I binari, come è tradizione, sono quelli della fantasia e dell'avventura, che i lettori hanno già imparato ad apprezzare nei numeri precedenti; c'è però una doppia novità, che renderà questa terza serie particolarmente interessante per gli appassionati delle storie a strisce: le tavole sono tutte a colori e, caso forse più unico che raro, nelle quarantotto pagine di racconto si avvicenderanno addirittura sette tra i personaggi più amati del fumetto italiano. In ordine rigorosamente cronologico (di pubblicazione e di ambientazione) compariranno: ZAGOR, MISTER NO, MARTIN MYSTÈRE, DYLAN DOG, NICK RAIDER, NATHAN NEVER, LEGS WEAVER. Le loro avventure coprono più di tre secoli di storia immaginaria, dall'epopea americana del primo Ottocento in cui si muove Zagor alla città di un futuro post-catastrofe e post-inquinamento nella quale agiscono Nathan Never e Legs Weaver. I diversi volti dell'avventura e del racconto d'azione (western, horror, mistero, esotismo, fantascienza) sono dunque riassunti in queste sei storie brevi, piene di emozioni e di sorprese, che si potrebbero quasi definire dei "team up". Gli anglosassoni indicano con questo termine gli incontri tra gli eroi protagonisti di serie differenti. Nel fumetto americano sono molto frequenti, in quello italiano molto meno (anche se gli incontri di Martin Mystère con Dylan Dog e con Nathan Never hanno avuto un grande successo di pubblico). Il motivo è abbastanza evidente, anche se il richiamo spettacolare degli "incontri di eroi" è sempre alto: ogni personaggio, per rendere equilibrata la trama deve perdere qualcosa delle sue prerogative, rinunciare ad un pezzo di se stesso. È un rischio che, come si vedrà, è stato brillantemente superato dagli sceneggiatori dei racconti: ogni protagonista mantiene le sue caratteristiche e la sua personalità, pur nella cornice comune costituita da un treno molto particolare, dove l'Avventura regna sovrana.
Una così alta concentrazione di eroi di carta non solo è una rarità, ma costituisce quasi un'istantanea collettiva della lunga storia del fumetto italiano dal dopoguerra

Grane in vista portate da uno sbuffante antenato dei moderni treni. Tex saprà come risolvere le





Il viaggiatore Tin Tin: una buona lettura e un sonnellino prima di un' Avventura che lo porterà "Nel Paese dei Soviet".

ad oggi una storia che si è intrecciata strettamente con quella della casa editrice Bonelli, che ha dato alle stampe, da Tex in poi, fumetti destinati a fare epoca e ad essere fedeli compagni dell'adolescenza di intere generazioni di lettori.

Proprio leggendo le brevi storie che seguono, i numerosissimi e giovanissimi lettori di Dylan Dog e Nathan Never potranno constatare che un legame profondo unisce i loro eroi preferiti a personaggi storici e ancora pieni di vitalità come Zagor e Mister No: che il successo di oggi si deve in gran parte a chi ha saputo investire e scommettere anni fa su un fumetto al tempo stesso popolare e di qualità; che, infine, nell'ipotetico album di famiglia dei personaggi bonelliani i tratti comuni sono costituiti dalla fantasia unita al rigore nel costruire le storie, dalla credibilità delle sceneggiature, alta qualità delle tavole.

Il treno, che fa da scenario alle avventure, non è un espediente narrativo qualsiasi: le ferrovie hanno stimolato da due secoli a questa parte la fantasia e la penna di scrittori, sceneggiatori, registi. E naturalmente gli autori di fumetti, che hanno esplorato le mille varianti che l'ambientazione "ferroviaria" del racconto può offrire. Le illustrazioni che corredano questo inserto ne sono un esempio. Si tratta di personaggi che non compariranno nei racconti, ma che costituiscono autentiche pietre miliari del fumetto internazionale: il nostro *Tex* e *Tin Tin* di Hergé, capostipite della fortunatissima scuola franco-belga. Sono due modi molto diversi di utilizzare il treno: storico-avventuroso il primo, comico e rocambolesco il secondo.

Il breve racconto pubblicato a fianco fa invece un po' da contraltare alle esplosioni di verve fantastica dei prossimi numeri. È la tranquilla e borghese descrizione di un normale viaggio in treno sulle linee italiane descritto dall'ironico e pungente Bruno Gambarotta.

Un'ultima occhiata alla pistola e Tex è pronto ad accogliere anche il Diavolo in persona.



Racconto

Viaggio in seconda classe

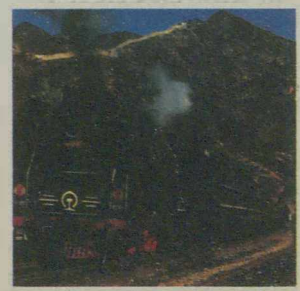
di Bruno Gambarotta

Conosco tutte le linee ferroviarie d'Italia, comprese quelle minori, per averle percorse almeno tre volte nell'arco di tredici settimane, quando facevo il produttore esecutivo del programma di Nanni Loy "Viaggio in seconda classe". Passerei la vita in treno; ho cominciato nel '51, a 14 anni, facendo il pendolare tra Asti e Torino e da allora non ho più smesso. Ho persino fatto domanda – senza esito – al Ministero dei Trasporti per avere una targa di bronzo staccata da una locomotiva in disarmo, per farla incorniciare e appenderla nel mio studio. Ho vissuto per qualche mese in casa di uno zio ferroviere dove avevo una stanzetta che si affacciava sulla stazione di Pisa, dormendo cullato dalla musica dei treni. Una delle mie fantasticherie ricorrenti prevede l'esistenza delle roulottes ferroviarie: un vagone che arredo come voglio, con camera da letto, cucina, soggiorno, bagno e sul quale carico la mia famiglia, poi dico alla direzione delle ferrovie dove voglio andare e loro provvedono ad agganciarsi ai treni giusti e mi ci portano, ma senza fretta, con lunghe soste fra un treno e l'altro. Arrivati a destinazione mi parcheggiano il vagone su un binario morto, finché non chiedo di essere portato in un'altra località. E così viviamo sempre sul treno, scendendo solo per fare i turisti, fare la spesa, i bagni o le gite nei dintorni, pedalando sulle biciclette che ci siamo portati dietro. Non sarebbe un modo fantastico di trascorrere le vacanze?

Del treno mi piace tutto, ma in particolare mi piace ascoltare le conversazioni che si intrecciano fra i viaggiatori, le storie che raccontano, i frammenti di vita, le invenzioni fantastiche, le leggende metropolitane. Purtroppo il piacere di fare la parte del testimone invisibile, cioé di colui che, fingendo di guardar fuori dal finestrino o di sonnecchiare, ascolta e registra avidamente le parole dei compagni di viaggio, mi è impedito da una decina di anni, da quando cioé ho incominciato ad apparire, sia pure in maniera sporadica e saltuaria, sugli schermi televisivi. C'è sempre qualcuno che mi riconosce o crede di riconoscermi; i più mi puntano il dito contro e dicono: "Noi ci conosciamo, sono più che sicuro di averla già incontrata da qualche parte, ma

Bruno Gambarotta, è piemontese, nativo di Asti, compagno di scuola di Paolo Conte, ottimo cuoco, gran buongustaio... il funzionario RAI diventato famoso grazie al "Fantastico" dell'edizione Celentano nel 1988. Regista RAI, giornalista, scrittore, curatore di collane editoriali, ha rivelato notevoli doti di intrattenitore su palco divenendo anche "attore" monologante. Un po' disarmato e ingenuo, il personaggio inventato da Gambarotta è divenuto il simbolo di un modo nuovo e inconsueto di essere "teledivo", assai apprezzato dalla critica. E' un gran viaggiatore.

Il sogno di Gambarotta vivere su un treno, vedere i paesaggi che cambiano e ogni tanto scendere per fare qualche passi



TERZA CLASSE

Milano - Melegnano

di Gino & Michele

Mi piacerebbe un treno che fa ancora rumore. Mi piacerebbe una locomotiva che sbuffa come quando ero bambino. Mi piacerebbe vedere il fumo passare davanti al finestrino. Mi piacerebbe godere del ritmo cadenzato del viaggio, con le traversine a scandire i minuti e i minuti a segnare i paesaggi che cambiano lenti. Mi piacerebbe giocherellare con la mollettona che blocca il vetro. Mi piacerebbe riuscire a scorgere le donne in bicicletta che aspettano davanti al passaggio a livello abbassato. Mi piacerebbe fare la gara a chi arriva prima con quel camion sulla strada parallela alla ferrovia. Mi piacerebbe contare i pali dell'elettricità da stazione a stazione. Mi piacerebbe aspettare il mare dopo una curva e il cielo dopo una galleria.

Mi piacerebbe mio padre che abbassa il finestrino mentre chiede premuroso: "le dà fastidio l'aria?". Mi piacerebbe un treno fatto di cose da toccare, di libri da leggere, di persone da raccontare. Mi piacerebbe il portacenere d'ottone pieno di carte e di mozziconi. Mi piacerebbe il portacenere d'ottone pieno di carte e di mozziconi che basta alzarlo un filo e tirarlo verso di te e si rovescia tutto. Mi piacerebbe il campanello dell'omino col caffè, il "signori in carrozza", il "biglietti prego". Mi piacerebbe il porta bibite sotto al finestrino e il tavolino doppio che si apre. Mi piacerebbe quel signore che apre il suo e compila le parole crociate facilitate. Mi piacerebbe la scritta in quattro lingue avvitata sotto al finestrino.

Mi piacerebbe farmi spiegare che quella dove non si capisce proprio niente è il tedesco. Mi piacerebbe il marroncino del velluto che pizzica sulle gambe e scoprire che dietro allo schienale c'è l'attaccapanni come nella grotta di un'isola del tesoro. Mi piacerebbe avere voglia di tirare quella maniglia d'ottone dove c'è scritto che si prende la multa e che ogni abuso "sarà punito". Mi piacerebbe chiedere mille volte "papà, cosa vuol dire abuso?" e sentire mille volte "vuol dire fare una cosa che non si può fare". Mi piacerebbe "papà, che cosa non si può fare?". "Niente". "Niente cosa?". "Niente... tirare quella maniglia". "Perché non si può tirare quella maniglia?". "Tesoro, dormi che il viaggio è lungo". Mi piacerebbe un viaggio lungo dove si mangia il pollo arrosto nei sacchetti da viaggio e si beve il chinotto nei bicchieri di plastica comprati all'Upim, quelli che si chiudono a fisarmonica e poi sembrano degli jojo. Mi piacerebbe giocare con lo jojo tra le gambe di quel signore coi baffi. Mi piacerebbe tirare i baffi a quel signore coi baffi. Mi piacerebbe leggere le storie di *Topolino* che fa l'investigatore e combatte Macchianera. Mi piacerebbe affacciarmi al finestrino col treno fermo alla stazione e comprarmi *Tiramolla* al baracchino dei giornali con le rotelle. Mi piacerebbe far cadere le trenta lire tra la pensilina e la rotaia per vedere la faccia del giornalaio.

Mi piacerebbe sentire l'odore del ferro delle rotaie. Mi piacerebbero i corridoi pieni, con tante valigie e la gente seduta sopra. Mi piacerebbe quella bambina dello scompartimento accanto con la bambola con gli occhi che si chiudono e sembrano veri. Mi piacerebbero le decalcomanie da attaccare con l'acqua sui quaderni ma solo quando il treno va piano. Mi piacerebbe la nonna che mi racconta *Pinocchio*. Mi piacerebbe perdermi con il libro aperto davanti. Mi piacerebbe guardare mille volte le illustrazioni. Mi piacerebbe correre al gabinetto per controllare allo specchio il mio naso. Mi piacerebbe toccarmelo, schiacciarmelo, tirarmelo e pensare che non mi crescerà mai un naso come il suo. Mi piacerebbe dire le bugie apposta come controprova e vedere che il naso non mi cresce. Mi piacerebbe pensare che in fondo Pinocchio era solo un burattino un po' stupido. Mi piacerebbe il sapone a foglietti verdi che si strappa dal blocchetto e che si sfrega contro le mani, viene fuori tutta la schiuma e rimane uno schifoso pallottolino di carta che si butta via, ma mi raccomando non dal finestrino. Mi piacerebbe far la pipì in piedi sul water, la carta igienica per non sporcare con le scarpine l'asse. Mi piacerebbe cercare di mirare il buco senza bagnare intorno e riuscirci così e così. Mi piacerebbe in fondo al buco, vedere i sassi tra le rotaie che filano veloci. Mi piacerebbe incominciare a sentirmi grande e scendere i tre gradini della carrozza da solo. Mi piacerebbe chiamare "facchino!" come la nonna.

Mi piacerebbe la mamma che mi corregge "si dice portabagagli". Mi piacerebbe vederlo arrivare col berrettino grigio e il grembiule come quello del bidello della scuola. Mi piacerebbe quella volta che sono zompato sul carretto insieme alle valigie e mi ha portato anche a me. Mi piacerebbe quando mio padre mi correggeva "non si dice a me mi piace". Mi piacerebbe quando ho imparato a leggere l'orario dei treni. Mi piacerebbe quando ho imparato le prime cose di francese e ho tradotto per la prima volta la scritta sotto il finestrino e ho capito che "prier" vuol dire pregare e non mi rendevo conto perché i francesi dovessero essere "pregati" di non gettare alcun oggetto dal finestrino e noi no. Mi piacerebbe la conquista dei primi pantaloni lunghi, quando non sentivo più pizzicare il velluto sulle cosce. Ma sentivo pizzicare i pantaloni. Mi piacerebbe il passaggio a livello abbassato con le donne ferme davanti in bicicletta che a qualcuna si vedono le mutande.

Mi piacerebbe il treno come la mia vita. Mi piacerebbe viaggiare con la gioia della scoperta e la tranquillità della stazione che si avvicina piano.

Mi piacerebbe. E invece è un'ora che me ne sto in fila al casello di Melegnano. E non sono ancora partito.

Da leggere in treno

A cura di Carlo Pino



"Antenna Pazza", il protagonista dell'ultimo esilarante volumetto dei nostri amici Gino & Michele, ha una vaga somiglianza - lo si vede fin dalla foto di copertina - con un imprenditore-editore-proprietario di reti televisive-politico nostrano. Di lui si raccontano la nascita, l'infanzia, l'adolescenza, la giovinezza, la maturità, l'età dei segnali di fumo, l'amicizia con "Lunghi-Capelli-Sullo-Stomaco". Quest'ultimo somiglia - anche lui - a un politico italiano potentissimo qualche anno fa, ma ora "emigrato". Le numerose affinità dei personaggi che si incontrano nel libro con protagonisti della vita pubblica dei nostri giorni non potranno sembrare del tutto casuali al lettore (pure se gli autori avvertono che "qualsiasi riferimento a uomini, donne, animali, minerali, vegetali realmente esistiti è da considerarsi puramente casuale") che, sulle ali di una pungente ironia, si troverà a rileggere capitoli di una storia recente. Particolarmente divertente l'episodio (nel capitolo dell'adolescenza) del primo utilizzo che "Antenna Pazza" - con la complicità di "Amico Fedele", "Colui-Che-Si-Prende-Sempre-La-Colpa" (suo fratello) e "Orso Raffreddato" (un grizzly masochista) - fa dei segnali di fumo, rischiando di scatenare la guerra fra la tribù dei Navajo e quella degli Apache. Apprezzabile la descrizione della creazione di "Segnale 5", una nuova emittente di messaggi fra indiani che trasforma le vecchie "nuvole di parole" in "nuvole di persone" e che potrà contare sulla collaborazione di "Ascia O Raddoppia", un divo famosissimo fra quanti seguivano i vecchi segnali.
Da leggere con la velocità di un "Pendolino".

●*Gino & Michele*
"Antenna Pazza e la tribù dei Paiache"
170 pagine,
Baldini & Castoldi
Milano, 20 mila lire

Enzo Iacchetti è famoso soprattutto per la sua partecipazione quotidiana a "Striscia la notizia", ma lui è in realtà un grande comico che si esprime soprattutto nei teatri. "Il colore del miele" è il frutto di una collaborazione con un autore, Francesco Freyrie (che ha scritto sceneggiature e commedie per altri famosi comici come Antonio Albanese, Gaspare & Zuzzurro e Vito), e un regista, Daniele Sala. Ne viene fuori una serie di brevi storie di un umorismo insolito, che si potrebbe definire assieme *delicato, metropolitano, minimalista, poetico*. A noi sono piaciute particolarmente: "Mi hanno fregato l'ombra", "Piove", la "1ª lettera alla realtà" e "Mia nonna che mi scrive una lettera!".
Lo consigliamo per brevi viaggi in treno: lo divorerete nello spazio di poche stazioni!

●*Francesco Freyrie, Enzo Iacchetti, Daniele Sala*
"Il colore del miele e altre storie"
144 pagine,
Comix
Bologna, 16 mila lire

All'accuratezza delle descrizioni di paesaggi, alla finezza dell'acquerello, alla precisione di altimetrie e distanze, all'immediatezza delle cartine di Albano Marcarini noi - e tutti i lettori di "Amico Treno" - dovremmo essere ormai avvezzi. Invece questo instancabile "camminatore" riesce tutte le volte a stupirci e a convincerci a intraprendere, almeno per un tratto, l'itinerario di cui abbiamo appena finito di leggere la descrizione. Questo nonostante la nostra riconosciuta pigrizia: segno che la prosa di Albano è veramente coinvolgente.
Già autore di numerose guide - in questa stessa rubrica avevamo presentato "La Strada Priula" - Marcarini nel suo ultimo lavoro descrive "Il Sentiero del Viandante", «(...) un esile cammino che si dipana fra morbidi declivi e aspre rupi lungo la sponda orientale del lago di Como, da Abbadia Lariana fino a Colico, alle porte della Valtellina». Corredato da 41 carte, 44 acquerelli e due "panorami" (disegni composti rispettivamente da quattro e da tre pagine ripiegate), si consiglia la lettura del volumetto pure per le "chicche" rappresentate dalle citazioni di guide storiche (come quella tratta dal "Viaggio al lago di Como" di Davide Bortolotti, risalente al 1821 e riportata a pag. 70).
Volete ancora un motivo per seguire le tracce del nostro collaboratore? Ce lo suggerisce lo stesso Albano: «Più che altrove su questa felice sponda di lago si cammina per contemplare, lasciando che l'attenzione dello spirito scivoli giocosa sulle cose, fermando liberamente il suo interesse ora sulle une ora sulle altre anche senza una pretesa intellettuale ma per semplice piacere estetico, lungo questo esile lembo di terra sospeso sulle acque».
Che aspettate, dunque, a partire verso il lago di Como portando con voi questa splendida guida?

●*Albano Marcarini*
"Il Sentiero del Viandante"
134 pagine,
Clup Guide
Milano, 28 mila lire

L'autore è un grande esperto di treni e di trasporti (per anni ha ricoperto la carica di Direttore Compartimentale delle Fs di Torino): una garanzia per il lettore.



Il volumetto, dal comodo formato tascabile, dopo qualche breve capitolo introduttivo che ripercorre le origini storiche delle strade ferrate, racconta il prodigioso sviluppo delle ferrovie in Piemonte dalle origini alla vigilia della seconda guerra mondiale. Risulta interessante la lettura dei capitoli dedicati a ciascun tratto di ferrovia per i numerosi dati tecnici e finanziari riportati.
Consigliato agli appassionati di storia ferroviaria.

●*Luigi Ballatore*
"Storia delle ferrovie in Piemonte"
160 pagine,
Editrice Il Punto
Torino, 8 mila lire

Agenda

Abruzzo

Treno Verde: una tappa ad Avezzano

Treno Verde, la campagna annuale promossa da *Legambiente* e dalle Ferrovie dello Stato, costituisce un appuntamento ormai consueto e importante per fare il punto sulla vivibilità delle città italiane.
Quest'anno il convoglio, che ha toccato 19 città italiane, ha fatto tappa in Abruzzo ad Avezzano. Nei quattro giorni di sosta il treno è stato visitato da oltre tremila studenti e da tantissime persone interessate ai risultati sull'inquinamento della città rilevati dai laboratori mobili del *Treno Verde*.
I dati, esposti nella conferenza stampa tenutasi in chiusura dell'iniziativa, hanno evidenziato un alto livello di inquinamento acustico e la presenza di altri agenti inquinanti, come gli idrocarburi, con una concentrazione pari alla media di altre città più densamente abitate. Nel contesto della campagna di sensibilizzazione sulle problematiche ambientali si è svolto il *Trofeo Tartaruga*, una singolare gara a cronometro, tenutasi per le strade del centro cittadino, fra un'automobile, uno scooter elettrico e una bicicletta. La gara è stata vinta dalla bicicletta e l'automobile si è classificata all'ultimo posto.

Dario Recubini

Le bellezze d'Abruzzo con il treno a vapore

L'11 maggio scorso, un treno d'epoca, con una vera locomotiva a vapore e carrozze a terrazzino d'inizio secolo, è partito dalla stazione dell'Aquila alle 08.15 e ha raggiunto Roccaraso alle 12.55, attraversando le più belle località turistiche montane della regione (Sulmona, Campo di Giove, Palena, Rivisondoli, il parco nazionale Majella-Morrone), lungo una linea ferroviaria di grande suggestione che, nella stazione di Rivisondoli, raggiunge i 1268 metri s.l.m.Viaggiatori d'eccezione, per questa riedizione storica di un treno d'altri tempi, sono stati gli alunni della scuola elementare di Tornimparte (AQ), accolti nelle stazioni di transito dal suono della banda, tra gli applausi delle autorità locali, delle scolaresche e di tutti gli appassionati che sostavano sul binario per godersi lo spettacolo.

D.R.

Alto Adige

Iniziative in Alto Adige

Anche per la prossima estate sarà riproposto il *Treno a vapore* Bolzano-San Candido e ritorno, un'iniziativa che ha sempre registrato un buon successo di pubblico e che ha avuto una notevole eco sulla stampa e sulle emittenti televisive locali.
Il treno sarà composto da una locomotiva a vapore Gruppo 740, da una vettura "centoporte" mista AB, da cinque vetture "centoporte" di seconda classe B, da un bagagliaio attrezzato a "stube" per servizio ristoro e da una locomotiva Gruppo 626 di rinforzo.
Il convoglio effettuerà fermate in tutte le stazioni con servizio viaggiatori della linea. La vendita dei biglietti è affidata alle principali stazioni dell'ex Compartimento, a quelle che si trovano lungo il percorso del treno e all'Azienda di Soggiorno di Bressanone, che collabora gratuitamente all'iniziativa e mette inoltre in vendita apposite contromarche in appoggio a biglietto cumulativo emesso dalla stazione di Bressanone.
Il treno speciale sarà effettuato domenica 11 agosto.

È stato raggiunto un accordo con l'Assessorato alla Cultura della Provincia di Bolzano per favorire l'uso del treno in occasione del 12° *Corso estivo internazionale di danza*, che si terrà nel capoluogo altoatesino dal 14 al 27 luglio.
I partecipanti al Corso che si serviranno del treno per raggiungere Bolzano, presentando il biglietto ferroviario, riceveranno buoni per un valore totale di 20 mila lire (una pizza, un Mc Donald, un ingresso al Lido). L'iniziativa verrà pubblicizzata con manifesti e brochures.

Ewald Fischnaller

Basilicata

Treno & Stampa

Lo scorso 1° aprile, la stazione di Potenza Inferiore ha ospitato il *Treno della stampa per la scuola*, organizzato dalle Ferrovie dello Stato in collaborazione con la *Fieg* (Federazione Italiana Editori Giornali), d'intesa con i Ministeri della Pubblica Istruzione e dei Trasporti.
L'iniziativa, realizzata per promuovere l'educazione al trasporto collettivo nella scuola italiana, è partita da Sassari il 18 marzo e si è conclusa a Pescara il 18 aprile. Con l'inizio del nuovo anno scolastico sarà avviata la seconda fase del viaggio che toccherà le città del Centro-Nord dal 7 ottobre al 28 novembre.
In Lucania l'incontro ha riscontrato un particolare successo fra la popolazione studentesca. Per l'occasione, nella sala d'attesa della stazione, è stata allestita un'edicola con i "loghi" delle testate dei quotidiani che hanno partecipato all'iniziativa e che è servita come punto di accoglienza per le scolaresche in visita. Insolito e originale anche l'allestimento interno delle carrozze del treno, ove i visitatori, a gruppi, hanno potuto assistere, attraverso speciali apparecchiature, alla simulazione delle fasi della produzione di un quotidiano, percorrendo la sala agenzia, quella della redazione, la sala stampa e il centro stampa con le rotative in funzione. Nella mattinata, dalle ore 8.45 alle ore 14.00, il treno speciale è stato visitato da oltre 1.500 studenti: agli organizzatori dell'iniziativa sono stati consegnati gli speciali "quaderni-menabò" sui quali i ragazzi, nei sette giorni precedenti, avevano raccolto le notizie più importanti apparse su un quotidiano locale. Per i migliori elaborati è stata prevista l'assegnazione di borse di studio (viaggi, itinerari e visite guidate effettuate in treno) offerte da Fs, Cit Viaggi e Sogin.
Nel pomeriggio è stato organizzato un dibattito sul tema "Beni culturali e ambientali, informazione ed educazione", che ha riscontrato una nutrita presenza di rappresentanti delle istituzioni locali, della scuola e degli organi di informazione, con la partecipazione della Soprintendenza ai Beni Culturali e del Provveditore agli Studi di Matera. Nel corso dell'incontro, coordinato da un ispettore del Ministero della Pubblica Istruzione, sono emerse interessanti proposte e riflessio-

ni. Il treno, mezzo di trasporto "più sicuro" e, per sua natura, rispettoso dell'ambiente, è stato al centro del dibattito. Il Presidente della Giunta regionale della Basilicata e quello dell'Amministrazione provinciale di Potenza, pur preoccupati per una possibile esclusione della regione dai grandi flussi di traffico, hanno sottolineato l'ineguagliabile patrimonio culturale e ambientale della Basilicata e la necessità di investimenti affinché queste risorse possano essere rese maggiormente accessibili, sia nell'ambito della regione stessa che dall'esterno. La riqualificazione del trasporto locale alle condizioni più economiche possibili è stato il tema su cui si è soffermato in particolare il responsabile del trasporto regionale Fs in Basilicata il quale ha auspicato una più stretta collaborazione con la Regione, al fine di poter concordare un progetto di integrazione vettoriale e tariffaria.

A conclusione del dibattito è stata sottolineata l'utilità dell'iniziativa come contributo a sostegno dell'informazione locale, in particolar modo in Basilicata, ove si vendono solo quaranta copie di quotidiani per ogni mille abitanti, rispetto a una media italiana di oltre cento.

Il successo del *Treno della stampa per la scuola* ha trovato conferma anche nelle altre città in cui il convoglio ha fatto sosta. Ricordiamo tra le tappe più significative quella di Napoli, con un'affluenza di oltre quattromila visitatori, di gran lunga superiore alle stime iniziali. Numerosi sono stati i quesiti posti dagli studenti ai rappresentanti della Fieg e della stampa, domande dapprima generiche e poi sempre più specifiche: sulla realtà dei giornali, sulla loro funzione e organizzazione, nella prospettiva della pubblicazione di fogli di istituto che, per qualcuno, rappresentano un primo approccio con l'affascinante carriera di giornalista.

Da citare è anche la tappa nella stazione di Campobasso, con la partecipazione, nell'arco di una mattinata, di oltre mille studenti. Nel confronto avuto con i vari gruppi di giovani al termine di ciascuna visita è stata sottolineata l'importanza del binomio treno-stampa: il primo come mezzo di trasporto di persone, la seconda come veicolo di idee. La sosta è stata l'occasione per presentare ai giovani alcune particolari offerte per le gite scolastiche, messe a punto dalla Direzione regionale Molise, oltre che per evidenziare alcune problematiche connesse al sistema del trasporto pubblico locale. Particolare interesse è stato mostrato dagli studenti anche per i problemi della tutela ambientale, della sicurezza e dei servizi ferroviari. ●

CALABRIA

La Sila da scoprire in treno

Un risultato decisamente superiore alle aspettative è stato ottenuto dall'iniziativa intrapresa dalla Direzione regionale trasporto locale Calabria che, durante il periodo invernale, ha istituito nei giorni festivi



il *"Treno della neve"*, da Reggio Calabria a Cosenza (andata: partenza ore 06.40, arrivo ore 08.52; ritorno: partenza ore 18.50, arrivo ore 21.05).

In coincidenza, nella città dei Bruzi, il turista amante della montagna e appassionato di sport invernali ha avuto modo di proseguire il viaggio nel cuore della Sila Grande con i vettori delle Ferrovie della Calabria. Due le alternative proposte: prendere (nel piazzale esterno alla stazione) l'autobus di linea, percorrendo la superstrada 107 Silana-Crotonese; oppure utilizzare il trenino trainato da locomotiva a vapore e carrozze d'epoca (sempre in partenza dalla stazione di Cosenza), transitando sulla vecchia "linea di penetrazione" silana Cosenza-San Giovanni in Fiore. Questa seconda opportunità è stata la scelta preferita nelle giornate di grande innevamento: attraversare l'altopiano con il "trenino" delle Ferrovie della Calabria è stata un'avventura sempre singolare e... "coinvolgente" (non era raro vedere i viaggiatori coinvolti a spalare la neve sui binari!).

Particolarmente bello è l'itinerario lungo le pendici occidentali della Sila; piacevoli e dense di fascino sono le traversate dei magnifici boschi di pini nella zona di Camigliatello (m 1272 s.l.m.), moderna stazione di sport invernali, base di interessanti escursioni nelle grandi vette silane, situata tra suggestive foreste di conifere.

Il servizio proposto dalle Ferrovie della Calabria, in accordo con le Fs, ha riservato ai clienti particolari agevolazioni: trasferimento dalla stazione di arrivo con mezzi FC; trasporto gratuito dei bagagli (sci al seguito) e loro custodia presso il deposito delle stazioni FC di Moccone e Camigliatello; trasferimento gratuito con mezzi FC dalla stazione di Moccone e Camigliatello agli impianti di risalita; utilizzazione gratuita dei mezzi gommati FC nell'ambito della città di Camigliatello, senza limiti di corse e per l'intera giornata di soggiorno.

Per i gruppi organizzati, la Direzione regionale Calabria ha previsto un'ulteriore opportunità: un "pacchetto" di offerte con possibilità di sconto sull'acquisto di prodotti tipici e per il pranzo in ristorante.

Le località ben attrezzate per la pratica dello sport (ma senza gli inconvenienti che presentano altri centri di montagna più famosi), le decine di chilometri di piste di discesa e i vari tracciati per il fondo sono stati dunque un altro motivo per scoprire il fascino della Sila e per raggiungerla anche nella stagione invernale.

L'altopiano silano, un tempo avvolto dal mistero e dalle magie, oggi si rivela una meta di particolare interesse: in inverno come in estate, per tutti i turisti che amano le suggestioni del paesaggio e, insieme, la buona tavola.

Mick Bagalà

UNA GITA SCOLASTICA

Duecentocinquanta alunni del Circolo didattico di Gallico, grosso agglomerato urbano situato nella periferia di Reggio Calabria, hanno effettuato sabato 4 maggio un'interessante gita scolastica, utilizzando il treno a vapore allestito dalla Direzione regionale trasporto locale della Calabria. Saliti a bordo di tre carrozze "centoporte", trainate da una locomotiva 740-009 del 1913, ancora in buona efficienza, i ragazzi hanno compiuto il tragitto Gallico-Vibo Marina in circa quattro ore, gustando appieno il piacere di una giornata in armonia con l'ambiente e la natura.

Nella stazione di Vibo Marina erano in attesa cinque pullman messi a disposizione dalle Ferrovie della Calabria, che hanno accompagnato gli escursionisti lungo un itinerario di interesse artistico e naturalistico.

Prima tappa raggiunta è stata la località di Pizzo, con la bellissima Collegiata di San Giorgio (stupenda la facciata barocca del '600 e gli interni con bassorilievi normanni e altre sculture del '500) e il Castello (costruito dagli Aragonesi nel 1486) dove nel 1815 fu tenuto prigioniero e poi fucilato Gioacchino Murat.

Si è poi risaliti lungo il fiume Angitola, per godere di un momento di pace e di relax nell'oasi naturale dell'omonimo Lago, circondato da dolci declivi di uliveti e da tratti di macchia mediterranea. Il lago di Angitola, la cui gestione è affidata al *Wwf*, è popolato da oltre cento diverse varietà di uccelli.

Ultima tappa a Monterosso Calabro, sede del Museo della Civiltà Contadina e Artigiana della Calabria, ospitato in un palazzo patrizio del '700.

Visto il successo ottenuto da questa iniziativa, la Direzione Fs della Calabria ha deciso di programmare con le Direzioni didattiche della regione altre stimolanti escursioni riservate agli alunni delle scuole primarie.

M.B.

CAMPANIA

Treni Speciali

In tema di treni speciali, oltre al *Treno della Stampa per la Scuola* sono da segnalare le tappe campane dell'ormai tradizionale *Treno Verde* che, dal 28 marzo al 5 aprile, ha sostato prima a Castellammare di Stabia e poi a Napoli Centrale. L'iniziativa, al suo ottavo anno di vita, è una campagna di

informazione sull'inquinamento urbano, promossa e organizzata da *Legambiente* e dalle Ferrovie dello Stato.
I prelievi e le analisi dei campioni effettuati, a cura dell'Istituto Sperimentale Fs, a bordo di attrezzatissimi camper laboratorio collocati in punti strategici, hanno evidenziato per ambedue le città un'altissima concentrazione di idrocarburi, sostanze altamente inquinanti e cancerogene. Non meno allarmante il fenomeno dell'inquinamento acustico che neanche nelle ore notturne riesce a scendere sotto i livelli di guardia: il tutto dovuto, in massima parte, al traffico caotico, assordante e congestionato dei mezzi privati di superficie.
Nel corso delle conferenze stampa conclusive, è stato auspicato il massimo impegno da parte delle Amministrazioni locali per intraprendere o intensificare in maniera ferma e incisiva le iniziative tese a liberare le città dall'assedio del traffico e dall'inquinamento sia ambientale che acustico, quest'ultimo spesso sottovalutato ma sempre subdolamente stressante.

Forum a Caserta

"*Oltre il sole*". *Sviluppare una strategia competitiva per l'ospitalità nel Mezzogiorno*. Questo il tema del Forum svoltosi a Caserta il 10 aprile nella Cappella Palatina del maestoso Palazzo Reale.
I lavori sono stati aperti dal Sindaco della città, Aldo Bulzoni, e dal Presidente della Regione Campania, Antonio Rastrelli, e sono proseguiti con le relazioni del Rettore dell'Università Cà Foscari, Paolo Costa (domanda di turismo e mobilità), del Direttore Asa – Area Strategica di Affari – Passeggeri delle Fs, Giuseppe Sciarrone (treno come strumento di offerta turistica), del senatore Ferdinando Imposimato (sviluppo dell'ospitalità in ambiente tutelato) e del Responsabile delle politiche Economiche e Sociali Fs, Nadio Delai (l'offerta ospitale come chiave della strategia competitiva).
Grandissimo interesse ha suscitato la relazione dell'Amministratore delegato Fs Lorenzo Necci il quale, collegandosi ai contenuti del Forum "Per un Mezzogiorno di ordinario sviluppo", tenutosi a Pietrarsa nel novembre dello scorso anno, ha parlato della necessità di promuovere una grande alleanza per lo sviluppo dell'ospitalità. Secondo l'avvocato Necci, per promuovere il turismo nel Mezzogiorno non possono bastare bellezze naturali e più favorevoli condizioni ambientali, ma occorre una serie di iniziative concrete, per fornire servizi e assistenza ai turisti. Le Ferrovie dello Stato, ha annunciato l'Amministratore delegato, intendono giocare un ruolo attivo in tale campo, con business collaterali e progetti di sviluppo orientati anche verso la diversificazione delle attività. È infatti previsto il loro ingresso nel settore dei servizi alberghieri, con la realizzazione nel Mezzogiorno di una catena di 50 alberghi di classe turistica (2 e 3 stelle), parte di un totale nazionale di 100 alberghi, con una disponibilità di 5 mila posti letto, da costruirsi in strutture immobiliari Fs, collocate in prossimità delle stazioni ferroviarie e dunque in pieno centro urbano.
Sarà un business di 1.350 miliardi che, in tre o quattro anni, creerà in ambito nazionale una occupazione diretta per circa 1500 persone e una indotta per altre 1000. Il compito di gestire la catena di hotel sarà affidato agli operatori del settore con gara d'appalto europea da indire a breve termine.

Convenzione Regione Campania-Fs

In attuazione degli artt. 4 e 5 della legge 80/1984 relativa alla realizzazione e al funzionamento dei Piani Regionali di Sviluppo, il 26 marzo scorso è stata stipulata una convenzione tra la Regione Campania (rappresentata dal Presidente della Giunta Antonio Rastrelli) e le Ferrovie dello Stato (rappresentate dall'Amministratore delegato Lorenzo Necci) della durata di 18 mesi. L'accordo prevede la redazione del progetto per la razionalizzazione e lo sviluppo del sistema dei trasporti regionali in Campania, che le Fs si impegnano a elaborare in 12 mesi dietro corrispettivo di un miliardo di lire.
Come ha precisato il Presidente Rastrelli, la Regione, nel suo ruolo di ente programmatore dello sviluppo dei trasporti, investirà in questo piano 745 miliardi stanziati dalla legge 80/1984 per le regioni colpite dal terremoto del 1980. Il piano si incentrerà non solo sulla viabilità nell'area metropolitana di Napoli, ma anche sull'integrazione dei collegamenti nelle aree interne della regione, senza trascurare la necessità di potenziare i collegamenti est-ovest da Caserta e Benevento verso la Puglia.
L'avv. Necci si è dichiarato soddisfatto di poter contribuire alla riprogettazione del sistema dei trasporti in una regione che, insieme al Lazio, è una bretella essenziale dei collegamenti tra il nord e il sud del Paese. Ha inoltre ribadito l'urgenza di passare a una fase operativa e ha ricordato l'impegno delle Fs per l'Alta Velocità, grazie alla quale, nei prossimi anni, in Campania saranno investiti 5.400 miliardi di lire, con notevoli benefici per lo sviluppo e l'occupazione di una vasta area del Mezzogiorno.

Antonietta Sannino

Emilia Romagna

Treni turistici '96

Denso di occasioni il programma dei treni turistici '96 della Direzione regionale Emilia Romagna.

Trekking col Treno
Il 25 aprile ha preso il via la 5ª edizione di *Trekking col Treno*, sulle montagne e nelle vallate della linea appenninica Porrettana: ventuno "uscite" in giornate festive, fino al 27 ottobre. L'iniziativa offre la possibilità di trascorrere una giornata in modo tranquillo e salutare, riscoprendo la comodità del treno (talvolta integrato dall'autobus) per raggiungere le località da cui iniziare piacevoli escursioni naturalistiche. Queste ultime presentano diversi gradi di difficoltà e sono perciò alla portata di tutti, consentendo agli escursionisti più impegnati, così come ai gruppi familiari, scelte confacenti alla differente preparazione atletica. Si può andare, ad esempio, alla scoperta delle case-torri nei borghi medioevali, oppure effettuare la traversata dell'Appennino da Pennola a Pracchia, o anche camminare sulle tracce delle antiche carbonaie nell'alta valle del Reno, o ancora compiere facili escursioni nel "canyon" nostrano di Sasso Marconi, a due passi da Bologna.
Le quote di partecipazione sono molto convenienti: dalle 13 mila lire alle 28 mila lire. Le prenotazioni si raccolgono, entro il ve-

Antonio Fontanesi e la Ricci Oddi: 100 opere di un maestro dell'800 e dei suoi allievi

La Galleria d'Arte Moderna Ricci Oddi di Piacenza presenta – nelle sale degli "Amici dell'Arte" – una mostra dedicata ad Antonio Fontanesi (Reggio Emilia 1818 – Torino 1882), un maestro della pittura dell'Ottocento.
L'artista, nato a Reggio Emilia, viene spesso definito pittore piemontese, perché svolse gran parte della sua attività a Torino. Lo stile della sua vastissima produzione (soprattutto paesaggi in quadri a olio) è il risultato di una lunga elaborazione, di una complessa ricerca e di una vivacissima curiosità intellettuale, stimolata dai contatti che il Fontanesi ebbe, nei suoi frequenti spostamenti, con altri artisti italiani ed europei. Dallo svizzero Calame, ai pittori francesi, ai Macchiaioli fiorentini, ai pittori inglesi; incontri decisivi nel percorso creativo di Antonio Fontanesi, che influenzarono la luce, il colore e la natura nel paesaggio della sua pittura e, in particolare, i caratteri del suo romanticismo.
La Galleria piacentina espone un nucleo di opere molto significative: oltre al corpus di 27 dipinti a olio, è possibile ammirare 48 disegni e 7 acqueforti, che testimoniano l'attività del Fontanesi nella grafica e nell'acquerello.
L'esposizione, promossa da "Piacenza oltre", che associa enti locali e istituti di credito, non si esaurisce qui. Alle opere del maestro, si affiancano le testimonianze degli autori incontrati nelle tappe più significative dei suoi viaggi: il Calame, frequentato a Ginevra, dove Fontanesi soggiornò per lungo tempo; il francese Ravier, il cui lirismo lasciò una particolare impronta nell'evoluzione della ricerca del nostro artista e, infine, gli allievi dell'Accademia Albertina di Torino, presso la quale il maestro ottenne nel 1869 la cattedra di paesaggio.
Piacenza, Galleria d'Arte Moderna Ricci Oddi (Via San Siro)
13 aprile – 16 giugno 1996
Orario: 9.30 – 18.00 (chiuso lunedì)
Catalogo Electa

Marisa Radogna

nerdì precedente l'escursione, presso le agenzie *Il Treno* (tel. 051/369741) e *Emilia Viaggi* (tel. 051/237329-397400-591430-6166100).

Treni a vapore

Il calendario dei treni a vapore prevede sei viaggi dall'atmosfera retrò:

9 giugno, il **Treno della Laguna**, da Bologna fino a Chioggia, per un'escursione in battello fino a Venezia;

5 luglio, il **Treno delle Feste Medievali**, da Modena, una vera e propria "macchina del tempo" per essere trasportati nelle "diavolerie" medievali della rocca di Brisighella;

20 e 21 luglio, il **Treno Sweet Soul Music**, da Forlì, per viaggiare a ritmo di jazz fino al Festival di Porretta;

15 settembre, il **Treno delle Città d'Arte**, da Bologna, dedicato agli amanti dell'arte, per visitare i mosaici di Ravenna e le ceramiche di Faenza;

13, 20 e 27 ottobre, il **Treno delle Castagne**, da Bologna, per raggiungere la famosa *Sagra dei marroni* di Marradi;

26 dicembre, il **Treno del Presepe vivente**, da Modena, ancora con destinazione Brisighella, per la sacra rappresentazione della Natività.

Per informazioni si può telefonare al n° 051/266972.

Treno+bici

Agli appassionati del Treno+bici consigliamo di consultare il calendario di due Associazioni di cicloamatori emiliani: *Tuttinbici* di Reggio Emilia e *A ruota libera* di Parma, che hanno in programma interessanti proposte per i mesi estivi.



Tra queste segnaliamo, per il week-end 31 agosto/1 settembre, una "pedalata" impegnativa fra colli, castelli e casali della Val Trebbia (tel. 0521/303384).

Treno azzurro

Quinta edizione – quest'anno ancora più ricca – del *Treno azzurro*, l'elettrotreno "Arlecchino", molto atteso dai più giovani (e non), per spostarsi in tutta sicurezza nelle notti estive sulla Riviera romagnola, da Ravenna a Cattolica.

Nada Gaudino

Friuli

Una guida per cicloturisti

Con il ritorno del bel tempo riparte puntuale la stagione cicloamatoriale. Agli appassionati delle due ruote e del mezzo ferroviario l'Azienda regionale di promozione turistica del Friuli-Venezia Giulia e le Ferrovie dello Stato quest'anno hanno voluto riservare una piacevolissima sorpresa: *Treni & Bici in Friuli Venezia Giulia – 24 itinerari cicloturistici con partenza da località facilmente raggiungibili in treno*. Testi e cartine di Robert Schuhmann, Edicicloeditore.

Si tratta di una pratica guida tascabile che fornisce preziose informazioni sulle possibilità di abbinamento fra i due più ecologici mezzi di trasporto e contiene gli orari dei treni che trasportano bici sulle linee della regione, gli indirizzi e i numeri telefonici utili e, soprattutto, una serie di schede, essenziali ma dettagliate ed esaurienti, su alcuni itinerari attraverso i più caratteristici ambienti naturali, storici e artistici del Friuli-Venezia Giulia.

Dal mare al Carso, dalla laguna ai laghi di montagna, dalle fortezze venete ai castelli, questa regione non è certo avara di cose belle e interessanti e chiunque abbia voglia di usare le proprie gambe e la propria testa può trovare nella guida qualche suggerimento per scoprirle, imparando magari a sfruttare meglio tutte le potenzialità del treno.

Ogni scheda, oltre a riportare una utilissima piantina, fornisce agli escursionisti una serie di informazioni (lunghezza del percorso, andamento altimetrico) che, sulla base di parametri omogenei, permettono di individuare quali tragitti possano essere affrontati in base alle proprie condizioni fisiche.

Enumerare tutti gli itinerari proposti è pressoché impossibile. Segnaliamo, per il loro particolare fascino, quelli che si svolgono lungo la linea Gemona-Sacile, con percorsi nelle vallate dell'Arzino ("mitico" quello da Flagogna a Meduno attraverso Clauzetto e Campone, 40 chilometri di strada libera da traffico, in mezzo a paesaggi lussureggianti e inconsueti), del Meduna, del Colvera, del Cellina (una strada chiusa al traffico automobilistico, nell'inquietante valle del Cellina) e nella fascia antistante le Prealpi (itinerari pianeggianti di grande interesse paesaggistico intorno ad Aviano, Maniago e Cornino).

Riportiamo alcuni possibili orari **validi nei giorni festivi**.

Da **Udine**:
andata
partenza alle 08.43, arrivo a Gemona alle 09.00 e cambio treno, con partenza da Gemona alle 09.09 e arrivo a Maniago (ad esempio) alle 10.03;
ritorno
partenza da Maniago alle 13.56, arrivo a Gemona alle 14.49 e cambio treno, con partenza da Gemona alle 15.23 e arrivo a Udine alle 15.50;
In alternativa, sempre da **Udine**:
andata
partenza alle 13.00, arrivo a Maniago (senza cambio) alle 14.29;
ritorno
partenza da Maniago alle 17.51, arrivo a Gemona alle 18.40 e cambio treno, con partenza da Gemona alle 18.50 e arrivo a Udine alle 19.14.
Da **Pordenone e Conegliano**:
andata
partenza da Pordenone alle 07.22 e da Conegliano alle 07.43, cambio a Sacile, con partenza alle 08.00 e arrivo a Maniago alle 08.35;
ritorno
partenza da Maniago alle 14.30 e arrivo a Sacile alle 15.02 e cambio treno, arrivo a Pordenone alle 15.28 (in agosto è sospeso) e a Conegliano alle 15.23.
In alternativa sempre da **Sacile**:
andata
partenza da Conegliano alle 10.27, cambio a Sacile con partenza alle 10.50 e arrivo a Maniago alle 11.25;
ritorno
partenza da Maniago alle 17.11 e arrivo a Sacile alle 17.47, cambio treno e arrivo a Conegliano alle 18.23.

La guida "Treni & Bici" costa 7 mila lire e può essere richiesta telefonando al numero 0432/592516 o scrivendo a: Fs – Direzione Regionale del Trasporto Locale – Viale Europa Unita, 40 - 33100 Udine.

Salvatore Sodano

Lazio

È in partenza il Treno del Pane

Anche quest'anno si ripete l'iniziativa *Il Treno del Pane* realizzata dagli Assessorati al Turismo e all'Ambiente del Comune e della Provincia di Terni, assieme alla Filiale Viaggiatori Fs di Terni, con il patrocinio della Camera di Commercio. È un programma di gite, organizzate per tutte le domeniche di maggio, giugno, settembre e per domenica 6 ottobre, che propone un interessante itinerario turistico-gastronomico. L'iniziativa è nata con l'obiettivo di far conoscere da un lato le bellezze naturali, monumentali, paesaggistiche del comprensorio ternano, dall'altro la varietà e la genuinità della cucina della Valle del Nera, nonché le sue affinità con quella romanesca. *Pane de Terni* è infatti una locuzione con la quale viene definita la produzione gastronomica locale, mentre in



gergo romanesco è un'espressione usata per indicare un tipo di pane particolarmente gustoso.
Di seguito riportiamo in dettaglio il programma della gita.
Ore 10.15 – partenza dalla Stazione di Roma Termini con la carrozza riservata "Pane de Terni"; durante il percorso, risalendo controcorrente i fiumi Tevere e Nera, una guida specializzata illustra gli aspetti naturalistici e storici delle due Valli e delle "Gole di Narni".
Ore 11.10 – arrivo a Terni. Partenza in pullman "gran turismo" per la visita guidata alle Cascate delle Marmore, percorrendo i sentieri – recentemente aperti nel verdissimo e antico "anfiteatro" calcareo – che giungono, tra suggestivi attraversamenti su ponticelli in legno e scalette, fin sotto il grande getto. Al gruppo vengono proposte due possibilità. La prima è un programma *naturalistico*: trascorrere l'intera giornata al Parco della Cascata, con pranzo al sacco e attività sportive (trekking, canoa, arrampicata), oppure effettuare, su richiesta concordata preventivamente, una visita guidata al complesso ambientale naturale Nera-Velino, percorrendo in battello il lago di Piediluco e un tratto del fiume Velino. Il rientro con pullman a Terni è comunque previsto alle 19.30.
La seconda opzione è un programma *culturale*:
ore 12.30 – rientro a Terni per il pranzo (il menù è stato appositamente scelto dall'autore del libro e del calendario "Pane de Terni", per sottolineare gli aspetti salienti della tradizione gastronomica ternana e la loro contiguità con quella romanesca);
ore 16.00 – visita guidata con pullman a uno dei centri medioevali arroccati lungo la valle, che fanno da corona alla Conca ternana (Narni, San Gemini, Stroncone), con la possibilità, su richiesta, di una breve sosta presso un tipico forno a legna per acquistare il famoso "pane de Terni".
Ore 19.30 – incontro al Buffet della Stazione di Terni per un piccolo spuntino con assaggio dei prodotti tipici offerti dalle ditte artigiane della Valnerina: vino, olio, affettati, accompagnati dal buon pane locale.
Ore 20.00 – appuntamento per il rientro a Roma su carrozza prenotata.
Costo per persona: 40 mila lire. La quota comprende il biglietto ferroviario collettivo di andata e ritorno (valido anche per i singoli partecipanti), la guida a disposizione per l'intera giornata, il pullman e la guida turistica per la visita prescelta.
Per informazioni ci si può rivolgere alla Filiale Viaggiatori di Terni, Piazza Dante n° 13 – 05100 Terni (tel. e fax 0744/401293), oppure a I Viavai di Vevi, Tour Operator (Ufficio di Roma tel.06/87180913 – Ufficio di Terni tel. 0744/401949 fax 0744/58660). ●

LIGURIA

Ciuf, ciuf... un altro treno a vapore!

In 52 chilometri di strada ferrata si possono impegnare tre linee diverse, con tanto divertimento. Non ci credete? Provate personalmente a fare ciò che noi della Direzione regionale Liguria abbiamo fatto domenica 5 maggio scorso.
In seguito alla richiesta del Dopolavoro ferroviario di La Spezia e sulla scia dei buoni risultati finora ottenuti dalle altre Direzioni regionali nel campo, abbiamo allestito anche noi un treno a vapore, utilizzando la splendida vaporiera 740.278, di proprietà del Museo Nazionale dei Trasporti di La Spezia che ne ha recentemente curato il restauro, e sei vetture "centoporte" modello 36.000, anch'esse ripristinate negli anni 1994/95 dalle officine Fs di Pistoia e Livorno. Quasi cinquecento persone hanno potuto così trascorrere una giornata diversa dal solito, da vivere non all'insegna della velocità (abbiamo impiegato tre ore per percorrere poco più di 50 chilometri!) ma, piuttosto, del ritorno al passato dei rispettivi papà, nonni o addirittura, visto che alla gita hanno partecipato anche bambini di due o tre anni, dei bisnonni.
Il treno, tra gli applausi e il flash delle reflex degli appassionati, si è mosso, in regime di "tutto esaurito", da La Spezia poco dopo le 8.30, percorrendo la linea Tirrenica fino a Vezzano Ligure e da lì, imboccando la linea Pontremolese, fino ad Aulla. Qui prima sosta per l'inversione della marcia, e quindi dell'ubicazione della locomotiva, non prima di aver fatto rifornimento di acqua. Gli appassionati che erano a bordo non si sono fatti scappare l'occasione di scendere a scattare foto o effettuare riprese a bielle e familiari. Finalmente, partenza alla volta della verde valle del torrente Aulella, e poi del suo affluente Lucido, impegnando i binari della linea Aulla/Lucca tra ponti in ferro e in muratura, per risalire lungo le valli dei torrenti, dapprima attraverso grandi boschi di cerro e castagno, poi dentro un paesaggio sempre più aspro e affascinante. Sbuffando tra gole naturali, da una parte, e la maestosa presenza delle Alpi Apuane, dall'altra, abbiamo raggiunto Equi Terme, immersa in secolari boschi di castagni, e poi, dopo una breve sosta per discesa viaggiatori diretti alle celebri Grotte, su, attraverso le gallerie "Ugliancaldo" e del "Lupacino", fino a Piazza al Serchio, meta finale della nostra gita, dove la pendenza si inverte verso la Garfagnana.
Da questo momento in poi, erano circa le 11.40, i partecipanti si sono impegnati al meglio per rendere la restante parte della giornata più piacevole possibile, secondo i gusti di ciascuno, preferendo passeggiate nel verde e pranzo al sacco, ma anche usufruendo dei ristoranti del posto. Tutti, in ogni modo, alle 16.15 erano pronti ad affrontare il viaggio di ritorno: raccolti a Equi coloro



che li erano scesi al mattino, via fino ad Aulla; durante la manovra d'inversione della locomotiva, altre foto, e ancora riprese, mentre anche coloro che si trovavano in stazione hanno approfittato della presenza dell'insolito materiale ferroviario.
Alle 18.40 circa, il treno ha impegnato i binari di La Spezia Centrale. Nel corso del viaggio di ritorno sono stati distribuiti, e ritirati, questionari anonimi tesi a misurare il livello di soddisfazione dei partecipanti, lasciando spazio anche a suggerimenti e osservazioni. Dalle risposte fornite sui questionari, oltre che, naturalmente, dall'entusiasmo generale espresso da tutti i partecipanti, possiamo trarre una conclusione: i treni a vapore, per diverse ragioni, suscitano sempre un grande fascino e interesse nella clientela, a maggior ragione se vengono sfruttati, oltre che per puri fini amatoriali, anche per quelli turistici.

Fulvio Bergaglio

LOMBARDIA

Arte borghese nella Russia zarista 1812-1851

A Monza, nel Serrone della Villa Reale, sono esposte 94 opere – dipinti, disegni e acquerelli – provenienti dalla Galleria Tret'jakov di Mosca, riaperta di recente dopo una chiusura durata dieci anni per interventi di ristrutturazione.
La mostra, promossa dalla Galleria Tret'jakov e dalla Città di Monza attraverso l'Assessorato alla Cultura e i Musei Civici, con la collaborazione della Provincia di Milano (Assessorato alla Cultura), il patrocinio della Regione Lombardia e il supporto dei Caveau F. M.-Frigoriferi Milanesi, illustra in tre sezioni la grande pittura di un periodo significativo della Russia zarista: i decenni di pace della prima metà dell'Ottocento dopo la sconfitta di Napoleone.
Una stagione particolarmente intensa per la cultura russa che, accanto ai grandi della letteratura (Tolstoj, Dostojevskij, Pushkin, Gogol), vide emergere nuove espressioni artistiche, ricerche pittoriche meno accademiche e più libere, attente a tematiche legate alla quotidianità.
È possibile ammirare capolavori della ritrattistica (Kiprenskij, Varnek e Tropinin), del paesaggismo e degli interni (Brjullov, Vorob'ev, Alekseev, Rabus, Zaitzev), le rappresentazioni del mondo contadino e del lavoro dei campi (Venetzianov).
La Galleria ha voluto mettere a disposizione anche 50 acquerelli, tra i più preziosi della collezione Tret'jakov, che vengono esposti per la prima volta in Italia.
Grazie a un accordo con la Direzione regionale trasporto locale della Lombardia, chi presenta all'ingresso della mostra un biglietto Fs o dell'Amsa (Azienda Municipale Servizi Autolinee di Monza) ha diritto a uno sconto del venti per cento per la visita all'esposizione.
Monza, Serrone della Villa Reale
30 marzo – 14 luglio 1996
Orario: tutti i giorni 09.00/13.00 e 15.00/19.00 (chiuso il lunedì)
Catalogo edito da Mazzotta
Per visite guidate e prenotazioni tel. n° 039/322086.

Marisa Radogna

A Milano, dal 27 al 30 giugno, il cicloraduno nazionale della Fiab

Il cicloraduno nazionale della *Fiab* (Federazione Italiana Amici della Bicicletta), giunto alla nona edizione, si svolgerà a Milano dal 27 al 30 giugno prossimi. Quattro le tappe previste, delle quali due con un treno speciale: una soluzione ottimale per gruppi così numerosi, perché consente di arrivare senza rischio nelle mete prescelte.
La prima tappa è tutta ciclistica, con percorso in pianura di circa 60 chilometri: una gita alla Certosa di Pavia, lungo le piste ciclabili dei Navigli, passando, nel rientro, per l'Abbazia di Viboldone.
La seconda escursione viene effettuata con un treno speciale, in partenza dalla stazione di Milano Porta Romana, e ha come meta la sponda lombarda del Lago Maggiore, da Sesto Calende a Laveno: un percorso di circa 85 chilometri. Giunti in treno a Sesto Calende, bella cittadina lungo il Ticino, ci si dirige in bici verso Angera, sulle rive del Lago Maggiore, e quindi a Ranco, per visitare il Museo dei Trasporti, dove sono esposti veicoli storici di ogni tipo. Inoltrandosi per le colline del Varesotto, passando per Laveno, si andrà tutti insieme fino all'eremo di Santa Caterina del Sasso, a strapiombo sul lago. Rientro a Milano in treno. Anche la terza gita è prevista con un treno speciale, in partenza dalla stazione di Milano Porta Romana. Destinazione Bergamo, con una visita ai monumenti della Città Alta; si prosegue poi con un itinerario in bici lungo il fiume Adda, attraverso la ciclopista fino a Vaprio, percorrendo uno dei paesaggi più interessanti e caratteristici della Lombardia. Rientro a Milano da Gessate con un treno della MM – linea 2.
Infine, la domenica mattina, la quarta tappa, dedicata alla città di Milano: un giro in bicicletta per la grande città, senza il pericolo di essere frastornati dal traffico e magari investiti da qualche mezzo motorizzato.

Gian Battista Rodolfi

Lago Maggiore Express In gita tra Milano, Stresa, Locarno, Domodossola e Milano con treno e battello

Dal 31 marzo scorso e fino al 28 settembre 1996, la Società Subalpina di imprese ferroviarie (SSIF), la Gestione Governativa del Lago Maggiore, le Ferrovie Autolinee regionali ticinesi (FART) e la Direzione regionale Fs della Lombardia offrono, insieme, la possibilità di una gita sul Lago Maggiore con tariffe agevolate.
L'iniziativa è stata denominata *Lago Maggiore express*. I biglietti, validi per utilizzare sull'itinerario proposto (Milano-Stresa-Locarno-Domodossola-Milano) tutti i mezzi delle Società di trasporto partecipanti, sono in vendita nelle stazioni Fs di Milano Centrale, Milano Porta Garibaldi, Milano Lambrate e Milano Rogoredo. Il costo, in seconda classe, è di 51 mila lire per gli adulti e di 25.500 lire per i ragazzi dai 4 ai 12 anni. È necessario acquistare il supplemento per treni IC/EC nel caso di utilizzo di questi convogli in servizio sulla linea internazionale del Sempione. Il biglietto è valido per il solo giorno di convalida fatta dalla stazione di vendita.
Ad esempio, si può partire da Milano Centrale alle ore 8.25 con treno Fs, arrivare a Stresa alle ore 9.28, visitare la bella cittadina, imbarcarsi sul battello della Navigazione alle ore 11.50 con la possibilità di pranzare a bordo (il pranzo non è compreso nel prezzo del tour), arrivare a Locarno alle 14.35 dopo la minicrociera sul lago Maggiore. Da Locarno si può ripartire alle 16.22 con il treno della *Ferrovia Centovalli* per Domodossola e da qui si può tornare a Milano Centrale con treno IC (partenza ore 18.24 – arrivo alle 19.50).

G.B.R.

90° anniversario del Traforo del Sempione A Domodossola una mostra storica e altre manifestazioni

Una mostra storica, allestita presso i locali dell'ex dogana di Domodossola dal 18 al 21 maggio scorso, ha degnamente ricordato il 90° anniversario dell'inaugurazione del traforo del Sempione e l'apertura al

IL SEMPIONE IN CIFRE

La galleria di base è lunga 19.770 metri;
- l'imbocco a Briga sul versante svizzero è a quota 685 metri sul livello del mare;
- l'imbocco a Iselle sul versante italiano è a quota 633 metri sul livello del mare;
- 9 chilometri del tracciato della galleria di base sono in Svizzera e i restanti 10 chilometri e 770 metri in Italia;
- i binari del traforo passano sotto la strada statale del Sempione in 7 punti;
- la linea ferroviaria raggiunge la massima quota di 705 metri sul livello del mare, lungo un rettilineo di 500 metri;
- durante la realizzazione del traforo ci furono 60 vittime tra gli addetti ai cantieri, una ogni 333 metri di galleria;
- le giornate lavorative impiegate furono complessivamente 7 milioni e 500 mila, con una media di 3.200 operai al giorno impegnati nella realizzazione;
- furono scavati un milione e mezzo di metri cubi di roccia che furono trasportati in depositi distanti dai 15 ai 25 chilometri dal cantiere;
- per murare la galleria del Sempione furono necessari 120 mila metri quadrati di pietra squadrata a colpi di scalpello.

G.B.R.

traffico ferroviario dell'importante direttrice internazionale che collega l'Italia con la Svizzera, la Francia e, tramite Eurotunnel, anche la Gran Bretagna. L'orario ferroviario in vigore nel giugno del 1906 indicava otto treni giornalieri passeggeri in transito nella galleria del Sempione.
Le manifestazioni commemorative per i 90 anni del traforo sono state organizzate dal Dopolavoro ferroviario con il gruppo modellisti ossolani di Domodossola, con il patrocinio e la collaborazione della locale Comunità Montana, della Pro Domodossola e dell'Assessorato cittadino alla Cultura.
L'elegante cartoncino rievocativo, dal titolo *Il Sempione verso il 2000*, porta anche il logo delle Ferrovie Federali Svizzere, della Ferrovia Bern-Lötschberg-Simplon, della società Cisalpino e delle Fs Spa. Oltre alla mostra storica con l'esposizione di foto, cartoline, documenti storici, modellini di treni d'epoca e contemporanei e uno speciale annullo postale nella giornata del 18 maggio, sono stati organizzati due viaggi commemorativi. Un treno a vapore domenica 19 maggio, sull'itinerario Arona-Domodossola-Arona, e un viaggio Domodossola-Briga-Domodossola con treno Etr 470 *Cisalpino*.

Treni speciali e servizio navetta a Como in occasione della visita del Papa

Il settore Sviluppo charter della Divisione Passeggeri e la Direzione regionale della Lombardia della Divisione trasporto locale hanno fattivamente collaborato per favorire l'arrivo a Como di migliaia di fedeli, in occasione della visita pastorale del Papa (il 4 e 5 maggio scorsi) nella città e nella diocesi comasca, che si estende anche per buona parte della Valtellina. Proprio per la Valtellina sono stati organizzati sei treni speciali con più di 5.500 viaggiatori che hanno raggiunto la stazione di Albate, mentre un servizio navetta con otto corse ha fatto la spola tra la stazione di Como San Giovanni e quella di Albate per portare i giovani che, dopo aver partecipato all'incontro con il Papa nello stadio di Como, si sono radunati nella piana di Lazzago per la solenne Messa finale a cui hanno assistito centomila fedeli.

G.B.R.

CON L'ORARIO ESTIVO APERTA ALL'ESERCIZIO LA NUOVA FERMATA DI SAIRANO

Dal 2 giugno è stata attivata a Sairano, tra le stazioni di Cava Carbonara e Sairano Zinasco, sulla linea Pavia-Alessandria, una nuova fermata impresenziata, frutto di una convenzione firmata nel gennaio di quest'anno tra le Fs Spa e il Comune di Sairano.
La nuova fermata è abilitata al solo servizio viaggiatori. Il biglietto può essere acquistato direttamente in treno. **G.B.R.**

MARCHE

TRENOTREKKING '96

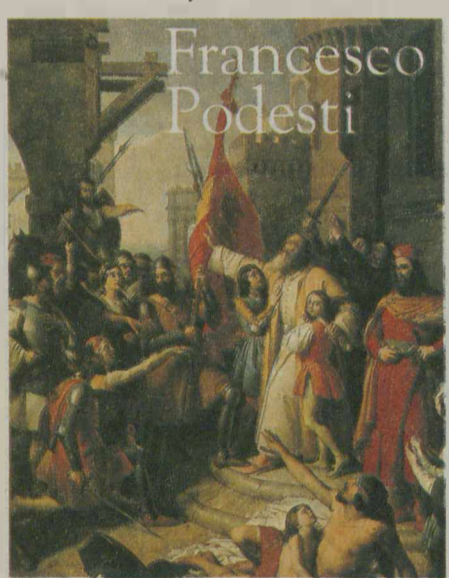
Notturna sul Sentiero degli Ulivi

Nella notte tra sabato 29 e domenica 30 giugno il programma *Trenotrekking* prevede un'escursione di grande fascino: una passeggiata notturna al chiaro della luna piena.La visibilità non manca, ma tutto, panorami, colori, suoni, prospettive, viene percepito sotto una luce diversa che rende l'esperienza davvero unica.
L'itinerario scelto, il Sentiero degli Ulivi, parte da Campello sul Clitunno e con un percorso a mezza costa, tra uliveti e boschi, conduce verso Spoleto, un gioiello dell'Umbria che con la sua bellezza ripagherà gli escursionisti della fatica sostenuta.
Informazioni presso la Direzione Regionale Marche, tel. 071/5924282.
Prenotazioni presso Informagiovani di Ancona.
Prezzo: da Ancona 23.300 lire.

F.F.

Il tempo del Podesti

Da domenica 2 giugno Ancona ricorda Francesco Podesti, di cui ricorre il centenario della morte, con una mostra ospitata nella settecentesca Mole Vanvitelliana, l'antico Lazzaretto a pianta pentagonale recentemente restituito alla città come struttura espositiva.
Ottantotto opere, fra dipinti e disegni provenienti dalla collezione di Ancona, dalle raccolte vaticane e da altri musei italiani e stranieri, sono riunite lungo un percorso espositivo che permette di apprezzare la grandezza del pittore anconetano e le sue particolari doti di ritrattista.
Francesco Podesti fu, con Hayez e Bezzuoli, uno tra i maggiori pittori italiani dell'Ottocento ed ebbe un ruolo di rilievo nell'ambito della cultura europea del secolo, ottenendo



VERDICCHIO IN FESTA

Dal 29 giugno al 7 luglio si svolge a Montecarotto la Mostra Mercato dei Vini Marchigiani, denominata *Verdicchio in festa*, che intende promuovere i prodotti marchigiani di qualità.
Montecarotto è un importante centro di produzione del "Verdicchio di Jesi", collocato su uno dei colli più ameni delle Marche, a cavallo tra la Spiaggia di Velluto di Senigallia e il preappennino marchigiano.
Tra le altre iniziative è senz'altro da ricordare "A cena con...", rassegna dei migliori ristoranti della zona, che in un'affascinante piazzetta del centro propongono abbinamenti tra vini di qualità e tipiche specialità gastronomiche.
Informazioni: Municipio, tel. 0731/89131-89440-89495; fax 0731/899046.
Informazioni sui servizi di collegamento treno+bus: 071/5924282-5924547.

F.F.

riconoscimenti in alcune importanti rassegne internazionali. Gli furono commissionate opere da tutta Europa e dall'America Latina.
La rassegna evita volutamente una impostazione documentaria ed esalta la specificità del Podesti con una selezione di opere accuratamente scelte all'interno della sua cospicua produzione.
La mostra è aperta tutti i giorni, escluso il lunedì, dalle 10.00 alle 13.00 e dalle 17.00 alle 23.00 e terminerà il 1° settembre.
Una convenzione con le Fs prevede una riduzione del 15 per cento sul biglietto A/R per Ancona e l'ingresso ridotto alla mostra dietro presentazione del biglietto ferroviario.
Informazioni
Sulla rassegna: Pinacoteca Comunale, tel. 071/2225045-2225041; Informacultura, tel. 071/206891-2225002.
Sui servizi turistici: Apt, tel. 071/33249-34938.
Sui servizi Fs: tel. 071/5924137-5924282-5924547.

Fabio Frontini

RITORNA IL TRENINO DELL'ARTE

Dalle morbide spiagge della riviera marchigiana un trenino d'altri tempi, trainato da una locomotiva a vapore, condurrà turisti e appassionati alla scoperta di Ascoli Piceno, una città ricca d'arte e di storia.
Il treno, che parte da Porto Recanati, sarà effettuato il 25 giugno, il 9 e il 23 luglio, il 13 e il 27 agosto e il 3 settembre.
Il biglietto costa 25 mila lire e dà diritto a: viaggio A/R in treno, trasferimenti van, guida e pranzo in ristorante.
Informazioni e prenotazioni: Apt di Ascoli (tel. 0736/253045), Civitanova M. (tel. 0733/813967), Fermo (tel. 0734/228738) e San Benedetto del Tronto (0735/592237).

F.F.

MOLISE

Museo itinerante

Nella stazione di Campobasso è stata esposta la ricostruzione del primo treno d'Italia, realizzata nel 1939, in occasione del centenario della linea ferroviaria Napoli-Portici. Il treno, perfettamente funzionante, aveva compiuto il suo ultimo viaggio nel 1989, in occasione dell'inaugurazione del Museo Nazionale Ferroviario di Pietrarsa.

L'iniziativa, curata nei minimi dettagli dai responsabili locali dei Servizi di Stazione, ha comportato il non facile spostamento del treno storico, con la famosa locomotiva Bayard, dal Museo Nazionale Ferroviario di Pietrarsa sui binari della stazione del capoluogo molisano. Qui il treno è rimasto in sosta, per oltre venti giorni, fino al 18 aprile, al riparo dalle intemperie in un ricovero appositamente realizzato. È stato così possibile ammirare la carrozza reale, finemente rivestita di velluto verde, sulla quale viaggiò Ferdinando II di Borbone e la splendida locomotiva a vapore che porta il nome del suo progettista, l'ingegnere Armad Bayard. La locomotiva originale, che insieme alla gemella denominata *Vesuvio* effettuò il primo treno in Italia, fu distrutta nel 1912, nell'imminenza del primo conflitto mondiale, per consentire la costruzione di cannoni. Si trattava della locomotiva che, nell'ormai lontano 3 ottobre 1839, aveva percorso, in soli 11', a una velocità di ben 40 km/h – straordinaria per quei tempi – il primo tratto ferroviario italiano, da Napoli a Portici, lungo 7.411 metri. Per rimanere in ambito regionale, ricordiamo che la prima linea interna molisana, fra Campobasso e Termoli, fu realizzata circa 40 anni dopo.

L'iniziativa, patrocinata dal Consiglio regionale del Molise, ha richiamato l'attenzione e la curiosità di numerosi visitatori, ai quali personale esperto ha illustrato ogni dettaglio e riferimento storico sul treno. Accordi particolari fra la Direzione regionale del trasporto locale Molise e le scuole hanno consentito a oltre cinquemila persone provenienti da tutti gli istituti della regione e anche dalla limitrofa provincia di Benevento, di visitare il meraviglioso treno storico. Per motivi tecnici, ovviamente, non è stato possibile trasferire a Campobasso il treno al completo: sono rimaste nel Museo di Pietrarsa le altre due carrozze di 3ª classe e il bagagliaio attrezzato per il trasporto dei cani da caccia.

Per chi avesse voglia di ammirare l'intero convoglio e tutto l'altro materiale ferroviario conservato, la Direzione regionale sta organizzando viaggi speciali al Museo Ferroviario di Pietrarsa.

Vittorio Moffa

PIEMONTE

Una gradita notizia

In un solo mese, le domande per le tessere della nuova tariffa "Formula", che integra i servizi Atm, Satti e Fs, adottata dal 1° aprile nell'area metropolitana torinese (come è stato riferito in dettaglio ai lettori sul numero 3/96 di "Amico Treno"), sono state oltre 41 mila. Non sono mancati consensi per lo sforzo di favorire l'uso del trasporto pubblico e dunque alleggerire la pressione del trasporto privato, ma, per la verità, sono emerse, vivaci, anche le proteste di abbonati Fs che, non avendo necessità di utilizzare i servizi urbani, hanno giudicato la tariffa integrata solo più onerosa. Per quanto non sia corretto confrontare esclusivamente il costo di due servizi del tutto diversi, qualche squilibrio è innegabile, a causa del temporaneo rinvio dell'adeguamento della tariffa regionale ferroviaria (che, se applicata nei tempi previsti, avrebbe sostanzialmente pareggiato i costi). La Regione Piemonte e la Provincia di Torino, in seguito ad accordi con le Confederazioni sindacali, hanno messo a disposizione delle tre Aziende di trasporto un contributo di 1.200 milioni, che ha permesso di adottare immediatamente, e per tutto il 1996, lo sconto del 25 per cento anche per gli abbonamenti trimestrali, azzerando quasi completamente le punte di maggior divario. Sono stati inoltre concordati abbonamenti scontati per studenti, che andranno in vigore dal prossimo settembre. La gradita notizia, subito rimbalzata sugli organi di informazione locali, è stata poi diffusamente illustrata nello stand informativo "Formula", allestito nell'atrio principale della stazione di Torino Porta Nuova e visitato, nelle scorse settimane, da migliaia di persone.

Edoardo Gorzegno



Treni a vapore

È un buon segno se passato e futuro dei treni sono così presenti nelle private suggestioni della gente comune. A fronte del diffuso, vivissimo interesse per l'Alta Velocità, i viaggi su materiale d'epoca continuano a registrare un crescente, incondizionato successo.

La più recente proposta per le scuole della Direzione regionale Piemonte, tre corse Torino-Susa con locomotiva 640-143 e cinque vetture "centoporte", ha coinvolto ben 1.100 ragazzi entusiasti. Il gruppo torinese degli *Amici del treno* – che vogliamo ringraziare – ha dato man forte agli organizzatori, mettendo a disposizione la buona volontà dei propri iscritti, che per tutta la durata del viaggio hanno assistito gli studenti, rispondendo, con la preparazione che solo gli autentici appassionati possono vantare, all'interminabile fuoco di fila delle domande.

CAMPIONATI MONDIALI DI SCI 1997

A otto mesi dal via, procedono a ritmo serrato gli interventi per i Mondiali di Sci Alpino 1997, che convoglieranno a Sestriere non meno di 40 mila spettatori al giorno. In un recente convegno, svoltosi nel Municipio di Oulx, è stato presentato l'avanzamento dei lavori della variante (con due impegnative gallerie, di 1.300 e di 400 metri) che consentirà agli automobilisti, evitando il centro cittadino, di immettersi più agevolmente sulle statali per Cesana-Sestriere e Sauze. Nel corso dei Campionati, anche la stazione ferroviaria di Oulx, fra arrivi di treni "ad hoc" e frequenti partenze di autobus per i luoghi di gara, vivrà giorni movimentati. Le Fs hanno preso parte attiva al processo organizzativo e nel fabbricato viaggiatori (costruito fra il 1860 e il 1870) è in dirittura d'arrivo un ambizioso progetto di ristrutturazione, mirato alla massima funzionalità, con l'eliminazione delle barriere architettoniche. A lavori ultimati le facciate esterne si presenteranno ritinteggiate e illuminate da lampade a ioduri metallici; sulla facciata principale sarà inserito un grande orologio con quadrante in numeri romani; nuovi anche i serramenti, in larice d'America, con vetri di sicurezza. È stata curata in particolare la riorganizzazione degli spazi a disposizione dei viaggiatori, con la ristrutturazione dell'atrio interno, della biglietteria e della sala d'aspetto (pavimenti, rivestimenti, controsoffittature e tecnologie per la bigliettazione).

M.E.

Giunto a Susa, dopo l'allegra accoglienza riservata nella stazione di Bussoleno dai rappresentanti delle scuole elementari e medie al gran completo, il convoglio ha "consegnato" la sua speciale clientela all'Amministrazione comunale, per un'interessante visita guidata alle ricche vestigia romane del luogo (arena, terme, acquedotto, arco di Augusto). L'iniziativa, è superfluo dirlo, verrà riproposta!

Mario Elia

Puglia

Expolevante '96 Le Ferrovie incontrano i giovani

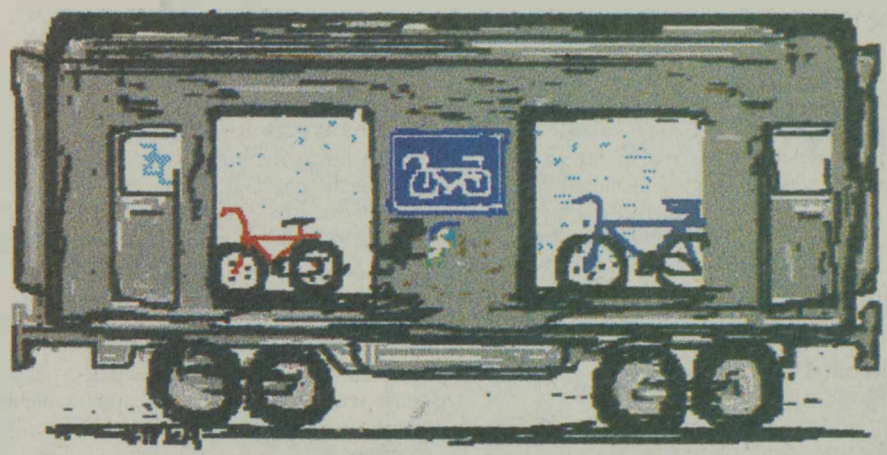
Anche quest'anno presenti le Fs al consueto appuntamento di *Expolevante*, che, per l'edizione '96, è rimasto aperto dal 23 al 31 marzo, con grande affluenza di visitatori, in particolare di giovani.
Le Fs hanno realizzato uno stand bello e funzionale, per fornire ogni informazione sulle attività che le Ferrovie dello Stato propongono per il tempo libero: gite culturali, treni della neve, treno + bici, treno delle Tremiti ecc. È stato inoltre attivato uno sportello per l'acquisto di biglietti ferroviari, prenotazioni e per le informazioni sui treni regionali e a lungo percorso.
Per l'occasione è stata riproposta la convenzione Bif (Biglietto Integrato Fiera), una formula già collaudata e apprezzata, arricchita da un'altra novità. Infatti, presso le stazioni Fs della Puglia, la clientela interessata ha potuto acquistare contemporaneamente il biglietto per l'ingresso in Fiera e il biglietto ferroviario di andata e ritorno, quest'anno ridotto del 15 per cento; inoltre, esibendo tali biglietti, ha potuto viaggiare gratuitamente sui mezzi che l'Amtab ha predisposto, con frequenti corse speciali in partenza da piazza Moro (antistante la stazione ferroviaria), verso il complesso fieristico.

Lorenzo Maruotti

Sardegna

Iniziative 1996

Due sono state le iniziative più significative di carattere culturale, artistico e ambientale che hanno segnato l'attività delle Fs Spa in Sardegna nei primi mesi del 1996. La prima è *Teatreno*: un progetto didattico sviluppato insieme con la scuola elementare *Santa Caterina* di Cagliari per permettere ai bambini di scoprire, tra fantasia e realtà, la storia della Sardegna attraverso il treno. Dalla collaborazione tra le Fs e la scuola *S. Caterina* lo scorso anno era nata la manifestazione *Casteddu Cittadi Meravigliosa* descritta sul n. 8/95 di "Amico Treno".
Il *Teatreno* è un convoglio ferroviario composto da un "Carro Mostra" e da un "Carro Laboratorio Teatrale", allestito interamente dai bambini sotto la guida del *Teatro delle Mani*.



L'iniziativa ha consentito agli scolari di studiare i mutamenti, anche profondi, che l'evoluzione delle ferrovie ha prodotto nel tessuto sociale, economico e urbanistico nei diversi territori dell'Isola. La ricerca, realizzata con disegni, dipinti e con la ricostruzione della balena di Pinocchio, racconta in maniera suggestiva, e all'interno di uno scenario fantastico, i cambiamenti che il treno ha prodotto per l'uomo e il suo ambiente.
Nella realizzazione sono stati coinvolti anche i Comuni e le Scuole elementari di Carbonia, Serramanna e San Gavino. In tali centri, i lavori degli scolari del *S. Caterina* sono stati armonizzati con quelli dei bambini delle scuole elementari locali.
Treno+bici, la seconda iniziativa, è invece nata dalla collaborazione con *Città Ciclabile* aderente alla *Fiab* (Federazione Italiana Amici della Bicicletta). Domenica 28 aprile si è tenuta a Cagliari la prima manifestazione, denominata: *1° Itinerario ecologico alla scoperta della Sardegna*.
Pur con un tempo grigio e minaccioso (e nonostante si tenesse a Cagliari, nella stessa giornata, la festa popolare *Sa die de sa Sardigna)* numerosi amanti della bici si erano dati appuntamento, fin dalle 7.00 del mattino, nel piazzale della stazione di Cagliari, in attesa di prendere posto sul Regionale 8902. Il treno, in partenza alle 8.10, era attrezzato con un bagagliaio capace di ospitare fino a 80 bici. Arrivati a Oristano alle 9.29, è iniziato il percorso in bici, circa 45 km su strade pressoché pianeggianti, attraverso il territorio dell'antico Giudicato di Arborea (i comuni di S. Giusta, Arborea, Terralba, S. Nicolò d'Arcidano e Pabillonis). Durante il tragitto, caratterizzato dai colori e dagli odori della macchia mediterranea, la comitiva si è unita ad alcune decine di altri cicloamatori e, a Pabillonis, il gruppo ha potuto fruire di bevande e panini posti a disposizione dall'Amministrazione comunale. Dopo la rifocillata, la comitiva si è riposizionata sui pedali e si è portata nella vicina stazione ferroviaria, per rientrare a Cagliari alle 17.36 con il treno Regionale 12927.



Nel nuovo orario estivo il servizio *Bici al seguito del viaggiatore* è stato esteso in Sardegna a 40 relazioni feriali e 27 festive; viene effettuato con materiale Media Distanza e Automotrici e, per le escursioni dei gruppi più numerosi, dispone del bagagliaio attrezzato.
Con le organizzazioni agrituristiche operanti in Sardegna (*Terranostra, Turismo Verde* e *Agriturist*), si sta sviluppando il progetto *Itinerari treno-agrituristici in Sardegna*, che prevede percorsi treno/bici di interesse naturalistico, archeologico, eno-gastronomico: partendo dalle stazioni ferroviarie, si potranno raggiungere 60 delle 250 strutture agrituristiche presenti in Sardegna.

Giorgio Asunis

Sicilia

Aida nella Valle dei Templi

Per quattordici serate, tra il 6 e il 21 luglio, nella Valle dei Templi di Agrigento diecimila spettatori potranno assistere alla rappresentazione dell'*Aida* di Giuseppe Verdi, nella speciale edizione critica già messa in scena nel 1994 a Luxor, in Egitto, e precedentemente a Parigi, Berlino, Zurigo, Nimes, Strasburgo, Londra, Birmingham. All'eccezionale allestimento dell'opera verdiana, composta per celebrare l'apertura del canale di Suez e ambientata nell'antico Egitto, partecipano 200 artisti italiani e stranieri, l'orchestra e il coro "Città di Verona" e circa 300 comparse.
Il prezzo del biglietto per assistere all'Aida sarà accessibile a tutti e consentirà di seguire anche gli spettacoli e le manifestazioni che si svolgeranno durante il corso del pomeriggio, sempre nella suggestiva cornice della Valle dei Templi.
Un avvenimento culturale da non perdere, dunque, anche da parte di coloro che in

questo periodo si troveranno in altre località della Sicilia. La Direzione trasporto metropolitano e regionale dell'isola sta approntando un programma che renderà più agevoli e confortevoli gli spostamenti in treno verso la città dei templi da Palermo, Catania, Taormina e Siracusa. Particolarmente adatte a fornire un servizio di qualità sono poi le elettromotrici Ale 841, recentemente trasformate con nuovi arredi e impianti di condizionamento, che saranno utilizzate per i collegamenti tra Palermo e Agrigento.

Leonardo Cordone

Treni d'epoca

Tornano quest'estate sulle linee ferroviarie siciliane i treni a vapore, che percorrono nove diversi itinerari.

Il primo, "Palermo a Vapore", prevede l'attraversamento del capoluogo siciliano lungo il tracciato ferroviario metropolitano, fino a oltre la fermata di Giachery, per arrivare all'interno del porto, in corrispondenza di via Emerico Amari. La partenza avviene da Palermo C.le alle 9.00, con arrivo al capolinea "Porto" alle 10.15, dopo una sosta in tutte le fermate del circuito metropolitano. Per il ritorno partenza alle ore 11.30 e arrivo alle 12.45.

L'itinerario "Treno delle ceramiche", invece, consente, partendo da Palermo C.le alle 8.00, di raggiungere la cittadina di Santo Stefano di Camastra (arrivo alle 11.30), famosa per la produzione delle pregevoli ceramiche. Fermate a Cefalù e a Tusa, da dove si può fare una breve escursione nella zona archeologica di Halaesa, città fondata nel V secolo da Arconide, capo dei Siculi.

Di carattere prettamente ambientalista è l'itinerario "Riserva dello Zingaro", con partenza da Palermo Notarbartolo alle 8.45 e arrivo a Castellammare del Golfo alle 9.10. Qui i viaggiatori troveranno un pullman che li trasporterà fino all'ingresso della riserva dello Zingaro, che come è noto può essere percorsa solo a piedi. Il ritorno a Palermo Notarbartolo è previsto per le 13.20.

"Il Treno dell'Alcantara", che non figurava nell'orario estivo '95, durante l'inverno scorso ha fatto la spola diverse volte tra Catania Centrale, le Gole di Alcantara e Randazzo. È un itinerario preparato dalla Direzione trasporto metropolitano e regionale per l'Azienda provinciale del turismo e la Provincia regionale di Catania, con lo scopo di far conoscere, grazie al treno d'epoca, la valle del fiume Alcantara a migliaia di cittadini e studenti delle scuole di Catania.

Dopo il successo delle precedenti iniziative i due Enti catanesi hanno già chiesto di ripetere l'effettuazione del "Treno del Calatino", che anche quest'anno parte da Catania per raggiungere Caltagirone (con fermate a Scordia e a Militello), e del "Treno dell'Alcantara", nei giorni 7, 14, 21 e 28 luglio e 4 agosto.

Uno spazio è riservato anche all'archeologia, con l'itinerario della "Valle dei Templi", con partenza da Palermo C.le alle 8.30 e arrivo ad Agrigento alle 12.50. Il ritorno è previsto per le 19.20. Confermati anche per questa estate il "Treno delle Saline", il "Treno Mandralisca" e l'itinerario del "Barocco Ibleo".

Franco Vittorio Scimò

Toscana

Pistoia Blues '96 – XVII Edizione
Al Festival in treno

Un lungo week-end sul pianeta "blues" quello del XVII *Pistoia Blues*: dal 5 al 7 luglio, tre giorni nella città toscana, con grandi nomi della musica e voci da leggenda. Pistoia consentirà una *full immersion nel blues e nonsoloblues*, con concerti *night & day*: dal palcoscenico centrale della Piazza del Duomo ai concerti acustici nella fortezza medicea di Santa Barbara, al palco per le nuove tendenze musicali, agli appuntamenti *after hours* con ospiti e proiezioni su grande schermo.

Venerdì 5 luglio, dopo 12 anni di assenza dalle scene, in occasione del *Pistoia Blues* torna alla ribalta **Peter Green**, il grande chitarrista ex leader dei Fleetwood Mac, sullo stesso palcoscenico con **John Mayall**, un maestro del blues, **Luther Allison**, chitarrista degli Arkansas, che a Pistoia porta insieme alla black music anche funky, rock e reggae, e il gruppo texano **The Fabulous Thunderbirds**.

Sabato 6 luglio, sul palco di piazza del Duomo, grande esibizione di **Santana**, il chitarrista ispano-americano delle indimenticabili *Samba pa ti'* e *Black magic woman*. Nella stessa serata altri due chitarristi straordinari: **Robben Ford**, bluesman amico di Santana, e **Popa Chubby**, oltre al gruppo dei **Phish**, con un sound influenzato da rock, pop e country.

Domenica 7 luglio l'isola blues ospita un mito: il grande **Bob Dylan**, la inconfondibile voce di *Mr Tambourine man* e dei classici *World gone wrong* e *Blowin' in the wind*. Chiude l'emozionante appuntamento **Buddy Guy**, singolare chitarrista blues della Louisiana.Per un evento di tale portata, le Fs hanno definito un accordo con gli organizzatori del *Pistoia Blues* che consente particolari agevolazioni a chi vorrà raggiungere Pistoia con il treno. Queste le opportunità:

- riduzione del 10 per cento sull'ingresso per la singola serata al *Pistoia Blues*, previa esibizione di un biglietto ferroviario con destinazione Pistoia in corso di validità;
- punto informativo nella stazione di Pistoia, con biglietteria dedicata e assistenza ai viaggiatori;
- ampia scelta fra i collegamenti ordinari, da Firenze, Pisa e Viareggio, per raggiungere Pistoia (partenze ogni 30' circa);
- treni straordinari, a integrazione dell'offerta ordinaria, al termine degli spettacoli del 5-6-7 luglio, da Pistoia per Firenze e Lucca-Pisa, con coincidenza con i treni a lunga percorrenza per le principali destinazioni.

Pistoia-Lucca-Pisa
Pistoia (p. ore 01.10), Montecatini T. (a. ore 01.22), Pescia (a. ore 01.30), Lucca (a. ore 01.48), Pisa C. (a. ore 02.10)
a Pisa
ore 02.20 coincidenza per
Massa, La Spezia, Genova, Torino
ore 02.44 coincidenza per
Viareggio, La Spezia, Genova, Ventimiglia
ore 03.17 coincidenza per
Livorno, Grosseto, Civitavecchia, Roma.

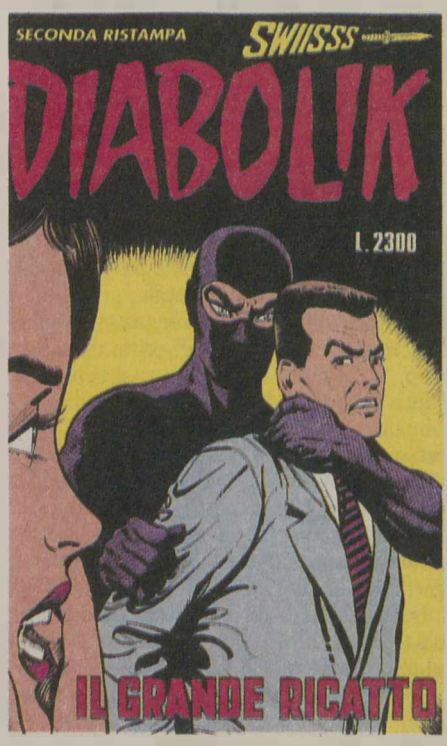
Pistoia-Prato-Firenze Campo Marte
Pistoia (p. ore 01.15), Prato (a. ore 01.30), Firenze Rifredi (a. ore 01.45), Firenze C. M. (a. ore 01.52)
a Firenze Campo Marte
ore 02.00 coincidenza
per Bologna, Milano
ore 02.10 coincidenza per
Bologna, Venezia, Trieste
ore 02.09 coincidenze per
Roma Tib.na, Napoli
ore 03.20 coincidenze per
Chiusi C. T., Orvieto, Roma T.ni, Napoli.

Per informazioni ci si può rivolgere all'Associazione Culturale Blues In, via Pian Martelli n° 17/A – 51020 Pistoia tel. 0573/475223.

Marisa Radogna

Diabolik: un ballo in maschera

Fino al 7 luglio 1996 si tiene a Certaldo una grande mostra antologica dedicata a *Diabolik*, il protagonista del fumetto giallo-nero nato nel 1962 dalla fantasia delle sorelle Giussani. Organizzata dal Comune di Certaldo, in collaborazione con la Casa Editrice Astorina, l'esposizione, dal titolo *Diabolik: un ballo in maschera*, è ospitata nel Palazzo Pretorio, un edificio medioevale con ampie sale che rendono ancora più suggestive le tavole del fumetto. La rassegna ricostruisce la storia e l'evoluzione di *Diabolik*, evidenziando i momenti più significativi delle sue avventure spesso ispirate a eventi di costume della nostra società. Una serie di tavole originali consentono di ripercorrere l'iter del fumetto e dei suoi mitici protagonisti: *Diabolik*, il celebre personaggio dagli occhi magnetici, ladro internazionale che, grazie alle sue ineguagliabili doti di astuzia e intelligenza, rie-



ASSOCIAZIONE TOSCANA TRENI STORICI

L'Associazione Toscana Treni Storici *Italvapore*, che si è recentemente costituita a Firenze, riunisce tutti coloro che, ferrovieri e non, sono interessati alla collaborazione con le Fs per il restauro di mezzi storici e la diffusione della cultura ferroviaria. Essa affonda le sue radici nella lunga attività svolta negli anni scorsi da alcuni dei fondatori, ferrovieri del Deposito locomotive di Firenze, il cui impegno ha dato vita a numerose manifestazioni che hanno riscosso particolare successo.
Per informazioni, gli interessati possono telefonare ai numeri: 055/583374 (giorni feriali – escluso il sabato – dalle ore 16.00 alle 18.00) e 055/701467 (giorni feriali dalle ore 20.00 alle 21.00).

Paolo Dallai

sce a mettere a segno i colpi più ingegnosi; *Eva Kant*, sempre accanto a Diabolik nelle sue appassionanti avventure; *Ginko*, il tenace ispettore di polizia che instancabilmente tenta di catturare il suo acerrimo nemico.
La Direzione regionale trasporto locale Toscana, nel promuovere l'iniziativa, ha sottoscritto un accordo con l'Amministrazione comunale di Certaldo che permette ai visitatori l'acquisto del biglietto d'ingresso alla Mostra a un prezzo scontato del 50 per cento, previa esibizione del biglietto ferroviario, con destinazione Certaldo, in corso di validità.
Certaldo (FI) – Palazzo Pretorio
25 maggio – 7 luglio 1996
Orario 10.00-12.30/16.30-19.30 (chiuso lunedì)

Mauro Scarpi

TRENTINO

Manifestazioni e avvenimenti estate '96 in Trentino

Molteplici sono le iniziative proposte nei luoghi di vacanza dall'Azienda di Promozione Turistica Terme di Levico Vetriolo e Roncegno Panarotta 2002 lago di Caldonazzo. Il calendario predisposto dall'Apt è particolarmente ricco di appuntamenti: eventi musicali, culturali, folcloristici, spettacoli, feste all'aperto, competizioni sportive. Tutto ciò grazie alla preziosa collaborazione di Enti, Associazioni e Comitati turistici locali operanti in Trentino.
Le *Feste del raccolto*, accostando turismo, agricoltura e gastronomia, saranno l'occasione per valorizzare i prodotti tipici della valle. Le feste sono tre: la *Festa della ciliegia e dei piccoli frutti*, che si terrà a Pergine Valsugana il 28-29-30 giugno; la *Festa della mela* a Caldonazzo il 27-28-29 settembre e la *Festa della castagna* a Roncegno il 25-26-27 ottobre.
Giugno e settembre vedranno a Roncegno la seconda edizione di *Roncegno Musica*, concerti e incontri musicali, che avranno come protagonisti giovani, ma già prestigiosi musicisti. Il pubblico potrà partecipare alle prove e conoscere gli artisti.
A Levico Terme, ogni venerdì di luglio, si terrà la quinta edizione di *Sfogliando l'Estate – Incontri con l'autore*, una serie di appuntamenti letterari con importanti scrittori e giornalisti, che presenteranno le loro opere.
Al Castello di Pergine, dopo le prestigiose mostre di Davide Scarabelli e Toni Benetton, sono esposte quest'anno, da aprile a ottobre, le opere di Giorgio Celiberti, pittore e scultore udinese. Il Castello, confermando la sua vocazione di vero e proprio spazio aperto all'arte e alla cultura, ospiterà anche concerti e altri interessanti appuntamenti.
Sempre nel mese di luglio, presso la Magnifica Corte Trapp di Caldonazzo, si svolgerà la quinta edizione della *Rassegna di Canti Spiri-*



IL PALIO DEI DRAGHI SUL LAGO DI CALDONAZZO

Dai finestrini del treno, il lago di Caldonazzo sfila tranquillo, limpido, incastonato com'è tra le cime della Vigolana e della Panarotta. Il treno su cui viaggiamo percorre la ferrovia della Valsugana, linea Trento-Venezia, che quest'anno compie il primo secolo di vita. I binari corrono lungo le rive del lago, fornendo ai passeggeri un punto di vista inedito ed esclusivo del più grande lago interamente trentino. Fermandosi alle stazioni di San Cristoforo, Calceranica o Caldonazzo si può scendere e guardare più da vicino i luoghi di una possibile vacanza o di una gita fuori porta assai interessante.
Sul lago di Caldonazzo (15 chilometri da Trento), si ripete ormai da tre anni il rito di una manifestazione popolare di grande richiamo. Si tratta del *Palio dei Draghi*, ovvero di una grande sfida fra comuni che si fronteggiano in acqua su imbarcazioni molto particolari, i *Dragon Boat*. Il "Dragon Boat" è un'imbarcazione a remi lunga dodici metri e larga uno, che si distingue per la prua a forma di testa di drago e un grande tamburo che segna il ritmo di vogata. Stretta e filante, velocissima, rivestita con larghe squame sui fianchi, questa barca ospita 22 persone di equipaggio: venti pagaiatori, dieci per lato, che forniscono la forza-motore; un timoniere e, a prua, un tamburino. I "Dragon Boat" vengono dalla Cina, paese dove da millenni si coltiva questo sport e lo si pratica con grande entusiasmo, tanto da diventare, in epoca recente, vero e proprio sport nazionale. La Cina, con il suo fascino antico e misterioso, ha conquistato il bel lago trentino, ponendo le basi per un coinvolgimento davvero di massa.
Le squadre che partecipano al Palio portano i colori, la bandiera e il nome del proprio comune. In virtù di questa sfida si mobilitano interi paesi, con giovani e vecchi impegnati nella gara o nella tifoseria.
Quest'anno, la terza edizione del Palio è prevista per sabato 31 agosto: sono giunte prenotazioni da 20 comuni, non solo della zona ma anche di altri laghi trentini. Molti hanno acquistato una propria imbarcazione e gli allenamenti sono già cominciati, alla presenza di istruttori provenienti da Hong Kong, vera patria del "Dragon Boat". Ogni allenamento (cui partecipano mediamente venti persone) è occasione di incontro e di amicizia.
Alla sfida popolare fanno da contorno altre interessanti manifestazioni.

M.B.

tual, evento di grande richiamo che sempre riscuote un notevole successo.
Di particolare prestigio è *Pergine Spettacolo Aperto* che, nei mesi di luglio e agosto, offre una vasta gamma di spettacoli di musica, teatro, cinema e balletto.
Il centro storico di Pergine Valsugana si animerà d'estate con le *Serate da Favola*: vie e piazze illuminate e fiorite, negozi aperti fino a tardi, mostre ed esposizioni di lavori artigianali e artistici, musica, ballo e caffè concerto. Tra le manifestazioni più interessanti ricordiamo *I Suoni delle Dolomiti*. Nell'ambito di questa rassegna, il 3 agosto, si terrà *Lagorai*, un concerto di musica classica del gruppo *Camera Quintet*, mentre il 18-19-20 agosto si potrà assistere, presso il forte di Tenna, alla rappresentazione *Terra dove non annotta*.
Un evento ormai tradizionale è il suggestivo spettacolo pirotecnico che si svolge sulle rive del lago di Caldonazzo il 14 agosto.
Sempre sul lago di Caldonazzo, dal 23 al 25 agosto, si terrà il *Trofeo Topolino di sci nautico*, prestigiosa competizione di livello internazionale riservata ai ragazzi. Il 31 agosto è prevista la 3ª edizione del *Palio dei Draghi*. Il 7 settembre, infine, la gara internazionale di mezzo fondo, prova valida per il gran prix di fondo.
Dal 22 al 29 settembre si svolgerà a Levico Terme la XIV Edizione del *Premio Prosa Poesia Pittura Fenacom 50 & Più*. Come per le precedenti edizioni saranno presenti esponenti del mondo dello spettacolo, della cultura e dell'arte. Il Premio si rivolge a pittori e scrittori non professionisti che, superati i "cinquanta", sentono la necessità di esprimersi creativamente.
Il 4-5-6 ottobre, dopo il successo della scorsa edizione, si terrà a Levico Terme il 5° *Week-end di aerobica e step*, uno stage di istruttori americani ed europei, che richiama centinaia di partecipanti provenienti da tutta Italia.
Non mancheranno inoltre gli attesi e apprezzati concerti di musica classica eseguiti dall'orchestra Haydn di Bolzano e Trento.
Gli Operatori ambientali dei Comprensori C3 e C4 hanno predisposto un programma di passeggiate guidate alla scoperta delle bellezze ambientali delle località della valle.
Molto ricco è il calendario delle competizioni sportive organizzate dalle numerose associazioni locali: oltre alle note e importanti regate di vela e windsurf e alle gare di nuoto e sci d'acqua sul lago di Caldonazzo, si svolgono anche competizioni di ciclismo, deltaplano, parapendio, tiro con l'arco.
Non mancherà poi l'occasione di ascoltare uno dei famosi e caratteristici cori della montagna o di assistere a un tipico spettacolo folcloristico.
Tutti gli appuntamenti sono raccolti nel calendario dell'Apt predisposto mensilmente e disponibile presso tutti gli uffici di informazione turistica.
Per informazioni: Azienda di Promozione Turistica Terme di Levico Vetriolo e Roncegno Panarotta 2002 Lago di Caldonazzo V.le V. Emanuele, 3 – 38056 Levico Terme tel. 706101 fax 706004.

Mario Benedetti

Umbria

Appuntamenti in Umbria

Tra le numerose manifestazioni in costume che si tengono in Umbria merita un posto di rilievo la *Giostra della Quintana* di Foligno, che quest'anno vede due edizioni: a luglio (con abbinamento alla Lotteria Nazionale) e a settembre.
La gara si richiama a una giostra, di cui si parla in un manoscritto conservato nella sede cittadina dell'Archivio di Stato, disputata fra nobili cavalieri il 10 febbraio 1613. In occasione delle due edizioni della manifestazione la Direzione regionale trasporto locale dell'Umbria, in collaborazione con le strutture territoriali del settore Passeggeri delle Fs, ha stipulato con l'Ente Giostra un accordo che prevede uno sconto sul biglietto ferroviario e su quello dell'ingresso alla mostra a favore di chi utilizzerà il treno per raggiungere Foligno.

Un accordo raggiunto fra il Servizio Provinciale di Navigazione del Trasimeno e la Direzione regionale trasporto locale dell'Umbria consente ai turisti che in ambito regionale si servono del treno per raggiungere il ***Lago Trasimeno*** di usufruire, durante la stagione estiva, di uno sconto sia sui mezzi ferroviari che sui traghetti che servono le isole e le località rivierasche. Il comprensorio del lago, recentemente classificato "Parco Regionale del Trasimeno" è uno specchio d'acqua di interesse internazionale che, oltre a presentare caratteristiche ambientali di notevole pregio, offre la possibilità di ammirare isole di particolare bellezza.

Agli amanti della bici e della natura sarà offerta una ulteriore possibilità di trascorrere delle piacevoli domeniche abbinando i due mezzi ecologici per eccellenza: il treno e la bici. È infatti in preparazione, con la preziosa collaborazione del *Wwf* dell'Umbria, un programma di escursioni guidate che permetterà di raggiungere posti lontani stando comodamente seduti in treno consentendo poi di proseguire su due ruote attraverso luoghi di particolare interesse naturalistico.
Il calendario sarà illustrato in una locandina affissa nelle stazioni e nelle sedi del *Wwf*.

Il 5 maggio si è svolto un viaggio in treno a vapore, promosso dal Club Alpino Italiano dell'Umbria in occasione del Raduno Regionale delle Sezioni organizzato per celebrare il 50° anniversario della fondazione della Sezione di Terni. Il treno, partito dalla stazione di Foligno, è passato da Spoleto e Terni e ha raggiunto Cesi, percorrendo un tratto della ferrovia centrale Umbra. Si è poi proseguito a piedi sino alla zona archeologica di Carsuale, di grande interesse.
Un secondo treno a vapore è stato effettuato domenica 26 maggio, per iniziativa dei Comuni di Cantiano, Scheggia e Pascalupo. Il convoglio, partito da Fossato di Vico, ha raggiunto Assisi e nel pomeriggio ha fatto tappa nella caratteristica Spello, da dove è poi ripartito alla volta di Fossato.

Giovanni Pinchi

Veneto

Riapre il Museo di Pordenone

L'Amministrazione comunale di Pordenone ha deciso la riapertura del Civico Museo d'Arte. La prestigiosa istituzione è stata infatti chiusa al pubblico per anni, a causa dei necessari interventi di ripristino e di adeguamento delle strutture e delle impiantistiche, oltre che per il rinnovo del percorso espositivo.
Il patrimonio del Museo è costituito, tra le altre opere, dal Tesoro del Duomo di Pordenone, da tele del Savoldo, del Carneo, del Padovanino, del Grassi, del Pittoni e da una consistente collezione di dipinti di Michelangelo Grigoletti, uno dei maggiori ritrattisti dell'Ottocento.
L'apertura del Museo si configura per la città e la regione come un'occasione di approfondimento culturale e di conoscenza del patrimonio artistico e storico. In questo senso l'obiettivo è stato la realizzazione di un Museo inteso in termini moderni, aperto alle esigenze didattiche, alle più recenti dotazioni informatiche, in una parola "vivo", anche in funzione delle periodiche mostre temporanee che sono state e saranno programmate per i prossimi anni.
Grande rilievo a questo proposito assume la collaborazione tra l'Amministrazione comunale di Pordenone e le Direzioni regionali trasporto locale del Veneto e del Friuli-Venezia Giulia.
È stato concordato il biglietto ridotto sull'ingresso al Museo per i visitatori che esibiranno un abbonamento Fs non scaduto e valido per qualsiasi tratta della rete nazionale.

Paolo Galletta – Anna Scielzo

Antiquari a Venezia IV Internazionale dell'Antiquariato

La IV Internazionale dell'Antiquariato *Antiquari a Venezia* ritorna sul Canal Grande, in una sede prestigiosa di alto valore storico: Palazzo Morosini-Sagredo, situato nella zona di Rialto, accanto a Ca' d'Oro. La mostra di Venezia, promossa da *Ars Antiquaria*, avrà luogo dal 31 agosto all'8 settembre. Verrà inaugurata venerdì 30 agosto, con una serata di gala al lume di candela nella magica cornice di Palazzo Morosini-Sagredo, in un ambiente ricco di fascino e di storia. Durante la serata si terrà un'asta di beneficenza, il cui ricavato sarà devoluto in favore del Teatro La Fenice. Vi parteciperanno ospiti e antiquari provenienti da ogni parte del mondo, che si sono mostrati tutti particolarmente sensibili all'immensa perdita culturale del Teatro La Fenice. In questa occasione il professor Luigi Bellini, Presidente di Ars Antiquaria, donerà al Comune di Venezia una scultura di grande valore: un altorilievo dorato raffigurante La Fenice, opera risalente alla fine del XV secolo-inizi XVI sec. della Collezione Bellini di Firenze, da destinare al nuovo Teatro.
La IV edizione di *Antiquari a Venezia* si presenta come una rassegna di altissimo livello

e si colloca tra le mostre più prestigiose del panorama internazionale. Un evento di rilevante spessore culturale che intende privilegiare la qualità e l'unicità delle opere d'arte esposte. Un'attenzione particolare verrà riservata alla ricerca degli aspetti più intriganti e suggestivi dei vari settori e specializzazioni dell'arte antica: dai tessuti cinesi dell'epoca della corte imperiale a una preziosa scelta di ferri battuti europei tra il XII e il XVIII secolo, dai libri e stampe antichi ai vetri del Novecento, dagli arazzi del Cinquecento ai tappeti orientali. Un'accurata e ristretta selezione: cinquanta espositori tra i più significativi del mercato antiquario italiano e straniero (New York, Londra, Parigi, Lugano, Madrid).

Grazie a un accordo stipulato dalla Direzione regionale Fs del Veneto, coloro che esibiranno all'ingresso della mostra un biglietto Fs con destinazione Venezia S. L. in corso di validità potranno usufruire di uno sconto per la visita all'esposizione (prezzo ridotto 10 mila lire).

Orario: 11.00-19.30 (sabato e domenica apertura fino alle 22.00)

Costo del biglietto: 15 mila lire (ridotto 10 mila lire)

Costo del biglietto + catalogo: 25 mila lire

Per informazioni: Ars Antiquaria Lungarno Soderini n° 5 – 50121 Firenze

Tel. e fax 055/294626-289881.

Paolo Galletta – Anna Scielzo

UNA STAZIONE PER L'ARTE

Dal 30 marzo al 5 maggio la stazione di Venezia Santa Lucia è stata teatro di un'importante mostra che ha visto la partecipazione giornaliera di oltre mille persone. L'esposizione, allestita su una superficie di circa 800 mq (precedentemente adibita a deposito bagagli), era stata pubblicizzata in più di trecento stazioni del territorio nazionale, con migliaia di manifesti e centomila dépliant.

Nella rassegna, nata per iniziativa delle Ferrovie dello Stato e dell'Accademia Ponzanese, erano presentate opere di nove artisti del Novecento italiano. Piccole personali di Gianni Ambrogio, Saverio Barbaro, Vittorio Basaglia, Vincenzo Eulisse, Giosetta Fioroni, Gianni Longinotti, Domenico Boscolo Natta, Valeriano Trubbiani, con un particolare omaggio a Guido Pajetta, un pittore lombardo cui la critica più qualificata ha tributato significativi consensi.

La mostra – come sottolinea Giorgio Di Genova nel catalogo – si propone quale contributo all'ulteriore conoscenza dell'arte contemporanea e di alcuni dei suoi linguaggi, con un approccio esemplificativo sul mondo espressivo di ciascuno degli artisti presentati, tra i quali la componente veneziana e veneta è predominante ma non assoluta, come stanno ad attestare anche le opere della romana Fioroni e dello scultore marchigiano Trubbiani.

L'elemento che accomuna la maggior parte di questi artisti è l'esistenza alienante e stravolta che caratterizza il nostro tempo. Le donne di Pajetta, raffigurate spesso insieme ad animali, qualche volta assediate dai fantasmi dei propri incubi, hanno quasi sempre per volto una maschera, ora offesa da tagli memori della scomposizione cubista delle forme, ora con grandi occhi gialli da gatto, e hanno corpi sgraziati e amplificati, vere e proprie tracce delle lacerazioni operate dalla realtà. Lo stile riesce a comunicarci quell'inquietudine che sa trasformarsi in ironia e autoironia, a volte persino implacabile, come nell'*Autoritratto* (1978) di Pajetta.

Una Stazione per l'Arte, secondo Gianni Ambrogio, è un'operazione pionieristica, che ripropone un discorso già sperimentato con successo in altre città europee, come ad esempio, nella stazione Atocha di Madrid, con la creazione di un centro policulturale che ne esalta il ruolo di coagulo tra varie funzioni ed esperienze..

In basso a sinistra: Guido Pajetta, "Il marchingegno", 1980 - Acrilico su tela, cm 100 x 70
In basso a destra: la copertina dell'invito della mostra





Lettere&lettere

Cari amici,
come avrete letto nella rubrica "Agenda", il programma di iniziative che le Fs hanno organizzato per l'estate '96 è ricco di appuntamenti.
In calendario molteplici eventi di particolare richiamo: mostre, manifestazioni, competizioni sportive, feste, spettacoli, concerti... grandi occasioni per chi decide di utilizzare il treno. E, in più, tanti itinerari - a piedi, in bicicletta, con treni a vapore - per trascorrere in modo insolito il tempo libero.
Nel calendario della nostra rivista c'è un altro importante appuntamento: il confronto con le vostre opinioni sulla nuova offerta proposta per l'estate '96. Il dibattito sul tema si è aperto con il ciclo di incontri con la clientela, iniziati nella seconda metà di aprile e da poco conclusi (ve ne parleremo dettagliatamente sul prossimo numero).
Aspettiamo le vostre critiche e i vostri suggerimenti, augurandoci e augurandovi un'estate non troppo "calda"!
Grazie a tutti coloro che ci hanno scritto e, in particolare, a: **Eugenio Bardoscia** - Pisa, **Cesare Bellini** - Milano, **Eugenio Biglieri** - Abbazia di Masio (Alessandria), **Alberto Bonetti** - Reggio Emilia, **Elena Borsato** - Camale di Povegliano (Treviso), **Laura Cristaldi** - Tarcento (Udine), **Marco Dalla Longa** - Cesano Maderno (Milano), **Ermanno Dall'Olio** - Mirandola Povegliano (Treviso), **Maria Antonietta De Giusti** - Pordenone, **Lino Del Longo** - Venezia Mestre (Venezia), **Antonio Dell'Orto** - Broni (Pavia), **Antonio Donato** - Mantova, **Enzo Esposito** - Santo Spirito (Bari), **Guglielmo Faccini** - Milano, **Paolo Ferrazin** - Sinigo Merano (Bolzano), **Viviana Gemmi** - Cremona, **Carmen Genovese** - Oleggio (Novara), **Nerino Goattin** - Marcon (Venezia), **Ada Guarneri** - Milano, **Pietro Mauro Iacovone** - Roma, **Giorgio Indino** - Pisa, **Dante Mertina** - Biella, **Mauro Micheluzzi** - Vallada (Belluno), **Hanspeter Niederkofler** - Brunico (Bolzano), **Francesca Notari** - Perdaxius (Cagliari), **Daniele Patassini** - Palombara Sabina (Roma), **Alessandro Peru** - Roma, **Alessandro Pozzato** - Sandrigo (Vicenza), **Lino Ringo** - Palermo, **Giovanni Romano** - Albinia (Grosseto), **Maria Teresa Rossi** - Ravenna, **Alfonso Russo** - San Marco (Salerno), **Maximo Sabbattini** - Castelfiorentino (Firenze), **Anna Sansalvadore** - Torino, **Giuliana Suggi Liverani** - Roma, **Fabio Tateo** - Tito Scalo (Potenza), **Massimo Visciano** - Cuneo, **Enrico Visetti** - Genova.

"AMICO TRENO", IL "SUO" GIORNALE

Ing. Cesare Vaciago, Direttore Area Trasporto Metropolitano e Regionale, la Segreteria Regionale della Filt-Cgil, unitamente alla Segreteria Filt-Cgil del comprensorio di Civitavecchia, invita la S.V. (ex Direttore Generale Holding Fs) a effettuare un sopralluogo a Civitavecchia per "disboscarla" di quel folto gruppo di ferrovieri, privilegiati e poco impegnati (gli "imboscati" che Lei cita sul n° 4 del mensile "Amico Treno") e che sicuramente gravano pesantemente sulla situazione economica della Società.
Vista, inoltre, la grave situazione debitoria della Spa, propone che le spese per la Sua trasferta a Civitavecchia siano a carico di queste strutture sindacali. Propone anche che il costo del giornale "Amico Treno" sia a Suo totale carico, considerato l'uso personale, unilaterale e strumentale che ne viene fatto. In attesa di favorevole accoglimento del nostro invito e nella speranza che questa venga pubblicata sul "Suo" giornale, si inviano distinti saluti.

Eraldo Riccobello (Segreteria Comprensoriale)
Antonio Franzellitti (Segreteria Regionale)
Civitavecchia (Roma)

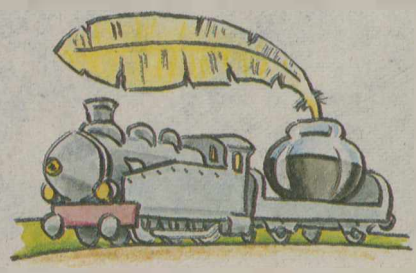
Cari amici,
derogo a una promessa antica (non fare di "Amico Treno" una palestra di polemica sindacale) per pubblicare la Vostra, cortesemente ironica, nota, a "triplice" memoria:
- mia (perché personalizzi di meno l'informazione che mi sforzo di dare in ogni numero di "Amico Treno": me ne scuso con Voi e con gli altri lettori);
- dei lettori (perché comprendano che dietro certe verità, sparate - magari troppo brutalmente - da me, vi sono dure e non facili vertenze sindacali: ad esempio, quella sul trasferimento dei ferrovieri dagli impianti a basso traffico a quelli ad alto traffico);
- Vostra (perché la cattiva abitudine di farsi scudo dei pendolari per conservare servizi di favore per piccoli gruppi, che forse non allignano a Civitavecchia, scompaia ovunque).
I lettori/clienti mi scusino ancora per aver usurpato un po' dello spazio a loro disposizione.

Cesare Vaciago

LA "LOBBY" DEI CLIENTI

Gentile ing. Vaciago, accetto ben volentieri di farla divertire, come lei sollecita nel suo editoriale su "Amico Treno" di aprile 1996. La nostra Federazione rappresenta gli utenti ciclisti (urbani e cicloturisti): le associazioni aderenti sono una quarantina, dislocate in tutto il Paese, da Bolzano ad Agrigento. Un aspetto importante della politica pro bike è rappresentato proprio dall'integrazione bici/mezzi pubblici di trasporto. Rientrano in questo obiettivo: il trasporto delle bici sui treni (già attuato dalle Fs anche se da sviluppare); i depositi per le bici, custoditi e liberi, alle stazioni; i centri di noleggio bici in area ferroviaria; veri e propri centri bici (deposito, noleggio, riparazione, vendita) in alcune stazioni (come alla stazione del Prater di Vienna); accessi facilitati e protetti alle stazioni e superamento delle barriere architettoniche al loro interno. Il bacino d'utenza ciclistico di una stazione è di circa 100 kmq. Dunque integrando la bici con il treno si può davvero andare ovunque.In conclusione, la Fiab è disponibile a fare lobbying nei confronti delle Fs (o meglio a proseguire in modo più sistematico il rapporto da tempo avviato).

Luigi Riccardi - Milano
Presidente Fiab (Federazione Italiana Amici della Bicicletta)



Non possiamo che essere d'accordo con il Presidente della Fiab, che ringraziamo per la disponibilità. Siamo convinti che la bicicletta sia un mezzo di trasporto spesso ingiustamente sottovalutato, nonostante rappresenti un'intelligente alternativa al trasporto privato motorizzato. Siamo inoltre pienamente convinti della validità dell'integrazione tra bici e treno ed è per questo che cerchiamo di dare risalto sul nostro giornale alle iniziative che valorizzano il servizio bici+treno. Negli ultimi mesi si sono anche tenuti alcuni incontri fra i responsabili del Trasporto metropolitano e regionale Fs e i dirigenti della Fiab, con l'intento di istituzionalizzare un tavolo permanente di consultazione. L'obiettivo comune è arrivare a un protocollo d'intesa per migliorare e potenziare i servizi bici+treno. È già in fase di studio la possibilità di realizzare un abbonamento, valido dodici mesi, per il trasporto bici al seguito del viaggiatore, coinvolgendo nella vendita le sedi delle Associazioni riconosciute dalla Fiab. C'è dunque da parte delle Fs la piena disponibilità a dare continuità al proficuo rapporto con la Federazione Amici della Bicicletta. Sarebbe anzi auspicabile che altre associazioni della clientela, in ambiti diversi, seguissero questo esempio e arrivassero addirittura a costituire un "partito dei clienti": non certo una lobby a favore delle Fs, ma un movimento di opinione e di pressione che sappia tutelare e far valere le ragioni del trasporto pubblico di massa e, perché no, di quello ferroviario. I tempi ci sembrano maturi.



UNA DOVEROSA PRECISAZIONE

Gentile direttore, La ringrazio per la favorevole accoglienza con cui ha recensito il volume "La macchina sbuffante". Le sarei molto grato tuttavia se volesse precisare, pubblicando la correzione sul prossimo numero di "Amico Treno", che, in realtà, l'amico Giancarlo Gianti non è l'unico autore del libro in oggetto. Dalla seconda pagina del volume, potrà infatti constatare come "progettazione e redazione" sono attribuiti a Gianti e al sottoscritto, ai quali ha dato un valido contributo, per il coordinamento grafico, Francesco Brasso. All'atto pratico poi, gran parte del testo e tutte le schede tecniche sulle locomotive, tranne una, si devono a me, come risulta del resto dalla lettera-contratto con cui cedo all'Editore Paravia - di cui Giribaudo è un'emanazione - i diritti di pubblicazione in cambio dei diritti d'autore. Certo quindi di una "errata-corrige" sul prossimo numero del Suo ottimo giornale, La ringrazio dell'attenzione e Le porgo i miei migliori saluti.

Michele Mingari - Genova

Siamo sinceramente rammaricati di non aver dato il necessario rilievo al ruolo svolto dall'ingegner Mingari nella realizzazione dell'interessante volume, nonostante avessimo espresso un doveroso e meritato apprezzamento per i risultati del suo lavoro. A lui e ai nostri lettori chiediamo scusa per l'involontaria omissione.

LA VOGLIA DI STUPIRE

Cara redazione, leggo sul numero di febbraio '96 di "Amico Treno" che siete "preoccupati" per il visibile calo di lettere aspre e polemiche, in quanto dite di avere bisogno "... soprattutto delle nostre critiche". Sullo stesso numero leggo nell'Agenda relativa alla Liguria un simpatico articolo dal quale emerge che ogni reclamo rivolto alla Direzione Regionale Trasporto Locale viene tenuto nella dovuta considerazione, essendo considerato "una finestra aperta sulle impressioni del cliente". Bene, spero proprio che sia così perché ho intenzione di segnalarvi un grosso disagio che vivo ormai dallo scorso autunno, insieme a centinaia di pendolari savonesi che, come me, devono spostarsi quotidianamente per studio o lavoro a Genova e per farlo devono servirsi del Regionale 11273 in partenza da Savona alle 7.43, per essere a Genova entro le 8.30 del mattino. Comincio dicendovi che è dal gennaio 1994 che faccio la pendolare su questa tratta e mi servo di questo treno. Nell'orario invernale '94/95, pur essendo identiche le fermate e l'orario, il "7.43" era un diretto e di conseguenza aveva carrozze per fumatori e per non fumatori. Ovviamente sulle carrozze per fumatori era più facile trovare posto, ma, in compenso, regolarmente ci "si affumicava". In tutti i casi, pur percorrendo a volte varie carrozze, ho praticamente sempre trovato posto a sedere. Con l'introduzione dell'orario estivo '95 il treno è stato definito "regionale", con conseguente divieto di fumare in tutte le carrozze (anche se tale divieto solo raramente compariva esplicitamente nelle carrozze ex fumatori attraverso sporadici adesivi "Vietato fumare se il treno è Regionale"). In un primo tempo sono stata molto felice dell'innovazione, perché poteva significare un maggior numero di posti per tutti. Solo in un secondo tempo, con l'inizio dell'autunno appunto, mi sono resa conto che le carrozze erano state sostanzialmente tagliate e che il nostro treno era visibilmente "più corto". Volete sapere le conseguenze che da allora ogni giorno si verificano? Il treno all'arrivo in stazione è letteralmente preso d'assalto da centinaia (CENTINAIA) di persone che si accalcano sul binario 3, le carrozze si saturano in un attimo e la gente che sale ad Albisola è costretta ogni giorno a fare in piedi il tratto fino a Genova Brignole (41 minuti). Senza tenere conto che a Sestri Ponente sale un'altra marea di gente diretta in centro.

La gente è esasperata, nervosa e inizia la giornata malissimo. Tutto questo senza contare che, da un po' di tempo a questa parte, l'annunciatore della stazione di Savona ha cominciato ad annunciare il "Regionale 11273" come "Diretto 11273" e la gente si è in vari casi sentita libera di rimettersi a fumare sul treno. Ah, dimenticavo che, in tutta questa bella situazione, il controllore non si vede mai, e forse può anche capitare che possa essere intralciato nei suoi movimenti dalla ressa di gente in piedi che si accalca ovunque, e che preferisca starsene fermo da qualche parte.

I disagi non sono comunque tutti qui: è previsto infatti che il Regionale 11273 e il Diretto 2880 da Genova Brignole per Ventimiglia, che arrivano alla stazione di Savona a distanza di un minuto uno dall'altro, sostino rispettivamente sul binario 3 e sul binario 2 "stesso marciapiede". Il Diretto 2880 è un treno "stracarico" di studenti che scendono a Savona: è del tutto improbabile che qualcuno di essi prenda il nostro treno che va nella direzione dalla quale il Diretto 2880 proviene; il risultato? Una marea umana che cerca di scendere dalle scale verso l'uscita, mentre un'altra marea in controtendenza cerca disperatamente di raggiungere il treno per Genova. Tutto questo mentre il binario 4 è "libero come l'aria"...

Dopo sei mesi di questa vita mi sono detta: "perché non provare il prossimo mese a fare l'abbonamento in prima? Può darsi che la qualità della vita cambi sostanzialmente!". Infatti, da qualche mese, sul treno era comparsa una carrozza di 1ª classe che precedentemente non esisteva. Così ho fatto (spendendo 119 mila lire contro le usuali 73 mila), ma neanche qui è "tutt'oro quello che luccica". I posti in prima classe sono ben 28 e sono regolarmente tutti occupati da qualche distinto signore e, per lo più, da ferrovieri o congiunti di ferrovieri. Anche in 1ª, per sedersi, bisogna fare le solite corse al posto e "chi tardi arriva male alloggia". Inoltre, tutti si conoscono e i nuovi arrivati vengono guardati con una sorta di fastidio ("questi sono di quelli che hanno il biglietto di 2ª e vengono in 1ª"). Oggi è successa una scena niente male: una signora è entrata e non c'era più posto. Esibendo il suo biglietto di 1ª classe ha giustamente cominciato a protestare (tra il resto aveva una borsa pesante), dicendo che era suo diritto sedersi. A quel punto una ragazza, che sono sicura viaggiasse occasionalmente e fosse in buona fede (è infatti convinzione comune che i treni Regionali abbiano solo carrozze di seconda) si è alzata dicendo di non essersi accorta di stare in 1ª e ha lasciato libero il posto. Non vi dico le dolci e gentili parole che si è sentita dire in faccia e che le sono state dette dietro quando se ne è andata. Al suo posto sarei diventata viola. Nel frattempo anche un altro signore si è alzato e il posto libero lasciato dalla ragazza è stato occupato dalla figlia di un ferroviere (che per quel che ne so potrebbe anche viaggiare gratis). Ora non

voglio contestare il diritto dei ferrovieri e dei loro congiunti a viaggiare in 1ª, perché sarà una questione contrattuale e non entro nel merito, ma mi sembra altrettanto sacrosanto che chi paga il biglietto, sia esso di prima o di seconda classe, abbia il diritto di trovare comunque un posto per sedersi.
A questo punto, scusate tanto, preferisco fare le solite corse e andare fra i comuni mortali che restare in mezzo a questa specie di "riserva indiana". E pensare che, insieme alle altre centinaia di miei "compagni di viaggio" del 7.43, io sarei una "cliente". Stento sinceramente a crederlo, tanto più che, come molti altri, sono "costretta" a usare il treno, perché, per motivi di tempo, traffico e parcheggio è estremamente più conveniente. Forse il punto è proprio questo: voi sapete che comunque a centinaia continueremo a prendere quel treno e quindi non è necessario lusingarci con un servizio decente per allettarci a utilizzarlo.
Sono arrivata alla fine del mio amaro sfogo. Non vi nego che le speranze di trovare qualche carrozza in più sul mio treno, a causa di questa mia, sono molto remote. Certo, se vi venisse voglia di stupirmi...

Antonella Ferrucci - Savona

Ci dispiace, per tutti i disagi che è stata "costretta" a subire durante i Suoi spostamenti!
Ci dispiace, perché si sente "costretta" a usare il treno. Noi avremmo preferito leggere la parola "ho scelto", visto che, avendo fatto una precisa valutazione relativa alla convenienza degli spostamenti in treno, Lei ha preferito questo mezzo.
Ci dispiace, perché si sente "costretta" nella definizione di "cliente".
Ci dispiace, perché non siamo riusciti a farLe comprendere che la trasformazione delle Fs da Azienda di Stato in Spa ha comportato una perdita di certezze. La nostra Società ha dovuto adottare tutti gli strumenti necessari per conservare la propria clientela e per cercare di conquistare altri potenziali fruitori del servizio.
Ci dispiace, infine, perché La "costringiamo" a stupirsi!
Con il nuovo orario estivo, il Regionale 11273 ha in composizione una vettura "mista" di 1ª e 2ª classe in più. I posti offerti raddoppiano in prima classe (56 anziché 28), mentre i posti di seconda classe salgono a 476 (44 in più degli attuali).
Comunque, secondo noi, Lei ha ragione sui ferrovieri. I nostri colleghi devono imparare a cedere il posto ai clienti paganti... ma ci vuole ancora un po'. Ci scusi.
Come è stato anticipato nella rubrica "Agenda" del numero di aprile, la Direzione Regionale Liguria ha previsto un generale aumento dell'offerta mattutina dal Ponente verso il capoluogo regionale. Oltre a una maggiore disponibilità di posti sui treni già esistenti, è stato introdotto un nuovo collegamento: un treno Regionale parte da Savona alle 07.45 e arriva a Genova Brignole alle 08.54. Per tale motivo la partenza dell'11273 da Savona è stata anticipata alle 07.39 (arrivo a Genova invariato), mentre il Diretto 2881 parte da Savona alle 08.00 (arrivo a Genova Brignole alle 08.48). Il traffico in ambito metropolitano è specializzato con treni classificati "Metropolitani" composti da mezzi leggeri in partenza da Genova Voltri ogni 30', alternati ai Regionali da Savona, in modo da costruire una griglia con orari di arrivo calibrati su Genova a distanza di quindici minuti (a 24' e 54' i Regionali, a 09' e 39' i Metropolitani).

PER GLI AMICI FERMODELLISTI

Con la presente siamo a comunicare alla spettabile Vs. Redazione le date della ***V edizione della Rassegna Fermodellistica Internazionale Alta Valle Seriana****, affinché provvediate a darne notizia ai Lettori. Il Gruppo* ***Amici del Treno Alta Valle Seriana****, con il patrocinio della Pro Loco, organizza la V edizione della Rassegna Fermodellistica Internazionale Alta Valle Seriana, che si terrà a Parre (BG), presso la sala della Comunità del teatro di via Roma dall'11 al 18 agosto 1996, con orario continuato dalle 16.00 alle 23.00. Saranno esposti plastici, diorami, modelli in varie scale, materiali informativi e illustrativi, cataloghi, fotografie, video e altro concernente il mondo delle ferrovie reali e in miniatura. Novità di quest'anno sarà la possibilità di partecipare a un Concorso a premi per diorami e modelli autocostruiti (adesione da comunicare entro il 15 luglio 1996). Inoltre i visitatori saranno informati sugli sviluppi del progetto di ripristino della Ferrovia Ponte Nossa-Clusone (ex Ferrovia Valle Seriana).*
Per informazioni : ***Gruppo Amici del Treno Alta Valle Seriana****, P.O. Box 3 - 24020 Parre (BG) oppure tel. 035/702564 - fax 0346/33663.*
Vi ringraziamo per l'attenzione e porgiamo i più cordiali saluti.

Alberto Santambrogio - Parre (Bergamo)
Coordinatore Organizzativo

Il modellismo è uno degli hobby più diffusi e tra i nostri lettori molti si dedicano con passione alla pratica di questo passatempo e, in particolare, al fermodellismo.
Con tutta sincerità, dobbiamo ammettere di aver trascurato un po' questi amici, che più volte ci hanno scritto chiedendoci di riservare uno spazio all'argomento.
Pubblichiamo volentieri, dunque, la notizia inviataci da Alberto Santambrogio, augurando all'iniziativa lo stesso successo che hanno riscosso negli ultimi tempi altre manifestazioni analoghe. Basti pensare, ad esempio, *all'Expo Model 1996*, che ha visto la città piemontese di Fossano trasformarsi, per otto giorni, nella capitale del modellismo nazionale. Grazie all'organizzazione del Comune, del Gruppo Modellistico, delle Fs, dei Padri Salesiani e della Provincia di Cuneo, diverse migliaia di persone hanno potuto visitare l'ampia esposizione di plastici, mezzi d'epoca, treni, navi, automobili e aerei delle principali ditte specializzate e di collezionisti privati. Nel nutrito programma non sono mancati interessanti esempi di "modellismo dinamico", con simulazioni di combattimenti fra elicotteri e carri armati in miniatura, piccole regate veliche e "lillipuziane" battaglie navali. La vastissima serie di modellini è stata ospitata nella stazione ferroviaria, nel celebre castello degli Acaja e nell'Istituto salesiano fossanese, dove i visitatori hanno potuto ammirare, perfettamente funzionante, un plastico della stazione Fs, lungo oltre 13 metri.
Il notevolissimo successo di questa manifestazione di esordio già richiama inevitabilmente un'edizione '97, di cui non mancheremo certamente di dare notizia.

BENVENUTO FRA NOI

Per la prima volta nella mia vita sono diventato anch'io un pendolare. Percorro il tratto Romagnano Sesia-Borgosesia e volevo fare presente alcune cose. a) Non c'è nessun treno Santhià-Arona che fa coincidenza con il Regionale 4666 Novara-Varallo in partenza da Romagnano Sesia alle 8.08 (arrivo a Borgosesia 8.27). b) Il materiale rotabile è ancora più vecchio delle Aln 668 2400 Breda, nonostante esse non siano più in servizio (ora ci sono le anziane Aln 668 1500 Fiat).
Voglio anche porre alcune domande.
1) Ho pensato che la linea Novara-Varallo Sesia potrebbe essere prolungata fino ad Alagna, per togliere qualche milione di automobili alla intasatissima (soprattutto nei giorni festivi) SS 299 Novara-Alagna, spesso teatro di pericolosi incidenti.
2) Potreste fornirmi notizie storico-tecniche, data di nascita e officina di realizzazione delle locomotive a vapore 740 e 422.009?
3) Da appassionato delle ferrovie sono anche collezionista. Infatti cerco un berretto rosso e una paletta verde da capostazione (anche usati). Me li potete inviare?
Concludo osservando che la stazione di Borgosesia è bellissima e sarebbe un peccato abbandonarla.
Ah, dimenticavo! Vorrei alcuni chiarimenti sulla integrazione tariffaria. Si sta attuando anche in Piemonte? Cosa vuol dire



"salire a bordo con il biglietto" usando sia treno che autobus?
Vi ringrazio e faccio i miei auguri di buon proseguimento e forza Fs!!
P.S. Perché non aggiungere nuovi Intercity denominati "Totò", "Eduardo De Filippo" ecc., in occasione del centenario del cinema?

Achille Chiari - Gattinara (Vercelli)

Se è vero che il buon giorno si vede dal mattino, crediamo che il neopendolare di Gattinara nel corso della sua (ci auguriamo lunga) esperienza avrà modo di guadagnarsi una posizione di tutto rispetto nella classifica dei nostri più affezionati "corrispondenti": siamo già alla quinta lettera!
Proviamo intanto a fornire qualche risposta alle sue numerose osservazioni. Come abbiamo altre volte cercato di spiegare, l'istituzione di nuovi collegamenti deve tener conto dei flussi di traffico: sulla linea Santhià-Arona la domanda non è purtroppo tale da giustificare ulteriori incrementi di offerta. Valutazioni di tipo economico (costi insostenibili) rendono per ora improponibile anche il prolungamento della linea Novara-Varallo Sesia fino ad Alagna.
Passiamo ai quesiti "tecnici".
Le Aln 668 1500 sono effettivamente meno recenti delle Aln 668 2400, ma si sono rivelate più affidabili. In ogni caso, la scarsità di materiale rotabile non consente alternative.
Le locomotive a vapore gruppo 422 (anni di costruzione 1905/1913) appartenevano alle Ferrovie Reali Prussiane e alle Ferrovie Statali Austriache; furono cedute all'Italia (in conto riparazione danni di guerra) dopo la fine del primo conflitto mondiale e vennero destinate ad alcuni depositi del nord Italia. Questa macchina viene tuttora utilizzata per effettuare treni speciali.
Le locomotive a vapore gruppo 740 (anni di costruzione 1911/1915 e 1919/1923) furono prodotte soprattutto dall'Ansaldo (119 unità), ma molti esemplari furono anche realizzati dalle Costruzioni Meccaniche di Saronno (89 unità), dalla Breda (87), dalle Officine Meccaniche e Navali di Napoli (69), dalla OM di Milano (62) e dalle Officine Meccaniche Italiane di Reggio Emilia (19). Venticinque di queste locomotive furono fornite dalla Germania a titolo di risarcimento dei danni di guerra.
I berretti da Capo Stazione: sono in vendita in alcuni negozi specializzati, uno dei quali si trova nei pressi della stazione di Torino Porta Nuova.
Vogliamo poi rassicurare il signor Chiari rispetto alla stazione di Borgosesia. Al momento non esiste alcun progetto di abbandono.
Per quanto riguarda invece l'integrazione tariffaria in Piemonte rinviamo ai servizi pubblicati sul numero di marzo '96 della nostra rivista e alle ulteriori informazioni fornite in proposito nell'"Agenda" di questo numero di giugno.
Abbiamo infine girato a "chi di competenza" la proposta sui nomi da dare a eventuali nuovi Intercity: al cinema il treno deve molto. Speriamo quindi di sentire annunciare, un giorno, l'arrivo dell'Intercity "Totò". A prescindere... crediamo comunque che questo attore ben difficilmente potrà essere dimenticato: soprattutto da chi utilizza il "Wagon Lit"... e da tutti i capistazione che sognano il trasferimento.
Grazie per gli auguri e... continui a scriverci.

BLOCCHI FS

(...) Sono un modesto "fruitore" delle Ferrovie: ora, da pensionato, la mia tratta è Garmisch-Innsbruck-Bolzano, dove riscuoto la pensione ogni due mesi. Qualche volta vado anche fino a Roma e ritorno, per andare a trovare mia madre. Ma durante la mia vita lavorativa ho girato in lungo e in largo l'Italia, in autostrada, ma anche sui treni. Non mi sono mai lamentato delle Ferrovie (...), ma anche io voglio dire qualcosa in proposito.
Venerdì 10 novembre scorso ho scoperto "Amico Treno" alla stazione di Bolzano (...), ne ho preso due numeri, il n° 8 e il n°9, e li ho divorati nel tragitto Bolzano-Garmisch (sono un lettore accanito e, quando non ho di meglio, leggo l'elenco del telefono di Monaco di Baviera, in rigoroso ordine alfabetico). Bella rivista! Davvero bella! Complimenti a Lei, signor Pino! Intrigante la Sua intervista a Veronica Pivetti sul n° 9, la Sua rubrica di recensione delle novità librarie "Da leggere in treno" sul n° 8, i racconti "Viaggio con Borgey" e "L'Elvira e l'Ernesto" (che riecheggiano genuini sapori neorealistici) della rubrica "Terza Classe".



La rubrica, poi, "Lettere e lettere" è incredibile! Così tante lettere! E tutte ben scritte, ben argomentate, ben documentate, tanto che l'autore delle lettere e l'estensore delle risposte sembrano la stessa persona! Sto scherzando! Ma la quantità di lettere a voi dirette mi ha fatto dubitare che fossero tutte artefatte.
Proprio quel venerdì 10 novembre, alla stazione di Bolzano, il treno delle 17.55 per il Brennero è partito sotto una tormenta di neve improvvisa ed eravamo tutti vestiti con soprabiti leggeri e soprattutto con scarpe basse. Lei comprenderà che al Brennero la tormenta aveva già creato un muro di neve! Il treno si è fermato al primo binario, la cui pensilina penso sia lunga 400 metri, ma la carrozza in testa è finita fuori pensilina. Erano circa le 20.00, la stazione era deserta. Di solito il treno per Innsbruck di quell'ora parte da un binario tronco che si trova in testa fra i binari 5 e 6 che, di norma, ospitano i treni provenienti, rispettivamente, da Monaco di Baviera e da Roma. Ma quella sera c'era un cambiamento e lo si è intuito dall'altoparlante della stazione che annunciava - rigorosamente prima in italiano e poi in tedesco, non solo in tedesco come è successo a quel lettore a Merano di cui allego la lettera (lettera di **Enrico Bernardi** di Bologna pubblicata sul n° 9/95 col titolo "Controllate la lingua" *NdR*) *- quel cambiamento. Ma, e qui è il punto, gli "altoparlantisti" delle Fs sembra che abbiano una fretta indiavolata di fare il loro annuncio e poi ritirarsi, e l'annuncio te lo fanno non appena il treno si ferma: tu sei ancora dentro, con le porte chiuse, la voce non si percepisce nettamente. Tu devi trascinare la valigia per lo stretto corridoio e preghi in cuor tuo che il treno parta dallo stesso binario da dove è sempre partito. E invece no! A stento riesci a scendere trascinandoti la valigia ed evitando un ruzzolone sui gradini ghiacciati, cammini con le scarpe estive in quindici centimetri di neve poiché sopra di te non c'è più pensilina, la voce dell'altoparlante tace, non si sente più, proprio nel momento in cui ti farebbe più comodo, non ripete neanche per una volta l'annuncio dato per una volta sola quando eri ancora in treno, invano!*
(...) Ora, io mi rendo conto delle esigenze organizzative e di servizio, ma, almeno, il responsabile della stazione avrebbe potuto disporre per quella sera che l'altoparlantista ripetesse l'annuncio sulla partenza del treno tedesco, almeno una volta, quando noi viaggiatori eravamo già a terra, ci eravamo più o meno resi conto di dove eravamo, avendo sufficiente cognizione del luogo, e, soprattutto, senza il rumore del locomotore acceso e i finestrini del treno chiusi, eravamo ora in grado di percepire più chiaramente la voce dell'altoparlantista. Ma ci vuole un'intelligenza superiore per capire queste cose elementari? Questo vizio degli "altoparlantisti" delle Fs di annunciare i loro annunci con "una botta e via" non è solo tipico dell'"altoparlantista" del Brennero! È un vizio tipico di tutti gli "altoparlantisti" delle Fs in Italia! (...) Io credo che questo fatto degli "altoparlantisti" di fare annunci quando tutti i viaggiatori sono ancora prigionieri del treno sia un "blocco di origine freudiana" da cui essi debbano essere liberati mediante appositi seminari (...).

Filippo Carano - Bolzano

Per motivi di spazio abbiamo dovuto "tagliare" alcune parti della lettera del signor Carano.
Quando siamo costretti a inserire gli "odiosi" puntini tra parentesi - [...] - proviamo sempre un forte imbarazzo. Vuoi perché da scolari ci siamo allenati a riassumere e non a individuare e selezionare le parti centrali di un discorso; vuoi perché, per educazione, siamo abituati a non interrompere chi parla; vuoi perché, per scelta e per coerenza, qualsiasi "taglio" o minima modifica di un testo inviato da voi lettori ci fa sentire in colpa (persino l'omissione delle parolacce viene percepita come censura!)... in ogni caso ci dispiace intervenire sui vostri scritti. Se avessimo riprodotto per intero la missiva del nostro amico di Bolzano non avremmo potuto pubblicare altre lettere in questa rubrica: il signor Carano ci ha scritto ben 15 pagine, lamentando, sostanzialmente, due disservizi: informazioni scarse e inefficaci e disagi conseguenti alla mancata obliterazione. Alle critiche mosse su questo secondo argomento siamo sicuri che il lettore abbia già trovato risposta in questa rubrica. Ringraziamo il signor Carano per i graditi complimenti e per la segnalazione ("grazie" anche per la precisazione che conferma la risposta da noi fornita al lettore di Bologna).
Non ci resta che chiedere scusa al nostro cliente per gli spiacevoli inconvenienti capitati.In molte occasioni abbiamo evidenziato le carenze ancora presenti nel sistema informativo e la necessità di interventi precisi in questa direzione per migliorare il servizio offerto. Stiamo lavorando con la massima attenzione per curare questo aspetto della qualità che non può essere sottovalutato ("curare" nel senso di dedicare un costante impegno; ricorrere alla cura di un'équipe di psicoanalisti per eventuali rimozioni ci sembra eccessivo!).

AL DI LÀ DELL'OCEANO

Egregio direttore di "Inchiostro", per mezzo di una nostra borsista che è stata a Siena, è giunta a noi la rivista "Amico Treno", dove viene pubblicato che nelle principali librerie di tutta Italia c'è una novità: "Inchiostro" la prima rivista interattiva riservata agli scrittori esordienti o dilettanti. Sono la Presidente di una scuola di italiano, l'Associazione Dante Alighieri di Rafaela, nella Repubblica Argentina, e ho pensato che, se ricevessimo "Inchiostro", i nostri alunni si sentirebbero più attratti e parteciperebbero con più entusiasmo alle nostre lezioni di lingua, visto che, come dice l'articolo, i lettori "sono invitati a proseguire e completare i racconti, sulla base degli incipit proposti dalla redazione, di cui chi legge deve inventare il seguito". Inoltre, sarebbe una bellissima esperienza conoscere gli scrittori "in erba" che, sebbene siano "costretti al silenzio o all'anonimato dall'impossibilità di pubblicare i loro lavori", avrebbero quindi l'opportunità di essere conosciuti al di là dell'oceano. La preghiamo di considerare le nostre inquietudini e di indicarci il mezzo con cui possiamo fare l'abbonamento, perché il nostro interesse è davvero sincero. La ringraziamo per l'attenzione a questa richiesta e La salutiamo distintamente.

Asociacion Escuela "Dante Alighieri"
Rafaela (Repubblica Argentina)

Quanti incontri casuali riserva la vita! Occasioni che si moltiplicano se si viaggia in treno, opportunità che si allargano se si legge "Amico Treno". Incredibile il percorso che, tramite il treno e veicolata da "Amico Treno", è riuscita a fare la notizia di una brillante novità dell'editoria italiana. Sul numero 7/95 avevamo presentato *Inchiostro*, una rivista di storie e racconti da leggere e scrivere. Dopo la pubblicazione di quell'articolo sono pervenute in redazione numerose conferme di attenzione e interesse per questa particolare iniziativa e molti nostri affezionati lettori hanno inviato i loro scritti alla redazione del nuovo periodico. Un piacevole incontro, come testimonia il testo che il Direttore di *Inchiostro* ci ha cortesemente trasmesso per la pubblicazione.

RIMBORSO O TRUFFA?

Voglio esprimere la mia rabbia e la massima disapprovazione per le procedure di rimborso dei biglietti ferroviari da voi introdotte (chissà quando) e che vengono di volta in volta applicate con l'unico fine di appropriarsi indebitamente di somme prepagate dall'utente stesso. Riassumo brevemente i fatti. Viaggio spesso per lavoro e verso la fine di gennaio decido di acquistare alcuni biglietti ordinari e supplementi rapidi per la tratta Milano C.le-Genova P.ta Principe. Questo anche sulla base degli inviti della Società Fs, che nei suoi spot pubblicitari (peraltro orrendi) spinge all'acquisto anticipato dei biglietti (ho capito perché solo dopo un ritardo, per me, rimarchevole).
Innanzitutto, non si capisce perché, se entrate nella logica della validità prolungata dei biglietti, questa debba essere di soli due mesi e non, ad esempio, di sei o di un anno (come all'Alitalia). In questo modo il vostro utente, in caso di variazioni nei tempi e/o nei programmi di viaggio, è obbligato a chiederne il rimborso. Sempre che sia in tempo, entro i due mesi. Infatti dopo non si può più ottenerlo. E mi chiedo: ***ma due mesi non sono la scadenza temporale per poter viaggiare con quel biglietto? Cosa c'entra questa scadenza con quella entro la quale poter ottenere il rimborso??*** *Dal momento che io non ho viaggiato non vedo perché debba valere la stessa scadenza.*
Il peggio però viene dopo, quando, dato per perso un biglietto emesso il 18.1.96 (vostra indebita appropriazione di £. 13.660, le prime), decido, per evitare la stessa fine, di chiedere il rimborso di un biglietto ordinario (£. 13.600) e supplemento rapido (£. 8.200) emessi il 25.1.96 e in scadenza il 24.3.96. Purtroppo dovrò tornare a Genova solo il 28.3.96, per rilevanti (?) 3 giorni oltre la scadenza. Ma oggi sono entro i termini per ottenere il rimborso. Ora viene il capolavoro, per il quale credo esistano gli estremi per una denuncia.
1) La regola Fs (????) stabilisce che su ogni rimborso di biglietto le Fs trattengono £. 10 mila e su ogni supplemento £. 5 mila. (E perché??? E se è per lo "sforzo" di avere emesso qualcosa, la trattenuta non dovrebbe essere uguale? E poi, non siete li apposta??).
2) Immagino quindi che, già indebitamente, vi tratteniate £. 10 mila + £. 5 mila = £. 15 mila. O meglio vi tratterreste, se intendeste pagare almeno il resto.
3) E infatti, no, non pagate niente, perché a fronte di un'altra assurda regola non effettuate rimborsi inferiori a £. 4 mila!!! Ma chi l'ha detto!!! E perché??? Io quando devo pagare una tratta (ad es. Firenze-Empoli) meno di £. 4 mila che faccio? Faccio a meno di pagarla???? Comunque penso di avere diritto almeno a (21.800-15.000) £. 6.800, somma che è maggiore di £. 4 mila. E invece no, perché se burocraticamente i tagliandi sono due (biglietto e supplemento) anche se è manifesta la volontà dell'utente di viaggiare con entrambi, li considerate separati, in modo da non doverne rimborsare neanche uno. Infatti 13.600-10.000 = 3.600 (cifra che è inferiore a £. 4 mila) e 8.200-5000 = 3.200 (cifra inferiore a £. 4 mila).
5) CONCLUSIONE: NON VEDO UNA LIRA E VOI VI SIETE FREGATI LA BELLEZZA DI £. 21.800 (che sommate alle prime 13.600 lire fanno £. 35.400).
La morale qual è: che Genova è troppo vicina? O che voi siete ladri??
Sappiamo che ci muoviamo in un mondo di regole, ma non vi sembra di avere esagerato? Inoltre, le regole per essere valide devono essere diffuse e in qualche modo condivise o almeno accettate da parte dei vostri utenti. O no? Tutto l'insieme di regole vessatorie verso i viaggiatori che avete predi-



sposto è ben oltre il grado di accettabilità: nello stesso senso vanno tutte le dementi e disoneste trovate di non rimborsare il ritardo oltre i 30 minuti se il viaggiatore è sprovvisto di prenotazione del posto (che paga £. 4.500), oppure se non lo richiede entro una settimana. Quindi per poter essere rimborsato (evento probabile) deve pagare in anticipo (evento certo) £. 4.500. È soprattutto, pur volendolo fare, deve trovare il posto libero. Ma il rimborso non dovrebbe essere dipendente dalla propensione al rischio dell'utente, quanto dalla dimostrazione di un documento di viaggio valido e dal ritardo del treno utilizzato. Ho sentito (dai controllori) che non vi fidate del fatto che l'utente abbia effettivamente utilizzato quel treno, se non ha la prenotazione. Quindi, invece di trovare il sistema (attraverso ad esempio l'odiata timbratura) di risalire al treno effettivamente utilizzato, trovate il modo di intascarvi indebitamente ***tutti*** *i supplementi rapidi di coloro che non hanno prenotazione (mai percorso la Firenze-Bologna di venerdì pomeriggio intorno alle 18?) più* ***tutti*** *i supplementi rapidi di coloro che non richiedono il rimborso entro 7 giorni. Voi Fs, intente a crearvi una nuova immagine (marchio nuovo e Celentano), pensate che gli utenti siano tutti rimbecilliti da non accorgersi che in realtà state esagerando a rubare quattrini sulla base di servizi che non erogate. Non capite che così il distacco tra voi e i vostri utenti si sta allargando drammaticamente. Da un lato troverete qualcuno che prima o poi vi porterà in tribunale per riottenere il maltolto (cioè il non rimborsato) e dall'altro più d'uno che alla prossima ondata di licenziamenti sarà almeno un po' contento.*

Elena Rebora - Milano



Comprendiamo perfettamente la rabbia della signora Rebora, la quale, oltre a incappare nelle maglie di un regolamento da lei non condiviso (dura lex...) è stata vittima di un malinteso e ha poi dovuto subire le conseguenze di un errore altrui.

Proviamo innanzitutto a chiarire l'equivoco. Gli inviti al preacquisto dei titoli di viaggio sono rivolti principalmente alla clientela che si serve di biglietti a fasce chilometriche. Questi ultimi hanno una percorrenza massima di 100 km, sono in vendita presso esercizi privati (edicole, tabaccherie e progressivamente anche numerosissime ricevitorie Sisal) e non sono rimborsabili per rinuncia all'utilizzo da parte del viaggiatore. In compenso non sono soggetti a scadenza di validità (ovviamente fino a quando non vengono obliterati) e, non avendo un itinerario predefinito, offrono ampia flessibilità di utilizzazione. Tali biglietti sono stati introdotti per rendere più agevole l'uso del treno, evitando le code agli sportelli e tutti quei problemi creati dalla disabilitazione delle stazioni, dagli orari delle biglietterie ecc. Pubblicizzarne l'esistenza ci sembra quindi un utile servizio alla clientela.

In merito alle norme sul rimborso facciamo rilevare che l'acquisto di un biglietto configura la stipula di un contratto, con assunzione di obblighi da entrambe le parti e pertanto, come in tutti i settori commerciali, la successiva rinuncia di uno dei contraenti comporta delle penalizzazioni. Che non sono però delle clausole "capestro".

Per chiedere il rimborso, ad esempio, il termine di due mesi non è tassativo: se il viaggiatore fa apporre sul biglietto (entro i limiti della sua validità) dal personale Fs l'attestazione di totale inutilizzazione, la richiesta può essere presentata entro il termine di prescrizione di un anno.

Nel caso prospettatoci dalla nostra lettrice, poi, il personale Fs ha commesso un errore. Le procedure adottate nei confronti della signora Rebora sarebbero infatti state regolari se fossero state avanzate due distinte richieste di rimborso: una per i biglietti e una per i supplementi. In questa circostanza è stata però presentata un'unica domanda: quindi, andava sì operata una trattenuta del 30 per cento sul prezzo dei due biglietti, ma l'importo minimo di 10 mila lire sarebbe stato da riferire al totale delle trattenute. In pratica: prezzo del biglietto di viaggio = 13.600 lire, trattenuta del 30 per cento = 4.080 lire; supplemento IC = 8.200 lire, trattenuta del 30 per cento = 2.460 lire. Il totale delle trattenute, pari a 6.540 lire, viene portato al valore minimo di 10 mila lire e al viaggiatore compete un rimborso di 11.800 lire (13.600+8.200-10 mila = 11.800). La signora Rebora potrà comunque presentare reclamo. Per il momento le rivolgiamo le nostre scuse.

Delle modalità per ottenere il BONUS abbiamo parlato più volte. Vogliamo solo ribadire che le clausole restrittive sono dovute alla necessità di far certificare al cliente l'effettiva presenza a bordo del treno, per evitare i frequenti casi di abuso che si sono verificati in passato.

Siamo infine d'accordo sul fatto che le regole debbano essere portate a conoscenza di tutti gli interessati: infatti è anche per migliorare l'informazione alla clientela che pubblichiamo la nostra rivista.

UMBRIA DIMENTICATA?

Leggo con attenzione la rubrica "Agenda" ogni volta che segnala le novità d'orario e di solito per l'Umbria trovo poche vere novità positive. Tra queste la fermata degli Intecity a Ponte San Giovanni, cosa più che logica per le interconnessioni con le linee della Centrale Umbra, ma che di fatto già esisteva per servizio per le necessità di incrocio.

A proposito di IC, invio un gustoso stelloncino della stampa locale che segnala un particolare di servizio che, a mio avviso, sarebbe facile migliorare: si tratta dell'arrivo a Perugia, alle 22.56, dell'IC "Tacito" (proveniente da Milano), che viene accolto in secondo binario.

È certo che su un piano di "classifica" di livello europeo si tratta della relazione più importante della giornata e si potrebbe evitare la scomodità del sottopassaggio con l'accoglienza in primo binario, che a quell'ora è del tutto disponibile.

È vero che il secondo binario è di corretto tracciato alla punta scambi lato Terontola, ma questo particolare di "filosofia" di esercizio importa ben poco al viaggiatore che deve portarsi i bagagli giù e su per le scale, dato che a quell'ora non ci sono facchini.

Tornando all'"Agenda", vorremmo leggere come novità che i diretti Foligno-Firenze fossero istradati in Direttissima dopo Arezzo, dato che una meta ben raggiungibile è quella di portare Firenze nell'isocrona oraria di Perugia e che la cosa sia ampiamente possibile è stato dimostrato dal treno sperimentale che la "Famiglia Perugina" organizzò a suo tempo con un modestissimo Etr 220, un valido vecchietto con una posterità validissima e tale da consentire ampiamente questa realizzazione.

Guido Lemmi - Perugia

La linea Foligno-Terontola, pur non essendo coinvolta nei grandi interventi di carattere strutturale programmati a livello nazionale, è stata tuttavia interessata da una serie di iniziative mirate, che hanno portato apprezzabili miglioramenti nell'offerta. Il servizio, attualmente, non è solamente rivolto a un traffico prettamente locale, di breve distanza, con interconnessioni a Terontola e a Foligno per spostamenti medio-lunghi. Si sta cercando infatti di agevolare la mobilità anche in ambito regionale, migliorando il collegamento diretto sul corridoio intermodale tra Perugia, Foligno, Spoleto e Terni.

Sono state inoltre potenziate le relazioni interregionali con servizi diretti da e per Roma/Firenze. Per quanto riguarda invece la possibilità di istradare sulla linea veloce i diretti per Firenze, evitando le fermate nel Valdarno, la nostra valutazione è, purtroppo, negativa. Dai monitoraggi che eseguiamo risulta infatti che a fronte di una ridotta mobilità dall'Umbria verso la Toscana c'è una forte affluenza nel tratto fra Arezzo e Firenze. E ciò, valutando il rapporto costi/ricavi, giustifica non solo le fermate, ma la stessa effettuazione di questi treni. In merito ai problemi dell'Intercity "Tacito" nella stazione di Perugia: non è possibile programmare l'arrivo in un binario di corretto tracciato alternativo al 2°. Ciò comporterebbe infatti un perditempo di alcuni minuti, non previsto nella modulazione dell'orario corrente.

Tra gli interventi infrastrutturali da realizzare a breve termine è comunque stata predisposta la sostituzione dei deviatoi nella stazione, che consentirà l'ingresso in 1° binario senza perditempo degni di nota.

Ccà nisciun' è Fs

AMICOTRENO è un periodico delle Fs, ma la rivista la fate voi con i vostri consigli, le domande e le proteste a cui diamo ampio spazio.
Perché «ccà niusciun' è fess'» e sappiamo bene che per cambiare ci vuole la partecipazione di tutti.

E già che c'eravamo abbiamo fatto un giornale amico che sa intrattenervi con fumetti, racconti, idee e consigli per i vostri viaggi.

Continuate a scriverci come avete fatto finora e, soprattutto, continuate a leggere **AMICOTRENO**

È un buon modo per rimanere giovani: noi, voi e il treno



TIKI Milano

AMICOTRENO

il mensile delle proposte in movimento

AMICOTRENO

Periodico d'informazione per il viaggiatore LUGLIO-AGOSTO 1996 ANNO 5 - N. 7

Sped. abb. post. comma 26 art. 2, Legge n. 549/95 - ROMA



FEDERPRESIDENZIALISMO E DISSERVIZI PUBBLICI

CONCLUSO IL 5° GIRO D'ITALIA IN TRENO

INTERVISTA A UMBERTO BOSSI

Ccà nisciun' è Fs

AMICOTRENO è un periodico delle Fs, ma la rivista la fate voi con i vostri consigli, le domande e le proteste a cui diamo ampio spazio.
Perché «ccà niusciun' è fess'» e sappiamo bene che per cambiare ci vuole la partecipazione di tutti.

E già che c'eravamo abbiamo fatto un giornale amico che sa intrattenervi con fumetti, racconti, idee e consigli per i vostri viaggi.

Continuate a scriverci come avete fatto finora e, soprattutto, continuate a leggere **AMICOTRENO**

È un buon modo per rimanere giovani: noi, voi e il treno

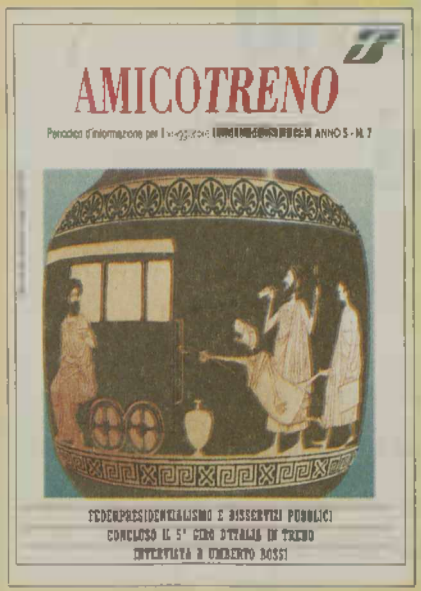


TIKI Milano

AMICOTRENO

il mensile delle proposte in movimento

PERIODICO MENSILE DELLE FERROVIE S.p.A. - DIVISIONE TRASPORTO LOCALE - ANNO 5 - n. 7



Direttore responsabile
Carlo Pino

Comitato di direzione:
Stefano Bernardi (Condirettore Area Trasporto Metropolitano e Regionale), Mario Miniaci (Condirettore Area Passeggeri), Carlo Pino (Responsabile rapporti con i Clienti Divisione TL), Giuseppe Sciarrone (Direttore Area Passeggeri), Cesare Vaciago (Direttore Area Trasporto Metropolitano e Regionale)

Redazione: Cristina Forghieri (servizi speciali), Marisa Radogna, Salvatore Sodano
Segretaria di redazione: Giusy Stella

Collaboratori:
Nicoletta Albano, Danilo Antolini, Giorgio Asunis, Mick Bagalà, Mario Benedetti, Fulvio Bergaglio, Silvano Bonaiuti, Renato Calabrese, Giandomenico Calvi, Giovanni Cassola, Margherita Castelli, Annalisa Celino, Nico Colonna, Leonardo Cordone, Ezio Corradi, Luciano Covi, Daniela Cremona, Angelo Dadda, Massimo Di Mauro, Davide Dragoni, Mario Elia, Alessandro Fantini, Massimo Ferrari, Ewald Fischnaller, Paolo Galletta, Nada Gaudino, Gino & Michele, Mirella Giustiniani, Edoardo Gorzegno, Silvio Grandi, Corrado Leonarduzzi, Enzo Lunari, Fiorenzo Martini, Lorenzo Marupiti, Francesco Midili, Vittorio Moffa, Rita Nespoli, Teodoro Oliva, Ernesto Orsini, Luigi Pasetti, Athos Passalacqua, Giovanni Pinchi, Angelo Piras, Giacomo Pittau, Dario Recubini, Giambattista Rodolfi, Silvano Roggero, Agostino Romita, Antonietta Sannino, Mauro Scarpi, Anna Scielzo, Franco Vittorio Scimò, Salvatore Sentina, Sandrino Spagnoli, Rodolfo Valentini, Luisa Velardi, Patrizio Vellucci, Francesco Vinci.

Redazione: Corso Magenta, 24 - 20123 Milano
Tel. 02/72439269-460-295 - Fax 02/72439355-464-280

Progetto grafico e impaginazione: Studio Cancelli - Milano

Referenze fotografiche: pagg. 6-7 Renato Foltran; pagg. 10-11 Photothèque (Ag. Marka); pag. 12 D. Musso (Ag. Marka); pag. 13 F. Garufi (Ag. Marka); pag. 14 Alfredo Tabocchini; pag. 16 M. Cristofori (Ag. Marka)
Illustrazioni: Marco Vaglieri

Stampa: Baioni Stampa - Roma
Impianti per la stampa: Color Sistem - Milano

Editore: Leonardo Periodici Srl - Viale dei Mille, 35 - Milano
Iscrizione al Tribunale di Milano n° 543 del 16/10/1992
Tiratura 400.000 copie

SOMMARIO

4 Federpresidenzialismo e disservizi pubblici
6 Concluso il 5° giro d'Italia in treno
9 Cento incontri in giro per l'Italia
10 Un maxi-sondaggio per la clientela francese
12 Ferrovie e Federalismo
14 Una combinazione di successo
15 In treno verso la riviera di Ulisse
17 Ai monti, ai monti
20 Sbuffi
22 Eritreo Cazzulati
23 Speciale Mister No & Nick Raider
27 "Terza classe"
28 Da leggere in treno
29 Agenda
41 Lettere & lettere

Federpresidenzialismo e disservizi pubblici

Mario Rossi si alza al mattino. Apre la corrispondenza che attende da 15 giorni, sale su un treno in ritardo, lo lascia per un tram affollato, attende un'ora un documento inutile, ritira una diagnosi sbagliata e torna a casa, dove lo attendono, reduci dalla scuola, i figli, ignoranti come non mai.
Alla televisione, che accende un po' abbrutito, qualcuno gli spiega che la radice dei suoi mali è la mancanza di federalismo (o, peggio, di secessionismo).
Se ha buona memoria, resta un po' confuso: perché solo pochi mesi prima il suo vero problema era la mancanza del presidenzialismo alla francese (o del cancellierato alla tedesca?). Due anni prima ci voleva il sistema elettorale uninominale. Nella preistoria degli anni '80, poi, ci volevano tutti gli *ismi* dell'ideologia. Se, oltre alla buona memoria, gli resta la capacità di incazzarsi, Mario Rossi scopre che il suo problema è che i servizi pubblici fanno schifo: e ciò rende la sua vita più stressata, la sua città più brutta, il suo paese più isolato e più povero. Decide di fare qualcosa.

Negli Stati Uniti il "consumerismo" (il movimento dei cittadini in quanto clienti) è nato, fin dagli anni '50, dal salutismo (fosse mai che i corn flakes ci avessero il bacherozzo!). In Italia deve nascere - a nostro avviso - dallo stato dei servizi pubblici.
Parliamo dei treni (per restare in casa nostra, ma le sbirciatine dietro le tendine altrui ci mostrano situazioni non dissimili in tutti gli altri servizi).
Un cittadino che esamini con consapevolezza il "problema del treno", scopre che dietro quel convoglio, purtroppo ancora troppo spesso affollato e in ritardo, c'è un problema:
- *economico* (pochi soldi per le grandi infrastrutture trasportistiche);
- *politico* (pressione dei localismi, quando i soldi ci sono);
- *industriale* (lenti e artigianali i produttori di materiale rotabile);
- *manageriale* (un'ancora diffusa arretratezza culturale e organizzativa dei dirigenti, in primis di chi vi scrive);
- *sindacale* (rivendicazionismo rissoso e frammentato);
- *educativo* (scortesia di alcuni addetti/vandalismo di alcuni clienti)...

Se Mario Rossi è un giornalista, scrive un articolo sull'argomento; se è un consumerista, opera attivamente, nella sua realtà - e collegandosi con altre vicine - per cambiare, almeno un poco, le cose:
- esercita - e ottiene - educazione e civismo;



- rispetta la professionalità dei lavoratori, e ne critica gli eccessi rivendicativi;
- comprende i meccanismi (degli orari, delle tariffe, dei piani...) e ne contratta una migliore applicazione;
- sa quando i difetti dei rotabili attengono alla negligenza del produttore e non a quelle dell'esercente, per quanto numerose;
- si batte per la tutela dell'ambiente e del servizio, denunciandone le strumentali contrapposizioni;
- lavora perché alle infrastrutture siano destinate le risorse necessarie, una dirigenza adeguata, una giusta attenzione politica.

Un consumerista è intelligente (perché riconosce la complessità dei problemi); è organizzato (perché sa che da solo non fa nulla, collegato con altri come lui, muove le montagne); è democratico (perché lavora in prima persona, non delegando ad altri di agire per lui)..., insomma è anche un lettore di "Amico Treno", che non mancherà, leggendo le prossime pagine, di approfondire questo tema negli articoli di Carlo Pino e di Massimo Ferrari. E di scriverci... almeno spero.

Cesare Vaciago
Direttore Area Trasporto Metropolitano e Regionale



Concluso il 5° giro d'Italia in treno

Riflessioni sullo stato dei rapporti con la clientela dopo quasi cento incontri ufficiali

E con questo sono cinque i cicli di incontri con la clientela pendolare che si sono conclusi! Uno l'anno, a iniziare da quel *lontano* 1992 in cui vide la luce anche il primo numero del periodico della Divisione trasporto locale che state sfogliando e che rappresentò un significativo cambiamento per l'allora Ente Fs: per la prima volta si stampava un notiziario/strumento di discussione/intrattenimento destinato alla clientela. "Amico Treno" fu il segno della svolta, l'apertura di un vero confronto con i pendolari e di quel dialogo che ci onorate ancora di intrattenere. Ma non fummo abbastanza soddisfatti di quell'espressione di *masochismo* - come la definì qualcuno - che ci fece ricevere in pochi giorni centinaia di lettere contenenti lamentele, proteste, insulti. Avevamo avuto la prova che c'era la voglia, era sentita la necessità da parte vostra di parlarci direttamente: per coprirci di insulti, ma pure per offrire suggerimenti e collaborazione per migliorare l'offerta. Per nostre carenze organizzative vi avevamo negato - inconsapevolmente, concedetecelo - fino a quel momento i canali per dialogare con noi. Decidere di organizzare gli incontri con la clientela pendolare, per conoscerla meglio, fu un passo ritenuto necessario. Si trattò di una scelta operata senza possibilità di ripensamenti, un atto che doveva testimoniare una maggiore attenzione verso il cliente e un tentativo per capire meglio i suoi bisogni e... i nostri limiti.

Un lustro mi sembra essere oggi un periodo abbastanza significativo, utile - se non a tracciare bilanci - per riflettere su quanto è stato fatto per rendere possibile e, soprattutto, migliorare il rapporto della Divisione trasporto locale con i suoi clienti.

All'inizio, inutile negarlo, i dubbi erano molti; non ultimo quello di rischiare - in talune situazioni - il *linciaggio* vero e proprio dei dirigenti Fs che si esponevano per la prima volta direttamente al *giudizio* di viaggiatori che sapevamo essere *incazzati*. Ricordo, a questo proposito, che non fu facile convincere i nostri relatori a partecipare al primo incontro di Novi Ligure (AL). Si sapeva che in quella sede si sarebbero trovati degli interlocutori agguerriti - e insoddisfatti! - e per tranquillizzare i colleghi sulla loro incolumità fui costretto a chiedere la presenza di agenti della Polizia ferroviaria in borghese. Paure e cautele che oggi ci fanno solo sorridere: non è mai accaduto, infatti, che il livello della discussione uscisse dai binari di un corretto dialogo fra persone civili, anche se - talvolta - non sono mancate espressioni più *vivaci* di una qualche protesta.



Viaggiatori in attesa alla stazione di Mestre.

Il criterio che fin qui abbiamo seguito per decidere le sedi degli incontri è stato quello di cercare di toccare le aree di maggior scontento. La scelta della località, per maggior garanzia della validità del principio di criticità della zona, viene stabilita all'inizio di ogni anno in accordo con l'Assoutenti-Uip, l'associazione maggiormente rappresentativa della clientela pendolare sul territorio. Confutando questa scelta, un collega - ma di sicuro non è l'unico a pensarla così - recentemente mi ha detto: «Quello che non capisco è perché non decidete di tenere gli incontri dove c'è la certezza di avere riscontri positivi. Io, ad esempio, ho adottato una tecnica diversa: organizzo una conferenza stampa nella città dove sono in procinto di istituire un nuovo servizio; i giornalisti vengono, intervistano il Sindaco, che naturalmente è ben contento di parlare bene delle Fs, e il ritorno di immagine è sicuramente valido». Sicuramente la metodologia adottata dal collega produce un ottimo **ritorno di immagine**, ma quello che si aspetta la Divisione trasporto locale dagli incontri è la **concretezza**: solo l'ascolto attento dei suggerimenti dei partecipanti, sebbene mescolati alle inevitabili lamentele, può consentirci di predisporre - quando ciò è tecnicamente possibile - tempestivi rimedi a errori e aggiustamenti per il futuro. Gli incontri non sono un momento

per **fare opinione**, a noi servono - soprattutto - per **farci un'opinione**, per capire meglio cioè (e questo in aggiunta alle puntuali rilevazioni sulle frequentazioni dei nostri treni) quali siano le **esigenze** dei nostri clienti.
Non ci siamo mai pentiti delle scelte fatte in quel *lontano* 1992. Forse perché un risultato - ma non è il solo - l'abbiamo ottenuto di sicuro: non riceviamo più i vostri insulti. Crediamo che, dopo tante pagine scritte, tante lettere e tante parole scambiate, non solo abbiamo cominciato a conoscerci, ma stiamo cominciando a stimarci reciprocamente, da veri *amici*. Provocatoriamente allora avevamo utilizzato il termine *amico* per caratterizzare



il nostro periodico e tutta la linea di comunicazione e informazione della Divisione trasporto locale. Naturalmente all'inizio ce lo rimproveravate, affermando con forza che non avevamo alcun diritto di definirci amici né del treno né vostri. Le lettere che ci venivano inviate cominciavano spesso con "nemico treno", e noi le abbiamo conservate tutte, con la speranza che un giorno sarebbero state di numero minore a quelle contenenti una più *cordiale* introduzione. *Quel* giorno è arrivato da tanto tempo ormai... e ne siamo felici perché ci spiaceva non riuscire a comunicare che eravamo dalla vostra parte.
Ma vediamo cosa abbiamo creduto fosse significativo sottolineare in rosso, fra le tante note registrate su un nostro ipotetico taccuino, durante le 21 assemblee di quest'anno.

No al taglio dei servizi!

Una necessità, prima delle altre, è quella che emerge chiara da questi incontri: la richiesta di nuovi servizi regionali e metropolitani e, quindi, la netta opposizione a *tagli* delle prestazioni ferroviarie.
Naturalmente non possiamo che essere felici della presentazione di queste istanze: siamo i primi difensori del treno (oltre che esserne appassionati) e... il nostro lavoro è *fare* treni. La verità, però, è che rispondere positivamente a questa richiesta di nuovi servizi non è facile; anzi è arduo persino mantenere il livello di quelli attuali. I motivi non sono poi così difficili da spiegare. Ricordate quando vi chiedevamo di considerarvi a tutti gli effetti **azionisti** del trasporto locale? Il ragionamento era, più o meno, formulato così: pagate - anzi paghiamo tutti, utilizzatori e non dei servizi di trasporto pubblico - il nostro lavoro e gli investimenti per questo settore con le tasse, oltre che (in minima parte) con le tariffe. Di conseguenza avete il diritto di lamentarvi per quello che vi offriamo e di dare suggerimenti per migliorarlo. La parte pagata attraverso la pressione fiscale si *trasforma* in un certo numero di servizi che lo Stato acquista dalle Ferrovie attraverso il Contratto di Servizio, documento cui abbiamo più volte fatto riferimento su queste pagine. L'*indice* utilizzato per la bisogna è il *treno/km*. Ora, pur senza entrare in dettagliate spiegazioni tecniche sul significato di questo indice, crediamo sia sufficiente dire che per il 1996 lo Stato ha acquistato dalle Fs Spa 165 milioni di treni/km, rispetto ai 172 milioni dell'anno precedente: insomma, un bel po' di treni in meno! E la storia difficilmente migliorerà con il passaggio, nel 1998, delle competenze in materia di programmazione e acquisto di servizi alle singole Regioni (per i motivi che ha lucidamente spiegato Cesare Vaciago nel suo editoriale del numero 3 di "Amico Treno" di quest'anno). In sostanza, per rispondere alla richiesta della clientela e mantenere lo stesso livello di servizi, i 7 milioni in meno di treni/km dovrebbero essere effettuati grazie a un adeguato aumento degli introiti e alla riduzione dei costi di produzione. Mentre al momento non si è fatto molto per quanto riguarda la prima strada, abbiamo cercato di ridurre i costi di produzione eliminando (più spesso sostituendo con autocorse) solo i treni poco frequentati (meno di cinquanta viaggiatori).
Un'altra strada che intendiamo seguire per difendere i treni è quella di avvicinare ai nostri servizi **nuovi clienti**. Se in passato - in realtà un passato non troppo lontano - ci si è spesso limitati a considerare cliente da servire soltanto colui che al momento era utilizzatore dei nostri servizi, da un po' di tempo la nostra attenzione si è rivolta anche a quelli che sono **potenziali utilizzatori** del treno. È questa una strada obbligata da seguire per ogni azienda che produce beni o servizi ed è la strategia che la Divisione trasporto locale ha adottato in uno scenario, sempre meno futuribile, che prevede l'innalzamento della domanda di mezzi pubblici per l'ingresso, l'uscita e i movimenti all'interno delle grandi aree metropolitane, assediate dallo smog e dall'inquinamento acustico. Siamo infatti proiettati come impresa nella realizzazione di un sistema integrato rotaia/gomma (anche dal punto di vista tariffario e non solo dei servizi); e in un contesto che, come abbiamo appena detto, non prevede l'aumento di risorse finanziarie per il trasporto locale, ma obbliga per legge le aziende del settore al raggiungimento di un rapporto costi/ricavi del 35 per cento a partire dal 1999.

Il partito dei clienti

C'è chi l'ha chiamato **partito**, chi lo ha definito **sindacato**, chi infine l'ha evocato come nuovo **movimento dei clienti** (riprendendo il titolo di un editoriale di Vaciago). Di sicuro è emersa - ed è una delle realtà di questa tornata degli incontri - la consapevolezza che per *contare bisogna esserci* e che coloro che manifestano la **voglia di treno** debbono organizzarsi in un qualcosa di diverso dal "comitato di linea" o - peggio - dal "comitato del treno...". La nostra sensazione è che sia vicino il momento in cui il definitivo salto qualitativo verrà compiuto. Crediamo pure che sia nostro interesse favorire questa nuova organizzazione: sarà sicuramente meno difficile per noi dialogare con un unico organismo capace di mediare in anticipo al suo interno le posizioni contrastanti (di quelli che, ad esempio, sulla stessa linea - ma da stazioni differenti - chiedono treni più veloci e, contemporaneamente, più fermate). Non a caso nel numero di giugno di questo stesso giornale abbiamo avanzato una proposta: fare del "Festival di Amico Treno", che si terrà a Pietrarsa il 3 ottobre, l'occasione per il battesimo del nuovo organismo.
Nel momento in cui scrivevo quel pezzo si erano già tenuti diversi incontri e avevamo notato che molti degli interventi erano fatti a nome e per conto di decine e decine - a volte centinaia - di persone che magari non erano presenti alla riunione, ma che avevano delegato un rappresentante dopo precedenti assemblee. Avevamo anche registrato - e abbiamo continuato a farlo in seguito - che gli stessi intervenuti trovavano logica una mediazione delle richieste e sottolineavano spontaneamente l'inutilità di istanze estemporanee.
Non abbiamo alcun dubbio - d'altra parte tutte le dichiarazioni che sono state fatte durante gli incontri di quest'anno vanno in questa direzione - che i nostri clienti non mancheranno di far sentire il loro peso quando sarà il momento delle scelte del programmatore e dell'acquirente dei servizi di trasporto.

		DIR. REG.	LOCALITÀ	PARTECIPANTI	INTERVENTI
Aprile	Martedì 23	ABRUZZO	PESCARA	59	22
Maggio	lunedì 6	SARDEGNA	SAN GAVINO	136	19
	martedì 7	EMILIA ROM.	PIACENZA	30	16
	giovedì 9	CALABRIA	VIBO VALENTIA	85	18
	venerdì 10	LAZIO	MONTEROTONDO	100	18
	lunedì 13	PUGLIA	BARI	61	18
	martedì 14	MARCHE	MACERATA	46	15
	mercoledì 15	BASILICATA	MELFI	225	27
	giovedì 16	LOMBARDIA	PAVIA	48	14
	venerdì 17	LIGURIA	CAMPO LIGURE	220	16
	lunedì 20	ALTO ADIGE	ORA	32	16
	mercoledì 22	TOSCANA	SIENA	40	15
	" "	VALLE D'A.	AOSTA	20	7
	giovedì 23	FRIULI-V.G.	CERVIGNANO	30	10
	" "	VENETO	PADOVA	56	18
	venerdì 24	TRENTINO	PERGINE	32	16
	martedì 28	CAMPANIA	NAPOLI	72	24
	mercoledì 29	UMBRIA	SPOLETO	35	16
	giovedì 30	MOLISE	BOIANO	60	20
	" "	SICILIA	AGRIGENTO	190	22
	venerdì 31	PIEMONTE	TORINO	50	20

TOTALE INTERVENTI 367 media: 17,5	**TOTALE DURATA** 62h e45' media: 3h
TOTALE PARTECIPANTI 1.627 media: 77,5	**DIRIGENTI DIVISIONE TL IMPEGNATI NEGLI INCONTRI** 35

La partecipazione degli amministratori locali

Con immenso piacere abbiamo notato la partecipazione attenta e propositiva di tante autorità e di tanti amministratori locali [Assessori Regionali (a Campo Ligure era presente addirittura il Vice Presidente della Regione Liguria), sindaci, politici di rilievo (deputati e senatori), rappresentanti dei sindacati]. Ci ha fatto piacere averli al tavolo della presidenza o in sala non perché davano lustro alle riunioni, ma perché spesso durante i loro interventi hanno preso impegni concreti con i nostri Direttori regionali per intraprendere un dialogo istituzionale che possa portare benefici ai loro amministrati, che sono poi i nostri clienti.

La richiesta di orari migliori

I nostri colleghi *oraristi* lavorano per lunghi mesi per rendere migliore il *prodotto* treno chiusi nei loro uffici, curvi su grandi fogli a disegnare le "tracce" dei treni e, terminato il lavoro, sono sicuramente felici quando possono licenziare un "Orario" più razionale dal punto di vista tecnico. Si tratta, abbiamo motivo di pensare, della stessa felicità che provano i biologi quando, all'interno dei loro laboratori, *credono* di aver trovato la giusta formula per la produzione di un nuovo farmaco. Per quanto la felicità di questi signori rimane ben poca cosa se orari e medicine non hanno alcun effetto benefico rispettivamente sui clienti e sui pazienti. A evitare eccessive dannose sperimentazioni su *cavie* umane e animali, nei rispettivi *laboratori* vengono consultate montagne di carte contenenti dati, risultati di precedenti elaborazioni, statistiche e si formulano simulazioni al computer.
Ma se per i biologi la fase di sperimentazione sulle cavie e sugli umani resta - in buona parte - indispensabile, per i pendolari esistono *numeri inconfutabili* di cui si può tenere conto nell'elaborazione del progetto orario: le rilevazioni sulla frequentazione dei treni e sui viaggiatori saliti e discesi a ogni stazione. Da queste riunioni, però, vengono indicazioni su come i dati in nostro possesso risultino spesso *insufficienti* a rappresentare la realtà. In alcuni casi siamo stati testimoni dell'accoglimento in diretta di suggerimenti proposti dai clienti; in tutti gli altri casi c'è stato l'impegno da parte dei Direttori regionali di esaminare le istanze e fornire risposte motivate. Molto resta ancora da fare.
Una lamentela ricorrente è stata quella di una presentazione dell'Orario fatta a "cose avvenute", quando ormai eventuali modifiche erano quasi impossibili. Da parte nostra abbiamo ribadito - e ribadiamo sfruttando queste pagine - l'invito a ricercare un dialogo che duri tutto l'anno con i Direttori regionali e abbiamo preso l'impegno di ripensare l'organizzazione di questi incontri, cercando - se possibile - di distribuirli meglio.

Pulizia e climatizzazione delle vetture

Da sempre sono questi i tasti dolenti sui quali si accaniscono i pendolari. Dobbiamo riconoscere la nostra incapacità di dare risposte positive alla clientela: ci sembra di essere bugiardi in partenza tutte le volte che promettiamo provvedimenti risolutivi. Ma, ancora una volta, tenteremo di concentrare il nostro impegno per la soluzione dei due problemi. La qualità è uno dei punti fermi del programma della Divisione trasporto locale per i prossimi mesi. In ogni Direzione regionale saranno perciò individuati nuovi responsabili per il controllo della pulizia sui nostri treni e dalla primavera del 1997 dovremmo entrare in possesso di nuove vetture climatizzate (ritardi delle industrie permettendo).

Puntualità dei treni

È migliorata la media dei ritardi accumulati dai treni del trasporto regionale e metropolitano rispetto a quella degli anni passati. Il riconoscimento, oltre che dai nostri dati, proviene dalle affermazioni della clientela, anche se non sempre... una media regionale o nazionale positiva risulta soddisfacente per chi vede arrivare in ritardo il proprio treno.
Su questo tema e su quelli della pulizia e della climatizzazione delle vetture, che costituiscono rilevanti indici di qualità del servizio, il 6 giugno, durante una riunione convocata a Roma dalla Funzione Qualità delle Fs Spa, abbiamo presentato, come Divisione trasporto locale, una proposta alle associazioni maggiormente rappresentative della clientela. Ci siamo impegnati a individuare, per ciascuna regione, un elenco rappresentativo dei treni maggiormente frequentati dai pendolari, per monitorarli assieme. Le due parti, a scadenze programmate, daranno votazioni sugli aspetti indicativi della qualità del servizio offerto e confronteranno i punteggi attribuiti. Sarà un buon modo, innanzitutto, per misurare la qualità percepita dai gestori del servizio e quella registrata dalla clientela e per quantificare gli auspicabili miglioramenti.

L'iniziativa di incontrare faccia a faccia i propri clienti è, quantomeno nel settore dei servizi pubblici, un evento insolito che - come diceva Salvatore Sodano nell'articolo di presentazione dell'ultimo ciclo - «vanta pochissimi tentativi di imitazione». A me risulta soltanto che - *casualmente?* - una simile esperienza fosse iniziata lo scorso anno presso le aziende di trasporto pubblico di Roma e del Lazio, ma che non sia stata poi proseguita.
In cinque anni da Aosta e Trento ad Agrigento abbiamo percorso l'Italia in lungo e in largo e siamo pronti a ricominciare. Perché, ve lo assicuriamo, non si provano stanchezza e alienazione quando i risultati sono visibili!

Carlo Pino

Cento incontri in giro per l'Italia

Dal confronto sul territorio è cresciuta la partecipazione della clientela

Oltre quattro anni sono trascorsi dal 14 febbraio 1992, quando a Milano siglammo un accordo con la Divisione trasporto locale delle Ferrovie dello Stato che prefigurava l'apertura di un confronto sui problemi del traffico pendolare e regionale. I frutti di quell'intesa cominciano a essere abbastanza corposi. Nelle cinque primavere da allora trascorse, almeno un centinaio di incontri pubblici si sono tenuti in tutte le regioni (ed in buona parte delle province) italiane. Il numero reale è in verità superiore, dal momento che talora i dibattiti ufficiali sono stati preceduti da assemblee preparatorie per area o bacino di utenza. A questi incontri sono sempre stati presenti i delegati nazionali o locali dell'Utp-Assoutenti, accanto ai dirigenti delle Fs, per raccogliere le critiche e i suggerimenti avanzati dal pubblico e dai comitati di pendolari territorialmente organizzati. La novità insita in questa forma di dialogo spero non sfugga a nessuno. Anche in passato, naturalmente, le Ferrovie organizzavano qua e là conferenze o dibattiti, ma lo facevano essenzialmente vuoi per – spesso legittime – esigenze celebrative (l'istituzione di un nuovo treno, il centenario di una vecchia linea), vuoi per tamponare situazioni di malcontento particolarmente acute (occupazioni di stazione ecc.), con promesse non sempre onorate (anche perché estorte sotto la pressione emotiva del momento). Del tutto diverso è stato lo spirito degli incontri regionali di primavera: quello di aprire un dialogo duraturo di cui ci siamo fatti garanti, fornendo da parte delle Ferrovie i chiarimenti – che spesso suonano come amare realtà – ai problemi sollevati dalla platea. Si è trattato di una sfida difficile, perché nella società italiana è tuttora radicata la diffidenza verso le istituzioni (e, in quanto tali, sono ancora percepite le Ferrovie, seppure trasformate in Spa) e forte la tentazione di eludere i nodi sul tavolo con uscite palesemente demagogiche. Nondimeno, l'esperienza di questi anni ha confortato le speranze di una crescita quantitativa, ma anche qualitativa della partecipazione agli incontri, divenuti ormai un appuntamento atteso anche dai rappresentanti delle istituzioni locali (sindaci, assessori regionali ecc.) con cui le Ferrovie sempre più dovranno misurarsi negli anni a venire, nell'ottica del progressivo decentramento del trasporto su rotaia. E, se le presenze più numerose continuano a registrarsi soprattutto nei piccoli centri (per esempio, a Campo Ligure o a San Gavino, in Sardegna), con l'inevitabile taglio di campanile, anche tematiche più generali vengono proposte con sempre maggior frequenza da un pubblico che comincia a seguire con attenzione e competenza le questioni ferroviarie. Gli incontri con i pendolari, dunque, non sono stati una comoda passerella propagandistica per i rappresentanti delle Fs, che talvolta hanno dovuto subire accese contestazioni (come è accaduto quest'anno in Calabria) e ai quali va riconosciuta quasi sempre una grande disponibilità al dialogo. Neppure sono stati una facile occasione di proselitismo per la nostra Associazione, che si astiene dal cercare il plauso a ogni costo, magari cavalcando ogni motivo di malcontento e che, invece, ad esempio, ha difeso nel Lazio e in Piemonte, anche a rischio di momentanea impopolarità, le ragioni dell'integrazione tariffaria (anche se non necessariamente la pratica applicazione). Del resto siamo stati i primi a perorarla molti anni fa, quando ancora le Fs non ne avevano deciso la sperimentazione. Con tutto ciò – anzi, credo, proprio grazie alla reciproca correttezza – gli incontri si sono dimostrati tutt'altro che inutili. Dove sono stati preceduti da un attento lavoro preparatorio – come nel Veneto – hanno consentito di risolvere non pochi problemi (nuove fermate, coincidenze e altro) sollevate localmente. Ma anche su questioni relative a collegamenti a lungo raggio (non dimentichiamo che agli incontri partecipano anche dirigenti della Divisione passeggeri) alcuni risultati interessanti sono stati ottenuti. L'idea di un Pendolino Brescia-Cremona-Roma, come pure del prolungamento a Sanremo di un altro Pendolino prima limitato a Savona, fu sollevata in occasione di incontri tenutisi negli anni scorsi e ora è stata finalmente realizzata. Perciò penso sia proficuo per tutti proseguire sulla strada del dialogo locale con le realtà radicate sul territorio, anche se potrebbe essere utile rivedere la formula degli incontri, in modo da distribuirli nell'intero arco dell'anno – richiesta avanzata da parecchi interventi – e non solo in occasione della presentazione dell'orario estivo.

Quest'anno il serrato tour attraverso le regioni italiane aveva anche lo scopo di verificare se siano maturi i tempi per quel più vasto "partito degli utenti" di cui abbiamo già avuto occasione di parlare su queste colonne. Intendendo per "partito" – è bene ripeterlo, a scanso di equivoci – non certo un'ulteriore sigla politica da aggiungere velleitariamente alle già troppe in circolazione, ma piuttosto un articolato movimento d'opinione in grado di far sentire in tutte le sedi decisionali le ragioni e gli interessi dei fruitori dei servizi di trasporto pubblico, specie nella fase di transizione verso il regionalismo che si preannuncia non priva di incognite. La mia personale sensazione, con qualche dose di prudente ottimismo, è che ora le premesse per questo movimento ci siano, almeno nelle regioni del Nord, ma anche in Campania, che rimane una delle realtà più vivaci e attente ai problemi del trasporto ferroviario. La crescita di associazioni locali, a noi collegate, capaci di farsi interpreti non solo di istanze particolari, ma anche di interessi diffusi, come "Traffico 80" a Trieste e "Acusp" a Napoli, solo per citarne alcune, confortano detta convinzione. Certo, perché un forte movimento possa svilupparsi sarà necessario riprendere il dialogo anche con altri importanti interlocutori. Penso soprattutto alle organizzazioni ambientaliste, che hanno giocato un ruolo fondamentale nella messa sotto accusa di un sistema di mobilità basato sulla gomma, ma che ora devono precisare quale ruolo vogliono riconoscere alla rotaia, sostenendone le strategie di sviluppo.

L'esperienza di questi cinque anni è stata comunque positiva perché ha permesso di mettere a confronto i problemi concreti e le possibili soluzioni, al di fuori delle fumisterie ideologiche o di principio che da sempre in Italia frenano o distorcono il perseguimento dell'interesse collettivo. Esperienze di tavoli di confronto con i vertici delle Ferrovie, nel chiuso del palazzo romano di Villa Patrizi, le avevamo conosciute fin dalla metà degli anni Ottanta, senza ottenere, in verità, grandi risultati. Col passare degli anni, quasi tutti i nostri interlocutori sono cambiati – e ciò induce a qualche malinconica riflessione sull'inesorabile trascorrere del tempo – ma è comunque giusto concedere un'apertura di credito ai successori. Perciò continueremo a partecipare – assieme ad altre associazioni di consumatori – a questi tavoli, che riteniamo possano produrre risultati importanti, per esempio, in merito alla "Carta dei servizi" o in tema di politica tariffaria. Ma ciò non toglie che le maggiori aspettative continueremo a riporle nel Trasporto locale, che ha accettato la sfida del confronto sul territorio. Anche perché gran parte dei treni che ogni giorno circolano in Italia dipende dal Trasporto locale. Ed è lì che verranno decise le sorti della mobilità regionale negli anni a venire.

Massimo Ferrari
Presidente Utp-Assoutenti

Un maxi-sondaggio per la clientela francese

Da 190 mila questionari compilati emergono umori e richieste dell'opinione pubblica transalpina

Conoscere i giudizi e i desideri della clientela costituisce ormai una necessità per tutte le aziende di servizi, in particolare per le imprese ferroviarie europee, sempre più esposte alla concorrenza degli altri vettori di trasporto. Se la scelta del contatto diretto con i viaggiatori, attraverso un ciclo di incontri periodici in tutto il territorio nazionale, sembra per ora una prerogativa delle Ferrovie Italiane – in particolare della Divisione trasporto locale – altre aziende utilizzano sistemi forse più tradizionali, come i sondaggi o la raccolta sistematica delle segnalazioni e dei reclami. Lo sforzo maggiore, sotto questo profilo, lo ha compiuto, negli ultimi mesi, la direzione della Sncf, sigla che definisce le Ferrovie Francesi. Queste sono uscite molto provate, nello scorso autunno, dal duro braccio di ferro sindacale, con la prolungata paralisi del servizio e le inevitabili ricadute negative sull'opinione pubblica. Perciò, alla fine di febbraio, con un impegno senza precedenti, sono stati diffusi in Francia ben 13 milioni di questionari, molto dettagliati, destinati ai fruitori attuali e potenziali dei treni. Intitolata "Per un migliore servizio domani", l'iniziativa ha ottenuto 189.110 risposte, un numero solo apparentemente modesto rispetto alla diffusione, ma che viene comunque giudicato ampiamente rappresentativo degli umori della clientela. Tanto più che ben 115 mila persone hanno lasciato il loro indirizzo per essere informate degli sviluppi dell'operazione. Si tratta, per fare un raffronto non proprio omogeneo, di un indirizzario pari a circa la metà degli abbonati al nostro "Amico Treno", censiti, per la verità, in un arco temporale più esteso.



Ferrovie francesi: un T.G.V. Atlantique.

Lo "zoccolo duro" della clientela ferroviaria

C'è la sensazione, pertanto, che in Francia come in Italia esista uno "zoccolo duro" di clienti fedeli – ancorché magari molto critici – della ferrovia, calcolabile in alcune centinaia di migliaia di persone. Si tratta, sempre prendendo a prestito il linguaggio politico, di una "base di militanti", non sempre allineati con le opinioni del "vertice" dell'azienda, da cui comunque non può prescindere alcuna corretta strategia di marketing, volta non solo a fidelizzarli, ma anche, vagliando attentamente le loro segnalazioni, a farne tesoro per conquistare la ben più vasta platea dei "tiepidi" e degli "scettici", ancora da convertire ai vantaggi della rotaia.

Un questionario molto articolato

I risultati raccolti in Francia sono molto significativi, sia per l'ampiezza del sondaggio, sia per la sua articolazione (una sessantina di punti, suddivisi in otto argomenti principali), sia perché molte delle questioni sollevate – al di là delle specificità locali – possono considerarsi comuni anche ad altre reti, a cominciare dalla nostra. Vale, quindi, la pena di soffermarsi sul "cahier des doléances", ma anche sugli apprezzamenti, degli utenti francesi. Innanzitutto, va rilevato che a rispondere sono stati proprio i clienti, benché i questionari fossero stati diffusi anche al di fuori degli ambiti strettamente ferroviari. Soltanto l'1 per cento delle risposte riguardano persone che dichiarano di non prendere mai il treno. Inoltre, la stragrande maggioranza dei contributi, benché spesso critici, è stata avanzata in forma costruttiva, segno evidente del desiderio di coinvolgimento nelle scelte che riguardano la qualità del servizio. Il che, ben inteso, non significa che ne esca una fotografia idilliaca dei rapporti tra i francesi e le loro ferrovie. Ben il 60 per cento degli intervistati ha giudicato negativamente l'insieme dei collegamenti (frequenza, velocità commerciale, località servite, coincidenze), il che suona particolarmente inquietante nella patria del Tgv.

Altri aspetti giudicati insufficienti sono il sistema tariffario (dal 57 per cento), la puntualità (dal 54 per cento), l'informazione (dal 49 per cento, contro un 44 per cento di giudizi positivi e un 7 per cento di neutri). C'è da dire che oltre un terzo delle risposte sono pervenute dagli abitanti della grande regione parigina, e quindi prevalentemente da pendolari, molto sensibili, per esempio, ai ritardi, anche di pochi minuti, che penalizzano i loro spostamenti quotidiani. Per contro, risultano essere apprezzati: l'accessibilità alle stazioni (dal 69 per cento), i servizi di stazio-

ne (dal 62 per cento), la sicurezza (dal 56 per cento), i servizi a bordo dei treni (dal 55 per cento).

Molte proposte per migliorare il servizio

A parte le critiche e gli apprezzamenti, molto interessante risulta l'analisi della parte propositiva, cui era dedicato lo spazio più ampio del questionario. Sotto il profilo tariffario, la richiesta sistematica (citata nel 57 per cento delle risposte) è quella di poter acqui-



stare il biglietto "più facilmente, più in fretta e all'ultimo minuto". Un chiaro monito per chi pensa di introdurre normative di prenotazione obbligatoria simili a quelle adottate dalle compagnie aeree, che non facilitano certo l'accessibilità al mezzo. Altra richiesta diffusa, benché in misura più limitata, quella di poter fruire di biglietti integrati quando si utilizzano più vettori di trasporto (28 per cento di suggerimenti in tal senso). Sempre sotto il profilo tariffario, vengono perorati (dal 35 per cento) incentivi per chi viaggia spesso, e prezzi più bassi per chi si sposta al di fuori dei periodi di grande affluenza (dal 26 per cento). È pur vero che un'altra quota consistente di risposte (il 27 per cento) chiede di veder semplificato il sistema tariffario, desiderio in apparente contraddizione con quelli prima citati. Un ulteriore argomento che sembra star molto a cuore alla clientela francese è l'accessibilità alle stazioni, che pure viene giudicata complessivamente soddisfacente. Per migliorarla, il 60 per cento suggerisce di facilitare i parcheggi di corrispondenza, e il 57 per cento di migliorare i collegamenti con i mezzi pubblici urbani. Il primo dato è probabilmente peculiare della provincia francese, dove più sentita è la necessità di utilizzare al meglio il mezzo privato (indispensabile per vivere in ambito rurale) e il treno (preferito in quanto a velocità sulle medie e lunghe percorrenze). È molto probabile che su questo punto i risultati in Italia divergerebbero, perché da noi resta per ora più radicata l'abitudine "monomodale" agli spostamenti (o solo in auto, o solo con i mezzi pubblici). Relativamente modesta, ma rivelatrice di una ben precisa nicchia di mercato, la quota (20 per cento) di coloro che chiedono di agevolare il posteggio di moto e biciclette in prossimità delle stazioni. All'interno degli edifici, il 48 per cento chiede di migliorare il comfort nelle sale d'attesa e lungo i binari, il 40 per cento punta alla maggior tutela della sicurezza (il problema della microcriminalità è evidentemente una costante nelle città del nostro continente), il 38 per cento chiede più pulizia, il 37 per cento maggiori e più accurate informazioni. Stranamente, solo l'11 per cento cita tra i "desiderata" la possibilità di pranzare, fare acquisti o fruire di intrattenimenti all'interno delle stazioni. Sotto questo profilo, la clientela sembra più conservatrice (o, forse, solo più scettica) della dirigenza aziendale che punta, in Francia come da noi, alla rivitalizzazione delle stazioni soprattutto sotto il profilo commerciale, per realizzare nuove fonti di introito, naturalmente, ma anche per migliorare il decoro, la frequentazione e, quindi, la sicurezza stessa.

Più informazioni durante il viaggio

A bordo dei treni, la priorità largamente invocata (dal 62 per cento) consiste in una migliore e più tempestiva informazione in caso di perturbazioni al normale esercizio, in misura persino superiore alla basilare richiesta del rispetto degli orari (citati dal 55 per cento). Quello dell'informazione in tempo reale delle cause dei ritardi e delle possibili alternative sembra permanere – anche nell'era dei telefoni cellulari – un problema ancora largamente irrisolto delle reti europee. Per quanto attiene più propriamente al comfort interno alle vetture, la clientela francese chiede soprattutto più posti a sedere (25 per cento), più spazio per i bagagli (24 per cento) e la sicurezza degli stessi (18 per cento), più ristorazione e telefoni a bordo (11 per cento), mentre ben circoscritte sono le esigenze di chi viaggia con bambini (6 per cento) o con animali (3 per cento) e ne vorrebbe migliorata l'accoglienza. Peraltro è lecito sospettare che questi potenziali clienti preferiscano attualmente spostarsi con la propria vettura e siano in gran parte da riconquistare. Infine, sulle questioni più generali di politica dei trasporti, che pure non venivano trascurate dal questionario, la principale preoccupazione della clientela transalpina (25 per cento delle risposte) sta nel mantenimento e nello sviluppo della rete ferroviaria, ancor più che nei livelli tariffari (il 20 per cento ne chiede la riduzione) e nella frequenza degli scioperi (solo il 9 per cento – nonostante quello che era avvenuto appena qualche mese prima – invoca misure restrittive). Evidentemente nell'opinione pubblica hanno fatto breccia le argomentazioni dei maggiori sindacati che accusavano la Sncf di mirare al progressivo smantellamento delle linee ferroviarie regionali, specie nelle province più deboli dell'Esagono. Da ultimo, una lancia spezzata in favore dell'integrazione ferroviaria europea, poiché il 47 per cento auspica una maggiore cooperazione tra le reti del continente. Anche se questa istanza emerge specialmente tra i fruitori del servizio merci (al questionario avevano risposto 744 imprese), non è male per una nazione giudicata tradizionalmente piuttosto sciovinista.

Le promesse dell'azienda

Fin qui gli esiti di questo maxi-sondaggio, costato alla Sncf 10 milioni di franchi (circa 3 miliardi di lire) e presentato a metà aprile all'Associazione dei giornalisti ferroviari dal nuovo Presidente dell'azienda, Loik Le Floch-Prigent. Tra il 22 e il 30 aprile, in molte stazioni francesi, si sono tenute assemblee pubbliche – sotto il titolo "Abbiamo molte cose da dirvi" – con cui i responsabili regionali della Sncf hanno cercato un dialogo con la clientela e le associazioni di utenti per discutere i risultati dell'inchiesta. Si attendono ora le misure commerciali che l'azienda sta studiando per rispondere alle richieste del pubblico. Pur non sbilanciandosi con impegni precisi, il Presidente della Sncf ha promesso una semplificazione del sistema tariffario che, da un lato consenta la diversificazione dei prezzi in funzione della domanda, ma, dall'altro non penalizzi l'accessibilità ai treni. Tra l'altro, Loik Le Floch-Prigent ha affermato che il sistema di prenotazione obbligatoria per i Tgv "non è più un tabù" e che quindi potrebbe essere rimesso in discussione. Sono state inoltre annunciate misure volte alla fidelizzazione degli utenti più assidui, come già avviene in molte compagnie aeree. Inoltre, è stata annunciata l'introduzione di un meccanismo di compensazione in forma di "bonus chilometrici" o di biglietti gratuiti in favore dei viaggiatori, in caso di non rispetto degli standard di qualità previsti da parte dell'azienda. Infine, richiamando la partecipazione dei ferrovieri, il Presidente della Sncf ha chiarito che "l'equilibrio di bilancio dovrà essere ricercato nella crescita del volume d'affari legato alla soddisfazione della clientela". Un solo punto, ma essenziale, in Francia come altrove, non pare sia stato sondato a sufficienza: quello della clientela potenziale, ossia di coloro che oggi non si servono del treno, per capire quanti tra loro potrebbero essere recuperati e con quali interventi o promozioni (nuovi collegamenti, diverse tariffe, servizi innovativi o altro). Ma per ottenere questo risultato occorreranno, forse, altri strumenti di ricerca.

Commuter

Ferrovie e Federalismo

Intervista esclusiva a Umberto Bossi, leader di Lega Nord

Sembra fatto apposta! In una lettera pubblicata su questo stesso numero veniamo accusati di essere "giornalisti di parte", schierati politicamente con la sinistra e, invece, pubblichiamo l'intervista a un esponente politico che nulla ha a che fare con quello schieramento. Sulle prime avremmo voluto rimandare ad altra data la pubblicazione dell'intervista, a evitare che qualcuno potesse accusarci di aver "costruito" l'evento. Ma l'editoriale di Cesare Vaciago richiamava in qualche modo il tema del federalismo e, quindi, dopo una brevissima scheda biografica, vi proponiamo il testo dell'intervista che Umberto Bossi ha rilasciato ad "Amico Treno" nel corso di un incontro ricco di spunti originali, in particolare per quanto riguarda l'applicazione del concetto di federalismo al settore dei trasporti.

Umberto Bossi è nato a Cassano Magnago (VA) il 19 settembre 1941. Il suo impegno politico sul fronte autonomista risale alla fine degli anni Settanta, quando Bossi incontrò l'allora leader dell'Union Valdotaine, Bruno Salvadori.

Nel 1983 fonda la Lega Lombarda e ne viene nominato Segretario.

Dall'unione della Lega Lombarda con gli altri movimenti autonomisti del Nord nasce nel 1989 la Lega Nord, di cui Bossi è nominato Segretario Federale, carica che ricopre tuttora.

Viene eletto deputato alle elezioni del 1992, 1994 e 1996 ed europarlamentare in quelle del 1989 e del 1994.

È sposato ed è padre di quattro figli.



In questa pagina e in quella accanto l'On. Umberto Bossi, fondatore della Lega Lombarda nel 1983.

On. Bossi, come potrebbe essere applicato il concetto di federalismo al settore dei trasporti?

«Innanzitutto, è importante rilevare come la politica dei trasporti rappresenti oggi in Italia uno dei settori dove la componente centralista è più forte. Ora, essendo il trasporto principalmente un servizio pubblico, è proprio dalla funzionalità, dalla razionalizzazione, e dal suo adeguamento alle esigenze del territorio e dei suoi abitanti che si valuta la civiltà di un popolo. Inoltre, essendo uno dei servizi che interessa la totalità della popolazione, i requisiti e le caratteristiche principali debbono essere definiti dalla comunità che usufruisce del servizio stesso. Questa è la logica del federalismo. Per la parte di trasporto più strettamente privato, invece, è evidente che la logica da seguire sia quella del mercato, che ne stabilirà anche la tipologia. L'aspetto fondamentale, in questo settore, è che si possono instaurare veri principi di trasparenza e concorrenza».

Pensa che un inizio di logica federalista possa essere individuato nella Legge 549/95 (Finanziaria), che prevede il finanziamento dei trasporti pubblici attraverso il trasferimento alle Regioni di una quota (350 lire) del prelievo fiscale sulla benzina?

«Guardi, il disegno presentato dal Ministero dei Trasporti si inserisce nella Legge 549/95, cioè nella Finanziaria, attraverso una legge delega (art. 51, 2° comma) che fissa i criteri ispiratori della riforma: quindi, questa legge, per essere operativa, deve attendere i cosiddetti decreti attuativi. A tutt'oggi questi decreti attuativi non sono ancora stati emanati, nonostante il termine previsto fosse stato stabilito al 31 maggio scorso. Ma non solo: da un rilievo sui consumi, è stato calcolato che la sola Regione in grado di coprire i trasferimenti sinora assegnati è la Lombardia. Ora, Lei comprende come non possa esserci vera autonomia se un organismo deve dipendere da un altro dal punto di vista finanziario. Oggi le competenze restano ancora tutte in mano al Ministero dei Trasporti che, attraverso il Contratto di Programma, stabilisce gli investimenti e gli interventi da effettuare su tutto il territorio nazionale, secondo una logica strettamente centralista. Grazie a questa logica, è stata permessa la sopravvivenza anche ultradecennale di aziende inefficienti. È sufficiente pensare al regime delle concessioni. È importante, invece, un vero e proprio piano di potenziamento del trasporto pubblico locale, su ferrovia e su gomma, per rendere possibile la razionalizzazione dell'offerta, non solo in termini di costo ma anche di miglioramento dei servizi, attraverso l'eliminazione delle duplicazioni e favorendo l'integrazione tariffaria e di esercizio».

Quale dovrebbe essere, a Suo avviso, l'intervento più urgente per rendere più efficiente, dal punto di vista trasportistico, la "sua" Milano?

«Milano è una città a vocazione europeista, per cui è necessario incoraggiare e consolidare il più possibile questa sua tendenza. Da questo punto di vista, è fondamentale la razionalizzazione del nodo di Milano, attual-

mente congestionato dai traffici merci e passeggeri, sia sugli assi stradali e autostradali, sia sugli assi ferroviari.
Potenziare il nodo di Milano è importante dal momento che esso svolge un ruolo di primaria importanza nei confronti del traffico internazionale ed è polo di attrazione del restante traffico pendolare sia regionale sia interregionale».

Da tempo, ormai, si parla in Italia del progetto Alta Velocità, cioè del quadruplicamento della linea ferroviaria che attraversa la nostra penisola, da Torino a Venezia e da Milano a Napoli. Secondo Lei, questo progetto può essere una grande occasione per recuperare efficienza nel sistema dei trasporti?
«È evidente che l'Alta Velocità rappresenta una rivoluzione logistica e una ridefinizione delle modalità di trasporto nel nostro Paese. Ma l'aspetto più importante che, a mio avviso, resta ancora trascurato è la creazione di un ponte verso l'Europa, unico strumento che permetta veramente l'internazionalizzazione dei mercati, il potenziamento degli investimenti e l'accelerazione degli scambi. Solo con questo raccordo, l'Alta Velocità acquista un significato, in particolare per la Padania; senza progetti transeuropei, le nostre imprese non riusciranno a raggiungere e garantire un elevato livello di competitività all'estero.
Mi auguro, comunque, che la realizzazione di questo progetto non faccia dimenticare l'ammodernamento necessario delle reti esistenti: i collegamenti internazionali e ad Alta Velocità devono essere completati da una rete tradizionale italiana che non presenti più rigidità e lentezze come, purtroppo, siamo costretti ancora troppe volte a constatare. Il mio pensiero si rivolge in particolare al trasporto locale, ai disagi che quotidianamente debbono affrontare i lavoratori pendolari. Per una ottimale allocazione delle risorse è opportuno, inoltre, che gli investimenti vengano disposti non soltanto nelle grandi infrastrutture ma anche nel settore organizzativo e gestionale».

On. Bossi, a Lei piace viaggiare in treno?
«Sì, mi piace, anche se per i miei continui spostamenti e impegni politici e per motivi di sicurezza utilizzo l'aereo e l'automobile. Certo, viaggiare in treno è, comunque, più rilassante».

Nicoletta Albano



Una combinazione di successo

Quinta edizione del "Treno della Lirica" per Macerata Opera



Lo Sferisterio di Macerata.

LE NOSTRE OFFERTE

La quota di partecipazione comprende:
- Biglietto d'ingresso allo Sferisterio, posto di Settore Centrale o di Settore A
- Viaggio in treno a/r in carrozze di prima classe, gran comfort, climatizzate
- Navetta dalla stazione ferroviaria di Macerata allo Sferisterio, e viceversa
- Buffet con prodotti tipici marchigiani e assistenza del personale dello Sferisterio.

Il costo del "pacchetto":
Lit. 125 mila con posto di Settore Centrale
Lit. 100 mila con posto di Settore A
Prenotazioni e informazioni presso la Biglietteria dello Sferisterio (tel. 0733/230735 - 233508 fax 0733/261499) o le Agenzie di viaggio della Riviera adriatica.

Anche per l'estate '96 si rinnova e si arricchisce, visti i significativi riscontri ottenuti, l'iniziativa proposta dalle Fs in occasione della Stagione lirica di Macerata, giunta quest'anno alla XXXII edizione. Parliamo dei treni speciali organizzati dalle Ferrovie dello Stato per gli spettacoli in scena nella magica cornice dello Sferisterio di Macerata.
L'edizione '95 ha registrato il tutto esaurito sugli otto treni programmati (cinque da Rimini e tre da Pescara). Nel '96 i treni diventano nove (cinque da Rimini e quattro da Pescara).

La XXXII Stagione lirica (14 luglio - 14 agosto)
Quattro le opere in calendario: *Turandot* di Giacomo Puccini, *L'elisir d'amore* di Gaetano Donizetti, *Attila* e *La Traviata* di Giuseppe Verdi.
È *Turandot* di Puccini (domenica 14 luglio) ad avviare la Stagione. Scene, costumi e regia sono firmati da Hugo De Ana, che torna nella grande arena maceratese, dopo il successo di "Sampson et Dalila" dello scorso anno, con un allestimento spettacolare.
Protagonista è una delle voci più potenti dei nostri giorni, l'americana Alessandra Marc, segnalatasi all'attenzione del pubblico e della critica nella recente "Donna senz'ombra" di Strauss al Lingotto di Torino. Le è a fianco il tenore russo Vladimir Bogachov, al debutto nel ruolo. Daniela Dessì veste i panni di Liù. L'orchestra Internazionale d'Italia è diretta da Donato Renzetti.
Sabato 20 luglio va in scena *Attila* di Verdi, un'opera poco rappresentata in Italia, per la prima volta in scena allo Sferisterio. Protagonista è il giovane basso Carlo Colombara, al suo debutto assoluto nel ruolo.
Il grande baritono Renato Bruson è Ezio, affiancato, nel ruolo di Odabella, da Maria Guleghina, una delle voci femminili emergenti nel panorama del primo Verdi, e, nel ruolo di Foresto, da Marcello Giordani, giovane ma già affermato tenore, anch'egli al suo debutto nel ruolo.
Il nuovo allestimento è firmato da Josef Svoboda, che torna a Macerata dopo i successi di Traviata, Rigoletto e Lucia di Lammermoor. Henning Brockhaus firma la regia e Pasquale Grossi i costumi, mentre l'Orchestra Filarmonica Marchigiana è diretta da Paolo Carignani.
Terza Opera, domenica 28 luglio, è *L'elisir d'amore* di Donizetti, diretta dal cinese Lu Jia, giovane e apprezzatissimo direttore, presente ormai nelle maggiori istituzioni concertistiche e teatrali d'Italia. Di sicura professionalità è il cast degli interpreti: Valeria Esposito, Pietro Ballo, Bruno De Simone, Simone Alaimo.
Il 6 agosto Luciana Serra, Roberto Aronica e ancora Renato Bruson sono i protagonisti della *Traviata*, nell'ormai "classico" allestimento di Svoboda che ricevette, nel 1992, il Premio "Abbiati" della critica musicale.

Claudio Orazi
Danilo Antolini

9 TRENI SPECIALI

da Pescara	**26 luglio**	venerdì	Puccini	*Turandot*
da Pescara	**28 luglio**	domenica	Donizetti	*L'elisir d'amore*
da Rimini	**3 agosto**	sabato	Donizetti	*L'elisir d'amore*
da Pescara	**4 agosto**	domenica	Puccini	*Turandot*
da Rimini	**6 agosto**	martedì	Verdi	*La Traviata*
da Rimini	**8 agosto**	giovedì	Puccini	*Turandot*
da Pescara	**9 agosto**	venerdì	Verdi	*La Traviata*
da Rimini	**10 agosto**	sabato	Verdi	*Attila*
da Rimini	**11 agosto**	domenica	Puccini	*Turandot*

ORARI

DA RIMINI	ANDATA	RITORNO	DA PESCARA	ANDATA	RITORNO
Rimini	p. 16.40	a. 03.20	**Pescara**	p. 17.12	a. 03.04
Riccione	p. 16.50	a. 03.10	**Montesilvano**	p. 17.19	a. 02.57
Cattolica	p. 16.58	a. 03.02	**Silvi**	p. 17.25	a. 02.50
Pesaro	p. 17.11	a. 02.49	**Pineto**	p. 17.32	a. 02.43
Fano	p. 17.21	a. 02.35	**Roseto**	p. 17.40	a. 02.35
Senigallia	p. 17.35	a. 02.21	**Giulianova**	p. 17.48	a. 02.26
Falconara	p. 17.47	a. 02.09	**Alba Adriatica**	p. 17.58	a. 02.17
Ancona	p. 17.58	a. 01.57	**S.Benedetto del T.**	p. 18.12	a. 02.01
Loreto	p. 18.16	a. 01.38	**Porto S.Giorgio**	p. 18.28	a. 01.43
Civitanova	p. 18.32	a. 01.20	**Civitanova Marche**	p. 18.52	a. 01.20
Macerata	a. 19.15	p. 01.00	**Macerata**	a. 19.30	p. 01.00

L'orario potrà subire lievi variazioni per esigenze di servizio e, per il ritorno, resta vincolato al termine dello spettacolo.

In treno verso la riviera di Ulisse

Nelle suggestive località della provincia di Latina una vacanza "scontata"...ma solo nel prezzo!

Giovedì 6 giugno, presso la Camera di Commercio di Roma, si è svolto l'incontro per la presentazione dell'orario estivo '96, al quale hanno partecipato gli Assessori alla Regione Lazio e alla Provincia di Latina, oltre ai rappresentanti di alcune testate giornalistiche.
L'incontro è stato anche l'occasione per promuovere un'originale iniziativa realizzata dalla Direzione regionale Fs del Lazio, in collaborazione con PromoUlisse (Consorzio Operatori Turistici della provincia di Latina): *In vacanza nella Riviera di Ulisse*. È un'idea nata con lo scopo di far conoscere le bellezze naturali, storiche e artistiche della provincia di Latina. La proposta è particolarmente interessante: alla suggestione e al fascino delle località si uniscono i vantaggi e le comodità del treno e, in più, si somma l'opportunità di un soggiorno alberghiero a prezzi scontati.

L'ambiente ideale per una vacanza

La Riviera di Ulisse è una terra tra mito e realtà, un paesaggio infinito, con mare e sole, ma anche arte, cultura e qualche curiosità. Un panorama che offre una notevole varietà di scenari naturali: isole, coste rocciose, spiagge, dune sabbiose, laghi costieri, pianure e ancora, verso l'interno, colline e montagne, primi contrafforti dell'Appennino. Partendo dal mare, apre lo scenario l'Arcipelago delle isole Pontine, la cui origine vulcanica è testimoniata da suggestive morfologie e da particolari colori. Di fronte, sulla costa, il mitico promontorio del Monte Circeo, che, come un'isola, emerge dalla pianura pontina; più a nord, il lungo cordone dunale che separa dal mare i laghi costieri di Fogliano, Monaci, Caprolace e di Sabaudia. Tra Fondi lido e Sperlonga, ancora un cordone dunale; alle sue spalle, altri tre laghi costieri: il lago di Fondi, il lago Lungo e il lago di S. Puoto. A sud, infine, il golfo di Gaeta e la piana del Garigliano, il fiume che segna il confine tra Lazio e Campania.
Se agli scenari naturali sopra descritti aggiungiamo un mare incontaminato, una costa che gli abitanti hanno voluto preservare dallo sviluppo turistico indiscriminato e se a tutto questo uniamo la particolare ospitalità della gente, ecco che la Riviera di Ulisse può senza dubbio essere definita l'ambiente ideale per una vacanza. In qualunque modo la si intenda: in alberghi o centri turistici di livello internazionale, in villaggi, camping o in alberghi a conduzione familiare, oppure in appartamento, per assaporare la completa libertà.

Nella Riviera di Ulisse con "Amico Treno"

I motivi per un soggiorno nella Riviera di Ulisse sono davvero tanti.
Un'occasione in più è l'iniziativa promozionale proposta dalla Direzione regionale Fs del Lazio in collaborazione con PromoUlisse. Per poterne usufruire basta richiedere, presso le stazioni Fs o negli altri punti di distribuzione, una copia del fascicolo Orario estivo '96 Servizio Ferroviario nel Lazio. Vi è allegato un coupon del valore di 100 mila lire: questa cifra potrà essere detratta dal costo di un soggiorno per 8/15 giorni di almeno due persone in pensione completa negli alberghi, appartamenti o campeggi di Ponza, Ventotene, San Felice Circeo, Sperlonga, Terracina, Gaeta, Formia, Fondi, Minturno, Latina Lido, Norma, Maenza.
La stessa opportunità viene riservata ai lettori di "Amico Treno": basta ritagliare lo cheque-vacanze che dà diritto alla riduzione sulla tariffa del soggiorno nelle località sopracitate.

Nella Riviera di Ulisse con "Metrebus"

L'iniziativa è stata promossa con il proposito di incentivare l'uso dei mezzi pubblici (anche nel periodo estivo, e in funzione "anticode") per raggiungere le località marine e montane a sud di Roma. Gli ideatori hanno pensato perciò di riservare un "premio speciale" a coloro che, usando assiduamente i mezzi pubblici di trasporto, contribuiscono alla riduzione del traffico privato (e dei conseguenti tassi di inquinamento dell'aria) a Roma e nel Lazio.
Per i titolari di abbonamento "Metrebus"



(mensile e annuale), infatti, è prevista in esclusiva un'offerta particolarmente vantaggiosa: uno sconto del 10 per cento per un soggiorno di 6/8/15 giorni in hotel, camping, appartamenti, per almeno due persone in pensione completa.
Per ottenere la riduzione è sufficiente produrre al momento della prenotazione (che potrà essere effettuata solamente presso le agenzie associate al Consorzio PromoUlisse indicate nel retro dello cheque-vacanze) una fotocopia dell'abbonamento "Metrebus" annuale o mensile (limitato ai soli mesi di maggio, giugno, luglio, agosto, settembre e ottobre '96).

Il treno del mare

I turisti che arrivano in treno dal Nord trovano in coincidenza (ore 14.20 e 15.20), presso la stazione di Roma Termini, il "treno del mare" diretto a Latina, Monte San Biagio, Formia e Minturno; il transfer da queste stazioni agli alberghi della Riviera di Ulisse è assicurato con bus navetta riservati del Consorzio PromoUlisse.

UNA VACANZA PER TUTTI

I prezzi, la qualità e le opportunità offerte riescono a soddisfare ogni esigenza. A Terracina, ad esempio, un soggiorno di 8 giorni in un buon albergo costa 665 mila lire nelle prime tre settimane di luglio, 945 mila lire nel mese di agosto, 560 mila lire nella seconda quindicina di settembre. Chi predilige le calette più suggestive ed esclusive della via Flacca a Gaeta spenderà 1.120 mila lire nel mese di luglio, 1.400 mila nel mese di agosto, 875 mila in settembre. Sempre a Gaeta, è possibile una sistemazione in hotel a tre stelle sul mare a prezzi più contenuti: 770 mila lire nel mese di luglio, 910 mila nel mese di agosto e 630 mila lire nel mese di settembre.
Anche a Formia le possibilità di scelta sono ampie: si va dalle 770 mila lire nel mese di luglio alle 805 mila per agosto e settembre, mentre nell'esclusivo quattro stelle i prezzi oscillano da 1.050 mila lire a 1.260 mila lire in luglio e in agosto, per scendere a 840 mila lire in settembre.
Meno contenuto è il costo di un soggiorno a San Felice Circeo, peraltro giustificato, oltre che dal particolare fascino della località, anche dalla categoria (quattro stelle) dei due hotel: i prezzi sono, rispettivamente, 1.155/1.540 mila lire in luglio, 1.540/1.960 mila lire in agosto e 945/1.295 mila lire in settembre.
Anche nella mitica isola di Ponza i prezzi sono lievemente più alti della media: da 1.190/1.295 mila lire in luglio a 1.330/1.680 mila lire in agosto, a 770/1.095 mila lire dal 15 settembre. I turisti che preferiscono una vacanza nel verde, più appartata e riposante, o una vacanza all'insegna della cultura e dell'archeologia possono scegliere invece un soggiorno a Norma (490 mila lire in luglio e settembre - 595 mila in agosto), a Maenza (770 mila lire in luglio e agosto - 735 mila in settembre), o a Minturno (490 mila lire in luglio, 630 mila in agosto e 420 mila in settembre).



La grotta di Ulisse nel promontorio del Circeo.

Iniziativa a cura
ASA Trasporto Metropolitano e Regionale
Direzione Regionale Lazio

CONSORZIO OPERATORI TURISTICI DELLA PROVINCIA DI LATINA
PROMOULYSSE

MODALITA

Buono per almeno due persone scontabile dalle quote di partecipazione per soggiorni in pensione completa di 8-15 giorni (dom.-dom.) sulla Riviera di Ulisse nelle seguenti località: Ponza, Ventotene, S. Felice Circeo, Sperlonga, Terracina, Gaeta, Formia, Fondi Lido, Minturno, Latina Lido, Norma e Maenza.

ESCLUSIVA PER GLI ABBONATI METREBUS

Per i possessori di abbonamento Metrebus mensile e/o annuale sarà applicato uno sconto del 10% sulle quote stabilite per i soggiorni di 6 giorni (dom.-ven.) e di 8-15 giorni (dom.-dom.) sulla Riviera. La prenotazione deve essere effettuata presso le sottoelencate agenzie con la fotocopia dell'abbonamento Metrebus mensile o annuale regolarmente personalizzato. Lo sconto del 10% è valido per gli abbonamenti Metrebus annuali o i mensili relativi ai mesi di maggio, giugno, luglio, agosto, settembre e ottobre '96.

I BUONI E LO SCONTO DEL 10% NON SONO CUMULABILI

PRENOTAZIONI E INFORMAZIONI:

• Circe Express - Tel. 0773/66.16.61 - Fax 0773/48.69.93 (Latina)
• Montegiove Tours - Tel./Fax 0773/72.00.32 (Terracina)
• Orantour - Tel. 0771/77.03.03 - Fax 0771/77.03.04 (Formia)
• Satiana Travel di Velatour s.r.l. - Tel. 0773/88.258 - Fax 0773/80.36.60 (Sezze)
• Transnational - Tel. 0771/54.795-54.89.44 - Fax 0771/54.92.59 (Sperlonga)
• Viaggi e Viaggi - Tel. 0773/66.40.40-66.36.60 - Fax 0773/66.33.60 (Latina)

simile

Ai monti, ai monti

Un itinerario per scoprire la solitaria bellezza degli alpeggi lombardi

Siete mai stati "ai monti"? Di certo sarete stati in montagna, ma "ai monti" forse no. Con questo termine si designano nell'arco alpino e, in particolare, nella fascia prealpina lombarda, quegli insediamenti stagionali utilizzati in primavera e nell'autunno come pascoli di media quota dove si conducevano gli animali e con loro l'intera famiglia contadina. Nel pieno dell'estate, esauriti questi prati, si saliva ancora più in alto, fino agli "alpi", sopra i boschi, dove i pascoli ancora inumiditi dal disgelo offrivano nuovo e fresco foraggio agli armenti.
In sostanza era una specie di doppia o tripla residenza: in inverno nel paese, in fondovalle; nelle altre stagioni sulle pendici della montagna a sfruttare con fatica le sue preziose risorse naturali. Quella dell'alpeggio è un'usanza ormai dimenticata e in parte sopravvive come attività imprenditoriale moderna con altre forme e altri mezzi. Si è protratta per centinaia di anni sulle montagne lombarde, poi si è ridimensionata con il mutare delle contingenze economiche, con lo spopolamento delle vallate, con la fuga degli alpigiani verso le industrie della pianura.
Questi luoghi oggi sono intatti: silenziosi e in abbandono quelli più difficili da raggiungere, rianimati da semplici forme di turismo villeggiante gli altri, riattando la baita o il casolare, sistemando la vecchia stalla, allargando per quanto possibile gli spazi comuni. Sono piccoli villaggi, formati da una dozzina di case in pietra, talvolta dotati di una cappella per le funzioni domenicali, di una fonte per l'acqua, di un forno per il pane, inseriti in un ambiente idilliaco dinanzi a panorami da restar d'incanto, lontano dal caos e dalla calura estiva.
Sui laghi lombardi ogni "monte" prendeva la denominazione dal sottostante paese rivierasco e ne formava una sua frazione amministrativa. Anzi, molto spesso le superfici comunali non si estendevano lungo il lago ma proprio in direzione della montagna poiché da questa originavano le magre risorse per la vita della comunità. Una mulattiera selciata univa i due insediamenti con ripide pendenze che si coprivano generalmente in un paio d'ore di cammino. Questo itinerario, tracciato sulla sponda lombarda del Lago Maggiore, vi suggerisce la visita a una di queste mete desuete che potrebbe essere presa a campione di tutte le altre tanto si assomigliano nella loro gelosa e solitaria bellezza.



Lago Delio, Veddasca.

Da Pino a Maccagno per i Monti di Bassano

Itinerario lineare a piedi con partenza dalla stazione di Pino Tronzano e arrivo alla stazione di Maccagno (linea Milano-Luino-Bellinzona).
***Tempo medio di percorrenza**: 5 ore. **Dislivello**: 735 metri.*
***Condizioni del percorso**: mulattiera selciata e brevi tratti di strada asfaltata; nessuna difficoltà salvo il forte dislivello altimetrico; ristoro a Pino, Bassano (bar, panini), Monti di Bassano (Albergo Diana, tel. 0332/566102); fontane nei villaggi; in estate, presso il lago d'Elio, si trova uno spaccio ambulante di prodotti caseari tipici della zona.*
***Altre informazioni utili**. In caso di pernottamento si consiglia l'albergo Verbano a Pino (tel. 0332/566230), posto all'inizio dell'itinerario. Comunità Montana Valli del Luinese, tel. 0332/536520.*
***Periodo consigliato**: tarda estate, autunno. Itinerario collaudato il 26 maggio 1996.*

1. La ferrovia gottardiana. Nata con belle speranze, la ferrovia che corre lungo la sponda lombarda del Verbano fu ben presto declassata a secondaria. In origine doveva costituire, assieme alla linea di Chiasso, la principale via d'accesso al Gottardo, il cui traforo fu portato a compimento nel 1880. I treni della Gottardbahn, instradati lungo questa via, evitavano Milano dirigendosi verso il porto di Genova. Fu dunque più utilizzata per il traffico merci che per quello passeggeri, funzione che in parte svolge ancora oggi. Il tronco da Sesto Calende a Luino e al confine elvetico fu aperto il 4 dicembre 1882 a unico binario e con notevoli opere d'arte. A Luino si costruì una stazione internazionale che fu a lungo citata per la sua imponenza e funzionalità. La cittadina stessa ebbe un notevole slancio turistico grazie alla nuova ferrovia. Il prevalere dello scalo di Chiasso e la difficoltà di realizzare il raddoppio della linea furono le ragioni che la posero poi in secondo piano rispetto alla direttrice del Monteceneri. Oggi mantiene tutta la sua valenza turistica. Secondo accordi bilaterali il servizio sul tratto Luino-Bellinzona è gestito da convogli e personale viaggiante elvetico.

Pino è situata poco a monte della stazione (alt. 215) e per arrivarvi occorre subito salire per una pittoresca gradonata, fra ville e lussureggianti giardini: basta seguire le tacche



bianco/rosse. A mezza via si incontra l'albergo Verbano e quindi, imboccata la stretta via Roma (pedonale), si entra nel piccolo abitato. Svoltando subito a destra per via Mazzini (nonostante l'enfasi toponomastica si tratta di vicoletti dove a stento si cammina affiancati!) si giunge in prossimità della **chiesa di San Quirico** (alt. 289), preceduta da una balconata che guarda il lago. La sponda opposta è in territorio svizzero e appartiene al comune di Brissago, noto per le sue manifatture di sigari. Ma anche da questo lato siamo ormai prossimi al confine: questione di poche centinaia di metri. Noi si va invece nella direzione opposta, verso Tronzano. Prima però concedetemi un breve cenno su Pino.

2. Pino. "Pino sulla sponda del Lago Maggiore" è la sua denominazione ufficiale e come tale conquista il primato di lunghezza fra tutti i comuni italiani. Il paese possiede i suoi "monti" circa 600 metri più in alto, lungo la stretta Val Molinera, ma non sarà questa la nostra meta anche perché, a quanto pare, i locali erano piuttosto pigri e preferivano affidare ad altri il duro compito della monticazione estiva. Secondo un contratto del XVIII secolo, rinvenuto nell'archivio comunale, era un pastore della Valle Maggia a sobbarcarsi questo incarico e con l'avvertenza che durante il tempo libero avesse a preparare gerle e canestri da vendere a prezzi di favore ai residenti. Nell'abitato, oltre alla chiesa di San Quirico, si nota un'alta torre che nel Medioevo serviva da elemento di segnalazione nel sistema di fortificazioni dell'alto Verbano.

Si prosegue dunque verso Tronzano su una stradicciola che costeggia il lago a una modesta altezza. Fino al 1914, anno di costruzione della rotabile, questa fu la principale via di comunicazione mulattiera della sponda lombarda in direzione del Canton Ticino. Prima di entrare nell'abitato, l'itinerario segnalato dalle tacche rosse e bianche piega verso monte, ma è bene effettuare una breve deviazione fino al paese. Si passa infatti a fianco di una piccola chiesa ornata sulla parete esterna da begli affreschi di scuola lombarda del XVI secolo. Raffigurano la Vergine fra i santi Rocco e Sebastiano, iconografia diffusissima nella zona. **Tronzano** (alt. 342), raccolto lungo la sua viuzza centrale, è un tranquillo paesino che gode di una bella posizione, affacciata sul lago.

Tornati sui propri passi si segue ora la strada diretta a Bassano, ma la si abbandona subito per seguire la più suggestiva vecchia mulattiera (Via alla Costa) che si inerpica nel castagneto. Neppure mezz'ora di salita e si entra nelle case di **Bassano** (alt. 528) con la chiesa di San Sebastiano, che volge corrucciata le spalle al villaggio. Inizia ora il tratto di salita verso i Monti di Bassano, vale a dire i prati di media quota utilizzati stagionalmente dai locali. La salita è continua ma non troppo faticosa perché sempre all'interno di un ombroso castagneto. Inoltre la struttura della mulattiera è davvero esemplare: molto larga, selciata in modo uniforme senza gradini per consentire la discesa delle slitte o delle fascine. Chi ama questo tipo di opere potrà constatare che per lunghi tratti si sono operati dei miglioramenti che si sovrappongono a un tracciato, pure selciato, ma di epoca precedente: un'incisione su una pietra di cordonatura, a circa 770 metri di quota, riporta l'anno 1860, data in cui forse si procedette al riattamento. Notevoli anche i versatoi in pietra per il deflusso delle acque di scorrimento e un'edicola a tempietto con affreschi purtroppo malandati ma dai quali si evince un'altra datazione: 1780.

Il passaggio dal castagneto alla faggeta, più aperta e luminosa, indica la prossimità ai monti; a uno svolto si può godere di un bello scorcio sul bacino settentrionale del Lago Maggiore, verso Ascona e Locarno. Infine, quando il percorso spiana, si giunge ai **Monti di Bassano** (alt. 950). Le piccole baite sono state ammodernate per il soggiorno estivo, mentre gran parte dei prati sono stati ormai riconquistati dal bosco. Si rintracciano però ancora i vari muretti in pietra che delimitavano i diversi appezzamenti. Di fronte, oltre la profonda valle Molinera, si scorgono i Monti di Pino, dalla struttura compatta con le case appoggiate al pendio della montagna. Continuando a seguire il percorso si affiancano tre enormi faggi, certamente centenari, e si raggiunge l'albergo Diana che, nella buona stagione, offre un meritato ristoro. Il tratto in salita è terminato e giunge ora inatteso l'incontro con un limpido specchio d'acqua: **il lago d'Elio** (alt. 930), che alcuni, secondo una diffusa leggenda, vorrebbero far derivare dal termine greco "elios", cioè "sole". Altri invece propendono per una derivazione dalla radice "haedius", da cui "hadiolus" (capretta). Il lago si adagia in una conca chiusa fra le pendici del monte Cadrigna, a est, e del monte Borgna, a ovest. Si segue la strada asfaltata.

3. **Il lago d'Elio.** Percorrendo la strada accanto al lago, noterete delle opere idrauliche. Il lago d'Elio, da bacino naturale, è stato infatti riconvertito nel 1974 a serbatoio idrico per il funzionamento di una centrale elettrica sotterranea, posta molto più in basso, al livello del Lago Maggiore. Nelle ore notturne e nei giorni festivi la centrale preleva le acque dal lago depositandole nel serbatoio del lago d'Elio per utilizzarle poi, con un salto di quota di oltre 700 metri, nelle ore diurne di maggior richiesta. La centrale produce ogni anno circa un miliardo di kWh.

Oltre il lago, in una zona ben soleggiata dove nella pineta spuntano cespugli di ginestra, si scende in breve alla spianata del vecchio **albergo Monte Borgna** (alt. 909), solitario testimone di un tentativo di sviluppo turistico iniziato nel lontano 1876, favorito dalla propizia situazione climatica. Superbo il colpo d'occhio sul Lago Maggiore: la visuale si estende fino al golfo Borromeo e oltre, con la vetta del Mottarone in lontananza, e gli scogli dei castelli di Cannero emergenti dalle acque. Inizia qui il lungo tratto di discesa verso Maccagno, tenendo come riferimento la segnaletica del sentiero 3V, Via Verde Varesina, un itinerario escursionistico che nel suo intero sviluppo abbraccia tutte le vallate prealpine della provincia di Varese. Si attraversa a più riprese la strada carrozzabile e si mantiene il tracciato della vecchia mulattiera, quasi sempre ben selciata.
Il primo villaggio che si incontra è **Musignano** (alt. 746) che reca ancora i segni di un trascorso decoro. Prima della costruzione della strada lungo lago, era unito a Tronzano dall'unica via mulattiera e formava comune autonomo.

4. **Musignano.** Una guida del 1901 così lo descrive: «Conta 225 abitanti. Albergo dei Cacciatori del signor Andrea Cristoforoni, buona cucina, 6 letti. Piccola graziosa villa Romilda della famiglia Capredoni-Lupi di Milano. Musignano fa parte della parrocchia di Campagnano e possiede una poetica chiesuola dedicata a San Bernardino. Il suo territorio produce eccellenti castagne, mentre nelle baite dei suoi alpeggi si fabbricano formaggi e burro in grande quantità».

Si riprende la discesa verso il lago e, rientrati nel bosco, si raggiunge subito una curiosa cappella formata da un portichetto sotto il quale transita la mulattiera. Una soglia in pietra agevola la sosta ai viandanti, al cospetto di una venerata immagine santa. Un altro breve tratto e si arriva a **Sarangio** (alt. 524). Vale la pena di aggirarsi un attimo fra gli stretti vicoli del villaggio a osservare le vecchie case dai ballatoi in legno. Poi si prosegue in discesa e per un tratto in piano dopo aver lasciato a destra un sentiero che porta all'altro villaggio di Orascio. Sul paesaggio del luogo è rinvenuta la vegetazione. Fino all'inizio del nostro secolo qui degradavano terrazze sostenute da muretti a secco, sui quali si protendevano vigne con pergolati che spesso coprivano la mulattiera stessa. Si bordeggia uno di questi lunghi muretti e, all'altezza di una fontana, si segue la via verso destra giungendo in breve al cospetto di una fatiscente e un po' inquietante villa, avviluppata nel suo esuberante parco. Una lunga scalinata preannuncia l'ingresso a Maccagno, il centro principale della zona, diviso in due nuclei storici, separati dall'alveo del torrente Giona che sceso dalla Valle Veddasca sbocca nel lago. La mulattiera, fiancheggiata dalle edicole di una Via Crucis del 1746, giunge proprio nella parte più vecchia di **Maccagno superiore** (alt. 201), a breve distanza dalla stazione ferroviaria.

5. **Maccagno superiore.** Nonostante la comune denominazione i due nuclei di Maccagno hanno avuto un ben diverso destino storico. Maccagno inferiore fu elevato nel 962 a Corte Imperiale e fino allo scioglimento dei feudi alla fine del XVIII secolo, si amministrò in forma autonoma con il raro privilegio di batter moneta propria. Maccagno superiore ebbe minor fortuna con ripetute infeudazioni a famiglie nobili lombarde. Sotto il governo austriaco, nel XVIII secolo, fu centro del commercio del sale proveniente da Venezia, grazie alla via d'acqua del Ticino, e diretto in Svizzera. Se avanza tempo, prima dell'arrivo del treno, si possono occhieggiare nella **chiesa di Sant'Antonio** alcuni notevoli affreschi di gusto tardogotico, opere di Antonio da Tradate.

Testo e disegni di Albano Marcarini

I TRENI UTILI

Dall'Orario Ufficiale Fs valido fino al 28 settembre 1996.

Linea Milano-Gallarate-Luino-Bellinzona

	Exp 332	EC 90
Milano Centrale	08.25	10.25
Gallarate	08.52	10.54

	Reg. 20220	Reg. 20222
Gallarate	09.00	11.00
Luino	09.48	11.46
Pino-Tronzano	10.14	12.14

Linea Bellinzona-Luino-Gallarate-Milano

	Reg. 20229
Maccagno	17.46
Luino	18.06
Gallarate	18.57

	Reg. 10751
Gallarate	19.29
Milano Garibaldi	20.00

I viaggiatori devono effettuare corrispondenza a Luino con treno delle Ferrovie Federali Svizzere.

LA LEGGENDA DEL LAGO D'ELIO

"La pastorella s'avvicinò alla sorgente, immerse gioiosamente le braccia nell'acqua freschissima, la raccolse riunendo le mani come una ciotola, si lavò il viso.
«Sei innamorata», mormorò la fonte.
La fanciulla guardò intorno stupita e fra le piante, lungo il ruscello, sulla riva poco discosta non vide nessuno. Contenuto tra le pendici del monte Borgna e del monte Cadriga, lo specchio trasparente del lago d'Elio occhieggiava sotto il sole.
La giovinetta immerse nuovamente le mani, attinse e bevve a piccole sorsate golose.
«Sei innamorata», ripeté la sorgente.
Capì allora chi aveva parlato e poiché il suo cuore era nell'età d'amare non si turbò e rispose: «È vero, ma non so di chi».
«Ben presto lo saprai», disse ancora la fonte.
La fanciulla scrollò il capo ridendo: «Oh, no!», rispose, perché pensava si trattasse del giovane che da tempo saliva al suo casolare dal fondo della val Casmera e le faceva la corte.
Brutto non era, né antipatico, anzi, aveva franco il volto, profondi gli occhi, forti i muscoli, maschia la voce. Tuttavia... Tuttavia la ragazza sapeva che non era lui l'atteso e le piaceva stendersi sull'erba del prato, dalla quale il sole traeva innumerevoli profumi, e sentirsi penetrare dai caldi raggi, che le davano uno strano ardore e un languore ancor più strano, forse fatto di desiderio.
«Egli verrà», disse la fonte.
L'atteso venne, nel giorno più lungo dell'estate. Il Sole l'aveva notata fra i capretti sui pascoli del monte Borgna, e aveva aspettato che i cento anni si compissero, perché ogni cento anni il Sole può assumere forma umana e amare.
A una svolta del sentiero la fanciulla scorse un giovane dai capelli d'oro e dagli occhi chiari: che attendesse qualcuno lo si vedeva; che fosse lei lo capì dal modo con il quale la guardò. Il cuore le batté forte e parve scoppiare come il riccio quando le castagne sono mature. Istintivamente andò verso di lui, che la prese fra le braccia. Tornò nello stesso bosco i giorni successivi, ma il tempo era trascorso, e per altri cento anni il Sole non avrebbe potuto assumere forma umana.
«Non puoi vivere senza di lui?», le chiese la fonte.
La pastorella rispose che non poteva vivere.
«Seguimi», disse la fonte.
La fanciulla camminò con il ruscello sino alla sponda sabbiosa, entrò con il ruscello nel lago per fondersi con l'acqua limpidissima, affinché il Sole dall'alba al tramonto la potesse amare."
(da Aurelio Garobbio, *Leggende delle Alpi Lepontine*)

Gli automobilisti francesi si convertono al tram

Gli investimenti effettuati negli ultimi anni per migliorare il trasporto pubblico nelle città francesi cominciano a dare i loro frutti. A Rouen, nel primo anno di esercizio, il "metrobus" – una nuova linea tranviaria in parte sotterranea – ha trasportato 10,5 milioni di passeggeri, con punte giornaliere di oltre 50 mila, alla velocità commerciale di 20 km/h. L'uso del trasporto pubblico nel capoluogo normanno è cresciuto del 30 per cento. A Strasburgo la media dei passeggeri trasportati dai nuovi tram è arrivata a 63 mila al giorno, il 6 per cento dei quali utilizzavano in precedenza l'automobile per i propri spostamenti. Complessivamente l'uso del trasporto pubblico è cresciuto del 27 per cento da quando la linea è stata inaugurata, mentre il traffico privato, lungo gli itinerari paralleli è calato del 17 per cento. Il consiglio comunale ha quindi deciso ulteriori investimenti sul ferro che dovrebbero permettere di aprire un'altra linea tranviaria di 10 km nell'anno 2000. Anche nella banlieu parigina la linea Saint-Denis-Bobigny sarà estesa per 3 km fino alla stazione di Noisy-le-Sec, mentre il "Trans-Val-de Seine" (un'altra linea tranviaria tangenziale di 11,4 km) sarà inaugurata nel 1998.

Con la Carte Orange, sconti in tutta Parigi

Per riconquistare la clientela perduta durante la lunga serie di agitazioni dello scorso autunno, la Sncf (Ferrovie francesi) e la Rapt (azienda dei trasporti parigini) hanno lanciato una campagna promozionale legata alla Carte Orange. Si chiama così l'abbonamento integrato che permette di utilizzare i treni, i bus e le linee di metrò in tutta l'Ile-de-France, ossia la grande area parigina. Con l'avvento della primavera, i possessori della Carte Orange sono stati "invitati a uscire" di casa. Infatti, esibendo il loro abbonamento, possono godere di forti sconti presso cinema, ristoranti, mostre e spettacoli, secondo un calendario in continuo aggiornamento. Obiettivo della campagna è quello di combattere la frode – nonostante i severi controlli, non sono pochi i viaggiatori privi di biglietto – ma anche quello di incentivare l'uso del trasporto pubblico per il tempo libero. È bene ricordare che, nelle grandi città, e in particolare a Parigi, l'utilizzo di bus e metrò non è limitato agli spostamenti per ragioni di studio o di lavoro, ma interessa la quasi globalità della popolazione. Tra i possessori di Carte Orange, infatti, accanto a un 40 per cento di impiegati e operai e a un 28 per cento di studenti, c'è un 17 per cento di quadri e un 11 per cento di professionisti. Insomma, vi sono rappresentate tutte le categorie sociali. Il 23 per cento acquista l'abbonamento per 12 mesi all'anno (quindi, anche durante le ferie), il 39 per cento per 11 mesi, il 21 per cento per 10 mesi.

La stazione di Marsiglia si prepara al XXI secolo

Saint-Charles, la stazione principale di Marsiglia prevede di raddoppiare, nell'arco dei prossimi anni, il proprio traffico passeggeri, che passerà dagli attuali 4,2 ai futuri 8 milioni di clienti. Ciò soprattutto in funzione del completamento, nel 1999, della nuova linea Tgv Mediterraneo, che accorcerà ulteriormente il tempo di viaggio da Parigi, mettendo fuori gioco l'aereo. Ma anche in virtù della contemporanea rivisitazione del traffico regionale, in modo da programmare partenze cadenzate ogni 15 minuti verso tutte le località circostanti. Una simile sfida richiede il ripensamento dei servizi interni della stazione, visto che la clientela di uomini d'affari, ormai abituata agli ambienti aeroportuali, si dimostrerà più esigente. È inoltre prevista una serie di interventi per facilitare l'accessibilità alla stazione, che, posta su una collina al culmine di una monumentale scala che scende verso il centro storico e il porto, ha sempre sofferto di un certo isolamento. Al termine dei lavori, funzionerà a Saint-Charles un vero e proprio centro intermodale, tenuto conto dell'integrazione nel complesso ferroviario anche della vicina stazione di autobus.

Un treno per la Palestina?

L'Ente autonomo responsabile dei porti e delle ferrovie in Israele studia la possibilità di ricostruire un collegamento su rotaia tra Tel Aviv e Il Cairo, passando per Gaza. Questa linea era in funzione prima del secondo conflitto mondiale, quando la Palestina era amministrata dagli Inglesi. Allora era possibile raggiungere in treno l'Egitto dall'Europa, passando per Istanbul, Beirut e Haifa. Ma successivamente, con la creazione dello Stato di Israele e la rottura dei rapporti con i Paesi arabi, il transito internazionale cessò e, nel 1967, in seguito alla Guerra dei sei giorni, la ferrovia egiziana lungo la costa del Sinai venne messa fuori uso. Adesso, nel quadro di collabora-



zione tra i governi del Cairo e di Gerusalemme, è prevista la ricostruzione della via ferrata sia dal lato egiziano, sia da quello israeliano, a binario unico, facendo salva la possibilità di un futuro raddoppio, se le esigenze del traffico passeggeri e merci lo richiedessero. Il punto più critico è l'attraversamento della striscia di Gaza, recentemente divenuta Stato autonomo palestinese, vuoi per il disordine urbanistico di quella città, vuoi, soprattutto, per gli incerti sviluppi del programma di pace tra le diverse comunità della zona.

Copenhagen rinnova i suoi treni suburbani

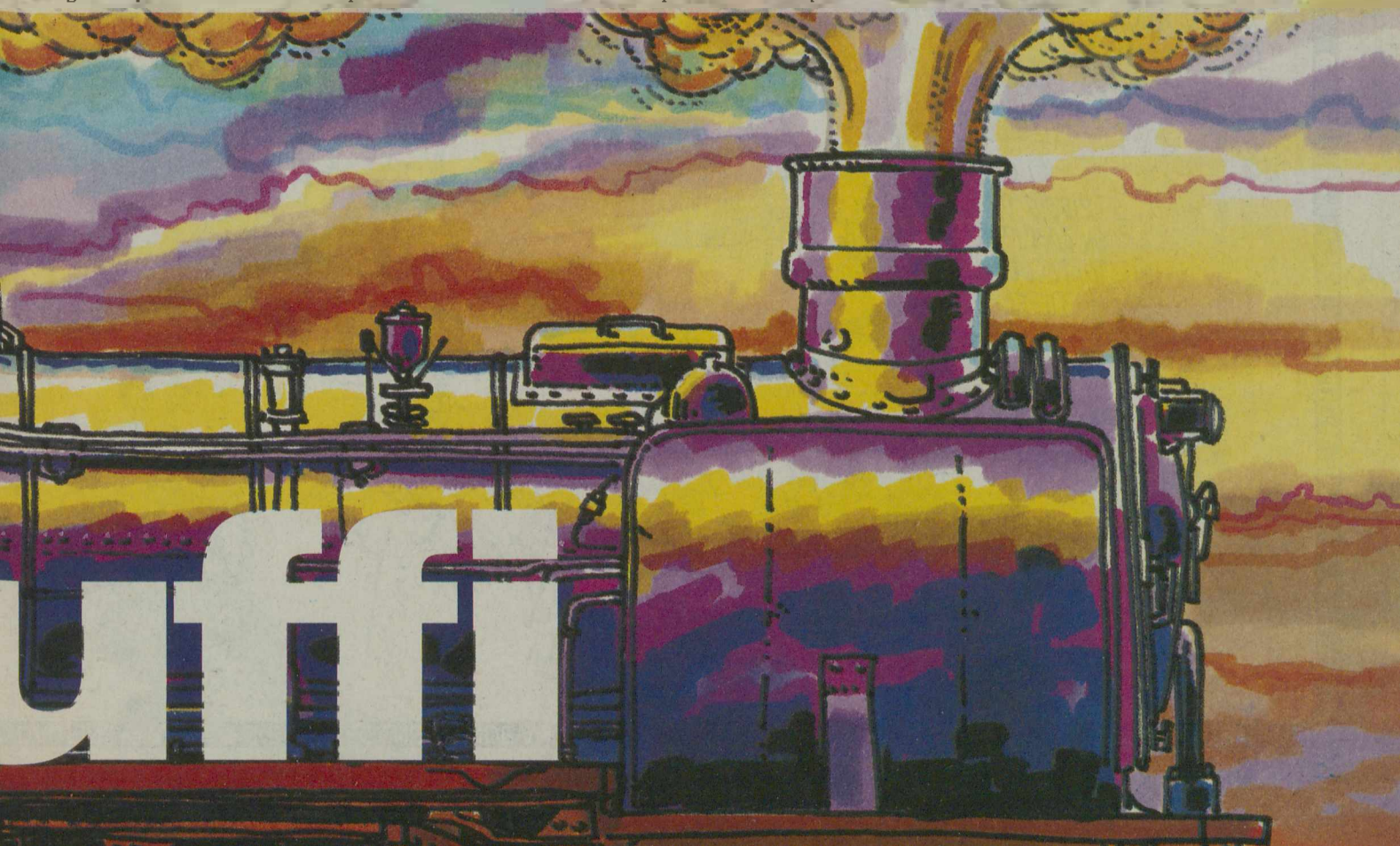
Copenhagen, capitale danese e porta della Scandinavia, ospita attualmente 1,7 milioni di abitanti. Questi, privi di un metrò vero e proprio, contano per i propri spostamenti urbani su una vasta rete (170 km) di treni locali, gestiti direttamente dalle Ferrovie danesi (Dsb). La "S-Bane" trasporta ogni anno 94 milioni di passeggeri. Il parco rotabile è composto da 588 vetture, tra motrici e rimorchiate. Poiché la maggior parte di questi elementi è stata fabbricata alla fine degli anni Sessanta, da qualche tempo si è posto il problema del rinnovo del parco. La Dsb ha ordinato a una società locale collegata con la tedesca Siemens i primi 8 treni della nuova generazione, riservandosi un'opzione per altri 112 convogli. Si tratta di materiale innovativo, sia per le caratteristiche aerodinamiche, sia per il peso ridotto, sia per la rumorosità contenuta. All'interno dei treni il livello sonoro resta al di sotto dei 70 db. La caratteristica delle vetture, più corte e più larghe di quelle in uso, ha inoltre permesso di migliorare decisamente i parametri di comfort per i passeggeri. Particolarmente curata l'accessibilità per favorire il trasporto di biciclette, carrozzine e portatori di handicap, la luminosità e l'imbottitura dei sedili in velluto blu-mare. Le pareti delle carrozze sono ricoperte di pellicole per facilitare la rimozione degli eventuali graffiti.

Il metrò automatico di Taipei

Lo scorso 28 marzo, proprio nel momento di maggior tensione con la madrepatria cinese, nella capitale di Taiwan, Taipei, è stata inaugurata la prima linea di metropolitana. Si tratta di un sistema automatico, sul modello francese Val, già sperimentato a Chicago, Lille, Tolosa e al servizio dell'aeroporto parigino di Orly. La Mucha Line – questo il nome della linea – si sviluppa per quasi 11 km ed è dotata di 12 stazioni. Buona parte del tracciato si snoda in viadotto sopraelevato. I silenziosi convogli su pneumatici, in composizione di quattro vagoncini, scorrono tra i grattacieli del centro finanziario, contribuendo ad alleviare la caotica circolazione di una città che ormai sfiora i tre milioni di abitanti. Il governo nazionalista cinese, sconfitto nel 1949 in seguito alla guerra civile sul continente, si installò nell'isola come in una sede provvisoria e a lungo trascurò il problema delle infrastrutture di trasporto. Dopo l'impetuoso sviluppo economico degli anni Ottanta, tuttavia, Taipei si stava rapidamente avviando alla paralisi, travolta dalla marea di taxi, furgoni e motociclette che si contendono le pur ampie arterie della capitale. Di qui la decisione, maturata nel 1988, di puntare sul trasporto pubblico di massa per garantire la mobilità. Infatti, la prima linea di metrò può trasportare 25 mila persone ogni ora alla velocità commerciale di 32 km/h.

L'esercito dei pendolari all'assalto di Tokyo

Nonostante una certa regressione nel numero dei pendolari, dovuta soprattutto alla relativa crisi economica, alla generalizzazione della settimana lavorativa di 5 giorni e alla diffusione della telematica, il volume di traffico che si registra nell'area metropolitana di Tokyo non ha eguali al mondo. In una conurbazione di 30 milioni di abitanti, si contano ogni giorno quasi 60 milioni di spostamenti, i due terzi dei quali effettuati con trasporto pubblico, il restante terzo con veicoli privati. Le linee su ferro coprono il 75 per cento della domanda di trasporto pubblico, ripartita per un terzo sulla rete suburbana della Japan Railways, per un terzo sulle ferrovie private e per un terzo sul metrò municipale. Questo colossale sistema è in continua evoluzione: entro l'anno 2000 è prevista la costruzione di 530 km di nuove linee in un raggio di 50 km dal centro della capitale, per servire i nuovi quartieri residenziali in espansione. Le tariffe praticate sono alquanto elevate, ma due terzi degli utenti si avvalgono di abbonamenti a prezzo ridotto, che, per altro, molto spesso sono pagati dai datori di lavoro, sotto forma di benefit contrattuale. È in corso di diffusione un nuovo tipo di carta di pagamento magnetica. Molti treni vedono un tasso di riempimento del 200 per cento; in compenso il 98 per cento dei vagoni e il 62 per cento delle stazioni è dotato di aria condizionata.



SMEMORANDA EXPRESS

● NON GETTATE ALCUN OGGETTO DAL FINESTRINO ● KEINE GE

TRENO GAZZUATI

di Enzo Lunari



● 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 ● O DAL FINESTRINO



migliore qualità della vita. La maggior parte delle metropolitane in funzione sono state progettate quando queste esigenze erano molto meno avvertite e in parte, il loro difetto di *immagine* dipende da ovvie inadeguatezze progettuali. A questo va aggiunto il fatto che in genere, nella nostra cultura, l'essere *sotto*, assume un significato negativo rispetto al *sopra*.

Se il tema delle architetture ipogee e delle metropolitane è causa di non pochi grattacapi per i progettisti, ha costituito la gioia di molti soggettisti che traendo spunto dal *sotto*, hanno fornito prove di grande valore, basti pensare all'urbanissimo "Warriors" (I guerrieri della notte) di Walter Hill, o al quasi filosofico "Subway" di Luc Besson, in cui Cristopher Lambert, acquisterà, dopo una avventura nel mondo che si nasconde *sotto*, una nuova consapevolezza "di sé attraverso un rito di iniziazione urbano. E a strani riti e nuovi codici sembrano anche appartenere i nuovi segni metropolitani, quelli dei graffittisti che proprio sui vagoni della subway newyorkese hanno cominciato a lasciare i primi segni negli anni '80 per arrivare come nel caso di Keith Haring o di Ramelzee alle più grandi gallerie d'arte del mondo e soprattutto nell'immaginario collettivo. Tornando al nostro *Amico Treno* che corre sotto terra e ai suoi progettisti, negli ultimi vent'anni si è assistito a tentativi molto interessanti per rendere più vivibile, o *amica*, la metropolitana.

A livello progettuale sviluppato in Italia essenzialmente attraverso l'esperienza del COCIS (Comitato per la Città Sotterranea), un problema già risolto è quello dell'illuminazione, cioè la possibilità di portare nell'ambiente sotterraneo luce naturale attraverso un sistema di specchi o tecnologie legate alle fibre ottiche.

Un altro problema considerato centrale riguarda il rapporto con il *sopra*, che come rende visibile e riconoscibile la città, o un punto di essa al di sotto della stessa, attraverso una *personalizzazione* delle stazioni.

Distinguere cioè se a Milano di si trova in Duomo o a Piazzale Loreto non soltanto dalla scritta che identifica la fermata (che nel caso di Milano è opera di Bob Noorda come tutta la cartellonistica) ma dall'ambiente differente che accoglierà il viaggiatore.

I problemi da risolvere, come si vede anche sa un primo approccio, sono molti, ma la battaglia da vincere consiste nel rinsaldare un vecchio patto stipulato molto tempo fa tra uomini coraggiosi e una sbuffante macchina vapore.

Racconto

Il Mago Oronzo incontra Martin Mystère

di Raul Cremona



Quello che sto per raccontarvi, è accaduto alcuni anni fa mentre con la mia partner "Cennifer" che adesso è mia moglie, compivo una delle mie tournè nei dopolavori ferroviari della Sila, località nella quale abbiamo sempre lavorato molto bene. A quel tempo il nostro esperimento più in voga era la "gallina" pitonizzata" : io la guardavo negli occhi e lei si bloccava conscia del suo destino.

Prima di addentrarmi nei particolari voglio un attimo descrivervi bene mia moglie, questa donna meravigliosa che mi ha dato due stu-

Raul Cremona è attivo da anni nel mondo del cabaret. "Cresciuto" artisticamente allo "Zelig" di Milano, molto noto agli addetti ai lavori, è diventato nell'ultima stagione un volto popolare del piccolo schermo nei panni del "mago Oronzo", una caricatura divertita e divertente degli imbonitori dell'avanspettacolo, e, come leggerete nel racconto che segue, un narratore volutamente sgrammaticato.

perdi cuccioli: "Armadouk 1" e "Cessica" per gli amici "Cessi". La conobbi in una circostanza straordinaria , mi ricordo che durante un viaggio in treno sulla linea Sacco - Frosinone mi recai al bagno e sulla parete trovai scritto queste parole romantiche:... Vuoi passare due ore fantastiche telefona a questo numero: 4870123 telefonai subito e mi rispose lei con quella sua voce dolce e soave che non ho mai dimenticato mai, soprattutto quando ho ricevuto la bolletta della Sip.

Cenniter è la tipica bellezza nordica, un vero peper... oncino... che con l'aglio e l'olio sono i profumi che preferisce. Quando cammina la gente si gira e fa quei tipici commenti che mi fanno sentire tanto orgoglione.

Io l'ho conquistata grazie anche al mio "Talismano delle quattro stagioni" da me personalmente disegnato e aromatizzato ai tipici sapori di funghi, prosciutto, carciofi e acciughe.

Esercitando su di lei il classico fascino del maschio latino l'ho incantata, stregata e messa ai miei piedi, che lei ha cominciato a curare visto che a quei tempi faceva la pedicure. Certo, adesso che siamo insieme da diversi anni le cose sono cambiate; le nostre attenzioni sono più sui figli, che sono quelli che ci danno più soddisfazioni... pensate che l'altro giorno in treno mio figlio ha fatto sparire gli orologi di tutti i nostri compagni di scompartimento!

Mio figlio "Armadouk 1" penso che da grande diventerà un grande mago come me, oppure continuerà l'attività di mia moglie che pure è un'artista in quanto stilista, e grazie alla sua "boutique da Kenty" grande ispiratrice della moda maschile e femminile.

Da sinistra: Martin Mystère, il fido assistente Java e Diana Lombard in una foto di famiglia ormai celebre per le matite di Giancarlo Alessandrini, titolare delle copertine della serie.



Ma ora veniamo al dunque, ci trovavamo nell'anfiteatro della stazione di Lamezia Terme, pieno di turisti e quella sera mentre facevo il mio classico numero di "ventricoleria", cioè parlavo con la bocca ma i rumori venivano dai ventricoli del mio cuore, con sguardo felino notai fra il pubblico una persona distinta che prendeva appunti sul mio spettacolo, pensai fra me e me che forse era una spia di "David Copperfield" venuto a prendere qualche spunto per poi rivoluzionare lo "Scio' bisnis" americano.

Alla fine dello spettacolo però si presentò dicendomi di essere "Martin Mystère" l'indagatore dell'occulto, io le dissi che non avevo nascosto niente, e che con me non doveva parlare in quel tono se no glielo avrei fatto vedere io l'occultamento del cadavere.

Lui si riprese dicendomi che forse avevo frainteso, io le risposi che ... con la sola imposizione delle mani l'avrei trasformato in "Alan Ford"... lui mi bloccò in modo confidenziale anche aiutato da una specie di burino dal

il funzionamento non era più palese, la macchina non doveva più *mangiare e bere*. La macchina a vapore dava *consapevolezza del progresso*, quella elettrica ne imponeva una supina accettazione.

L'esempio della locomotiva è interessante perché rappresenta bene il problema che devono affrontare i progettisti quando lavorano su prodotti di industrial design (dal treno alla città) che prevedono l'utilizzo di nuove tecnologie. Quale percezione avrà *l'uomo della strada* di fronte ad una nuova macchina o a un nuovo sistema? Quali sono i modi per rendere *amica* la tecnologia?

E soprattutto, visto lo sviluppo esponenziale di nuove tecnologie in tutti i settori e visto il restringersi della durata dei cicli storici, sociali, politici, culturali come potrà essere affrontato in modo soddisfacente il rapporto uomo - macchina?

Il luogo obbligato per risolvere i quesiti appena posti è rappresentato dalle grandi aree urbane, il luogo del progresso per eccellenza, e lo sarà almeno per il prossimo secolo, dando credito agli ultimi studi demografici. Nello scenario urbano ci è utile analizzare due spazi tipici: il grattacielo, e la metropolitana. Il primo rappresenta la sfida più antica dell'uomo, la macchina per abitare, la torre di Babele che sale fino ad uscire dalla visuale, sempre più in alto fin dove i mezzi costruttivi e le tecnologie impiegate permettono di arrivare. Con il grattacielo si crea un ambiente artificiale di cui l'uomo, (grazie alle sue tecnologie) è l'unico responsabile. Queste considerazioni valgono per l'ambiente più artificiale realizzato sulla terra: la metropolitana. Nulla può esservi di naturale: non l'aria, che deve essere forzata, condizionata e ricambiata, non la luce, artificiale, non lo spazio che è comunque sempre relativamente angusto: non i segnali e i codici che vengono utilizzati nel mondo distante solo poche decine di metri.

Quando un secolo fa a Londra il treno si infilò per la prima volta sottoterra per dare origine all'impressionante Underground, i problemi di *percezione dello spazio*, e più in generale di quello che oggi viene definito *livello di accoglienza* erano secondari di fronte all'aspetto ingegneristico dell'impresa.

Oggi, la funzione primaria della metropolitana, cioè lo spostarsi in modo rapido da un punto all'altro di un'area congestionata, ha perso di importanza rispetto a tutto quanto può apparire secondario (sala d'attesa comoda, bar , ristorante, telefoni, tapis roulant, illuminazione corretta etc...), così come oggi, nei grandi centri commerciali, la cui funzione primaria è vendere, vengono creati ambienti confortevoli, piazze pavimentate con materiali nobili, fontane etc.... nel nome del desiderio di una



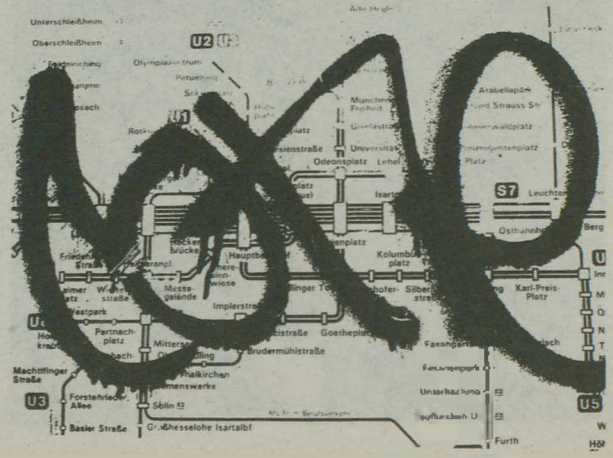
Appunti

Un patto d'altri tempi

di Fabrizio Gargarone

Fabrizio Gargarone, 33 anni, vive e lavora a Torino dove si occupa di cortocircuiti culturali e sociali. Dirige dal 1993 il settore musicale dell'Associazione culturale Hiroshima Mon Amour.

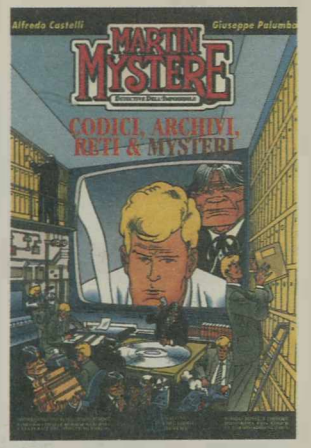
Il mito della frontiera, tipicamente americano, nasce con una macchina a vapore lanciata su una strada ferrata. Lo sbuffo bianco che si alzava perpendicolare a tagliare l'orizzonte della prateria annunciava l'arrivo della *civiltà* in un paese ancora tutto da costruire.
Quelle macchine ansimanti, conquistarono facilmente l'opinione pubblica erano *amiche*, senza segreti.
Così come gli operai che lasciavano spesso la vita nella costruzione delle prime ferrovie, le locomotive dovevano mangiare (legna prima e carbone poi) e bere (l'acqua per il vapore) per svolgere un lavoro reso chiaro dal movimento degli stantuffi spinti dalla pressione.
Il treno divenne il simbolo della grande rivoluzione industriale (o piuttosto rappresentò la stessa *spiegata al popolo* nella sua essenza), un alleato nella nascita e nello sviluppo delle nazioni, e di quella Americana in modo più evidente ed epico, il simbolo del dominio dell'uomo sulle distese selvagge attraverso *l'ordine* dato al territorio dalle strade ferrate intorno a cui nascevano, e spesso morivano, le città.
L'uomo comprendeva la macchina e dominandola, dominava la natura. Questo rapporto, si incrinò con la comparsa delle motrici elettriche che sostituirono progressivamente il vapore. L'energia e la sua trasformazione, diventavano qualcosa di invisibile.



Graffito: metropolitana di Berlino

nome "Java", che cominciò a urlarmi in modo strano, parlando una lingua che anche i Silani facevano fatica a comprendere, fu allora che risposi a tono con un : ... ma capisci... l'italiano?
"Martin Mystère" si scusò per l'incidente e poi cominciò a sciorinare una serie infinita di complimenti, e mi disse che quello che più ammirava in me erano le mani e che con esse potevo fare quello che volevo.
Fra me e me pensavo, buono.... questo non si è accorto che le ho preso il portafoglio.
Quand'ecco sentirmi dire da lui che era dal tempo in cui aveva letto "l'Aleph" di Borges che non si entusiasmava così per qualcosa, che io ero l'incarnazione di "Cagliostro".
Da allora divenni un vulcano che eruttava e le dissi che Cagliostro veniva in persona a chiedermi i numeri al lotto, sapendo che io ho una procedura personale, prima scrivo su un foglio di carta i numeri, poi mangio il foglio di carta e il giorno dopo faccio l'estrazione.
Ero travolto dalla logorrea, cominciai a dirle che io riesco a far uscire il mio corpo astrale dal mio porco fisico, che faccio la magia bianca ma mi faccio pagare in nero, che a furia di schiaffi faccio diventare tutti santi così lo sentono il cerchio alla testa, che con me tutti i defunti sono musicisti perché... de... compongono, ma soprattutto che io ero venuto al mondo perché la gente potesse riscattarsi, ... che insomma il riscatto lo devono pagare. Preso com'ero dall'atmosfera decisi che avrei dovuto mostrare tutto il mio potere, con uno dei miei giochi preferiti; forse "l'autoradio che si dissolve e si trasforma in una banconota da centomila', (se trovi il cliente giusto), o la "produzione delle sigarette", e che se mi diceva quante stecche voleva, gliele avrei portate in cinque minuti, o "l'appartamento pieno e poi vuoto" tutti giochi che praticavo da anni con grande maestria.
Ma la mia mente mi suggerì forse l'esperimento più adatto, il più spettacolare la "sparizione della macchina", le chiesi le chiavi per rendere il tutto più facile, fu solo allora che lui si espresse con tono congedante, io le dissi che anch'io ero stato congedato a militare che il resto della leva lo avevo fatto su un'isola, Capri, o Procida mi chiese lui?
No!... l'Asinara le dissi io!
Si fece sempre più premuroso e scappò lasciandomi quell'amarognolo tipico di chi ha appena finito di mangiarsi una bella "inpepata di cozze".
Da allora vivo con il dubbio di sapere se anch'io avrei potuto aiutare "Martyn Mystère" a risolvere i suoi casi, magari di fianco a "Java" lui con le mani, io con un bel "cric", comunque quell'incontro nella stazioncina affollata non lo dimenticherò mai, e lui non si scorderà di me, visto che, come vi ho già detto, le ho preso il portafoglio.
Saluti dal venerabile

"Mago Oronzo maestro di scienze occulte 5° dan"



Lo Speciale Mystère realizzato in occasione dell'edizione 1996 del Salone del Libro di Torino da Alfredo Casteli e Giuseppe Palumbo e, sotto, gli occhi magnetici di Martin Jacques Mystère.



Avventure in treno

Racconto

Genova Ventimiglia

di Sergio Bonelli

Sergio Bonelli

Nasce a Milano il 2 dicembre 1932. Quelli che lui definisce "anni di gavetta" terminano nel 1957, quando assume la direzione della piccola azienda. L'anno seguente decide di cimentarsi in proprio nell'attività di sceneggiatore, adottando lo pseudonimo di Guido Nolitta, con cui firmerà sempre le sue storie: la serie è "Un ragazzo nel Far West", i disegni sono di Franco Bignotti. Nel 1961 crea "Zagor", per i disegni di Gallieno Ferri, a cui si uniranno, in seguito, altri artisti come Bignotti e Donatelli. Nel 1975 vede la luce il suo personaggio sicuramente più originale: il 'brasiliano' "Mister No". Mentre "Guido Nolitta" scrive instancabilmente (sue sono molte storie di "TEX" anche se non firmate) Sergio Bonelli continua la sua attività di editore, producendo nuove serie popolari, come "I protagonisti", di Rino Albertarelli, la sua collana di volumi "Un uomo, un'avventura", realizzata dalle migliori firme del fumetto italiano e straniero, "Ken Parker", "Martin Mystère", "Dylan Dog", "Nick Raider", "Nathan Never". Nei primi anni '80 promuove anche due iniziative strettamente legate al fumetto 'd'autore', pubblicando le riviste "Orient Express" e "Pilot" (versione italiana dell'omonimo 'magazine' francese.

Cari amici,per la terza volta, la nostra Casa editrice si propone come vostra compagna di viaggio, offrendovi una nuova serie di brevi storie a fumetti, scritte e disegnate con l'obiettivo di intrattenervi fra una stazione e l'altra, mentre aspettate di giungere a destinazione. Rispettando la tradizione, anche in questa occasione abbiamo scelto di ambientare i sei episodi che leggerete proprio sul mezzo di locomozione su cui state viaggiando; però mentre, in passato il treno era, in certi casi, il protagonista delle vicende, adesso invece è un puro pretesto narrativo, un affascinante "contenitore" di emozioni, un palcoscenico nel quale si svolgono i fatti, più o meno drammatici, sempre comunque divertenti, raccontati dai nostri autori.
Con il suo ritmo uniforme, rilassante e quasi ipnotico, e grazie alla serenità che riesce a infondere la vista del paesaggio circostante, il treno è da sempre il luogo ideale per rilassarsi, abbandonandosi al piacere dei pensieri in libertà. Niente di strano, quindi, se uno dei due personaggi fissi che abbiamo scelto come testimonial delle storie che leggerete (il simpatico ragazzo con i ricciolotti, che abitualmente sale sul rapido Genova-Ventimiglia delle 14,30) si abbandona completamente sulle ali della fantasia, estraniandosi dalla grigia realtà



Avventure in treno

circostante, e iniziando a immaginare una serie di situazioni "impossibili" nelle quali riesce a conoscere (e talvolta persino a superare) tutti i coraggiosissimi protagonisti degli albi a fumetti che la deliziosa passeggera seduta di fronte a lui "divora" con passione: Mister No, Nick Raider, Nathan Never e Legs Weaver, Martin Mystère, Dylan Dog e Zagor.
Come forse molti di voi ricorderanno, lo stesso meccanismo era presente in "Sogni proibiti", un celeberrimo film-commedia diretto nel 1947 da Norman Z. McLeod, in cui Danny Kaye, nei panni dell'impiegato frustrato Walter Mutty, per conquistare la bella Virginia Mayo, immaginava di trasformarsi ora in un infallibile pistolero, ora in un efficiente chirurgo, ora in un abile giocatore d'azzardo. Gli abituali lettori di Mister No e di Zagor mi perdoneranno, quindi, se per una volta, sceneggiando personalmente le due rispettive avventure, mi sono divertito a mostrare il loro personaggio preferito in chiave un po' ironica, relegandolo in una posizione di secondo piano, e affidando l'immagine dell'eroe senza macchia e senza paura a un timido giovanotto innamorato.
Altri miei colleghi sceneggiatori, al contrario, non se la sono sentita di "declassare" il loro personaggio, e hanno preferito che il viaggiatore sognatore in questione ottenesse semplicemente un ruolo di "spalla di lusso"; contribuendo comunque non poco alla risoluzione dei vari intrecci. In ogni caso, devo ammettere che ci siamo davvero divertiti nell'architettare una serie di mini-storie in cui chi legge riesce finalmente a interagire con il protagonista degli albi che lo appassionano tanto. Un "sogno proibito", questo, che finora soltanto Walter Mitty era riuscito a realizzare!
Buon viaggio, dunque, e buona lettura!



L'amore trionfa... ma è un sogno o realtà?

Pagina precedente:
Virginia Mayo, è il sogno proibito di Walter Mitty, timido impiegato interpretato dal grande Danny Kaye nel film che vanta un grandissimo numero di tentativi di imitazione, "Sogni Proibiti".

ENSTAENDE 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 OGGET

TERZA CLASSE

Jolanda

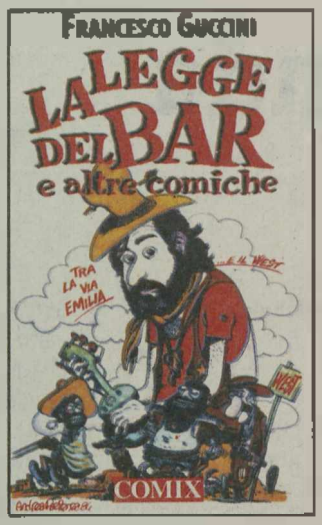
di Gino & Michele

Chissà Jolanda. Chissà che cosa sta facendo, adesso. Dorme, Jolanda. Dorme nel suo letto tranquilla e abitudinaria, come chi non viaggia.
Il cuccettista sa benissimo che il termine esatto sarebbe "conduttore di wagon-lit", ma si è rassegnato da anni. Nell'immaginario collettivo lui è il *cuccettista* e così lo chiameremo noi. Dunque il cuccettista del Milano-Lecce si è appena sistemato la giacca. Una spazzolata sulla spalla con la mano. Zan, e al diavolo 'sta maledetta forfora. Quasi calvo con la forfora. Mai che le disgrazie vengano da sole. Il treno è partito da cinque minuti, c'è da fare ancora molto, adesso. La prima mezz'ora dei cuccettisti è sempre caotica. Dove siamo? Fuori, il finestrino dice Rogoredo. Una stazione d'altri tempi, una volta era un paese, ora è soltanto un quartiere di Milano, tra la periferia e il casello dell'Autosole.
Jolanda dorme nel suo letto tranquilla e abitudinaria come chi non viaggia. Oltre i suoi vetri semi aperti per l'afa, quel treno le sfila lontano, piccolo che sembra un giocattolo. Ma lei dorme.
Il cuccettista guarda fuori, come sempre a quel punto, la casa lontana. Riesce a intuire quei vetri semi chiusi. Il treno va. La casa sparisce nel buio. Gli ultimi quartieri popolari con le loro luci arancio lasciano spazi alle campagne scure. Già nel vagone si suda e praticamente non si è ancora partiti. Camicia bicolore, colletto bianco. Si vede che gli stilisti non viaggiano in treno. La nuova uniforme l'hanno reinventata loro. Camicia e cravatta, come da regolamento. Colletto bianco un po' largo. Dito del cuccettista tra collo e colletto, a staccarselo dalla pelle. C'è il rischio che lasci giù il nero, 'sto sudore. Puoi esserti lavato con la pietra pomice, ma a Milano lo smog non perdona. L'umidità che ti rende grassa la pelle, nemmeno. Il cuccettista del Milano-Lecce ore 23.15 ci tiene alla sua personcina. Non è alto, non è bello, non è uno di quelli che ti colpiscono appena li incontri. Però non c'è sciatteria, anzi. E poi ha una strana aria da intellettuale d'altri tempi, da uomo del sud, di quelli che hanno letto, che si portano dietro una diversità "aristocratica". Al nord non ce n'è di quella risma.
Un'aranciata, un buondì. Il signore della 4 che chiede un altro cuscino. Un sapone che manca. Il controllo dei biglietti. Un caffè. Due caffè. Dieci caffè. Fatti con la macchinetta da uno, quelle che di solito si tengono in casa. Di nuovo una, due, dieci bibite. Poi via via la gente si addormenta. Si va verso Bologna. Si va lenti, lentissimi, si arriverà alle due o poco meno.
Jolanda. A quest'ora dorme davvero. Domattina lei come tutti i giorni si alzerà alle 6.20. Alle 7 e mezza prenderà il metrò per Milano, poche fermate. 8.30 in ufficio, come tutti i giorni.
La postazione del cuccettista è un metro per tre. Di fronte alla macchinetta del caffè c'è una specie di scomparsa. Si sgancia, si tira giù, giusto un pisolino. Dalla borsa estrae un libro. Strano, una raccolta di poesie. Ma forse strano mica tanto: chi sceglie questi lavori capovolti - stare svegli, per esempio, mentre gli altri dormono e viceversa - nutre nell'animo una diversità. Riga dopo riga i versi scorrono sotto gli occhi fino a quando le palpebre si appesantiscono cullate dal rollio del vagone. C'è il tempo per dormire un filo. Dieci minuti, forse venti, prima che il treno arrivi a Bologna. Qualcuno salirà. Il cuccettista sa già che sei persone prenderanno posto. Sei "dittaroli", come si dice in gergo. Quelli che una volta popolavano i vagoni-letto, spostandosi di città in città la notte, per essere freschi la mattina in ditta, appunto. Tecnici qualificati, dirigenti. Oggi sono come le mosche bianche. I vagoni-letto sono popolati per lo più da famiglie, genitori anziani che non amano l'aereo e che fanno la spola tra nord e sud: un funerale, un matrimonio, semplicemente la visita annuale alla famiglia dei figli o il ritorno dai parenti di origine. Quanti ce ne saranno su questo vagone, pensa il cuccettista. La maggior parte sono saliti a Milano, con i figli e le nuore a raccomandare. come se i vecchi avessero bisogno di sponsor. Si è già svegliato, il cuccettista. Il treno sta entrando lentamente a Bologna Centrale. I "dittaroli" si sono sistemati subito, veloci. Sono di quelli che non hanno mollato negli anni le loro abitudini a viaggiare su rotaie. Sanno tutto della carrozza-letto. Un minuto per controllare se c'è l'acqua minerale sul tavolino, un altro per sistemare l'aria condizionata, tre minuti per andare in bagno, cambiarsi e ficcarsi nel letto. Accoppiati a due a due, sempre lo stesso sopra, sempre lo stesso sotto, nel castello. Il cuccettista passa a controllare che tutte le cabine siano chiuse dall'interno. È un obbligo. Poi torna nel suo sgabuzzino e si ributta sulla panca. Un'ora, un'ora e mezza, per dormire, prima di Ancona. Ma il libro di poesie questa volta non concilia il sonno. Jolanda. Fra due giorni ci si rivede.
Jolanda dorme. Chi non viaggia, la notte dorme. Il cuccettista lo sa, ha intuito la sua, la loro, finestra semi chiusa, già al buio lontana tra le luci arancio, poco prima della notte che inghiotte, a Rogoredo. Zan zan, via la forfora. Anzi, via la giacca, che questa volta il sonno sta arrivando più o meno anche per lui. Il cuccettista adesso dorme davvero. Non è un sonno tranquillo, è un sonno di lavoro, ma è già qualcosa, non succede sempre.
Se non ci saranno impicci, il cuccettista si sveglierà alle 4. Minuto più minuto meno l'ora in cui Jolanda chiuderà dietro di sé la porta, accenderà la luce, farà una doccetta veloce e andrà a dormire.
Come a ogni Milano-Lecce, d'altronde.

OBJET PAR LA FENETRE ● NON GETTATE ALCUN OGGETTO DAL FINESTRINO ● KEINE GEGENSTAENDE AUS DEM FENSTER WERFEN ● DO NOT

Da leggere in treno

A cura di Carlo Pino e Daniela Cremona



Guccini scrittore avevamo già avuto modo di apprezzarlo nei romanzi "Croniche Epifaniche" e "Vacca di un cane", oltre che nel racconto lungo "La cena" (pubblicato nel 1994). Questa raccolta di scritti umoristici – per la verità non tutti inediti – ci consegna un *altro* Francesco: quello che ha speso – e riteniamo continua a spendere – parte del suo tempo libero tra bar e osterie, divertendosi con gli amici. Il Guccini che viene fuori dai racconti – quasi tutti autobiografici – è un *compagnone* che si diverte a inventare assurdi giochi di carte come il "farfa sgalbeldrato" o una improbabile lingua come il "galeatico", che propone una particolare interpretazione del gioco del calcio e scrive un'operetta scientifico-morale sui cori.
A noi è piaciuta in particolare la storia titolata "Sì, viaggiare", dove l'autore racconta di non essere un grande viaggiatore e di trovarsi in difficoltà tutte le volte che deve programmare uno spostamento. Confessa – addirittura – che, quando deve prendere un treno da Bologna a Modena, lui è di quelli che si presenta in stazione almeno un'ora prima della partenza. Per non parlare dei viaggi in aereo! Ma perché togliervi il gusto di scoprire l'emozione del primo volo di Francesco Guccini e l'ottima vena satirica del fantastico autore de "La locomotiva" (1971)? Comprate il suo libro e leggetelo magari durante un viaggio in treno di un paio d'ore: non ve ne pentirete.
Da parte nostra continuiamo a sperare in una sua intervista in esclusiva per "Amico Treno".

● *Francesco Guccini*
"La legge del bar e altre comiche"
160 pagine,
Comix
Bologna, 18 mila lire

Un successo televisivo e teatrale irrefrenabile – che Aldo, Giovanni e Giacomo meritano ampiamente! – si traduce ora in un volumetto esilarante. La lettura di alcuni episodi della vita di Nico, il sardo che tutti ormai conosciamo grazie alla trasmissione televisiva "Mai dire gol", non mancherà di regalarvi sonore risate.
Nel consigliarvi la lettura di "Nico e i suoi fratelli", non possiamo fare a meno di ricordare che Aldo Baglio, Giovanni Storti e Giacomo Poretti furono simpaticissimi ospiti della nostra redazione durante l'intervista che ci rilasciarono nel 1994, in un pomeriggio di fine gennaio e... che quell'intervista si intitolava "Saranno famosi".

● *Aldo, Giovanni e Giacomo*
"Nico e i suoi fratelli"
128 pagine,
Baldini & Castoldi
Milano, 18 mila lire

Tutti i giorni siamo *bombardati* da messaggi pubblicitari di ogni genere. Tanto tempo è passato dagli ingenui *Caroselli* della nostra infanzia. Grandi registi e valenti creativi si cimentano oggi nel difficile lavoro che consiste nella costruzione di uno spot di pochi secondi o nella creazione di un manifesto che hanno l'obiettivo di colpire l'attenzione di possibili acquirenti e/o potenziali utilizzatori. Le tecniche adoperate sono sofisticatissime e i testimonial sempre più importanti. Alcuni di noi hanno ormai rinunciato a utilizzare il telecomando per difendersi dall'invadenza dei messaggi trasmessi dalle tv commerciali e da quelle pubbliche, al contrario è sempre più numerosa la pattuglia di coloro che sono diventati accaniti *pubblivori*, veri e propri cultori di spot e manifesti che invitano ad acquistare questo o quel prodotto, a utilizzare il dopobarba de "L'uomo che non deve chiedere. Mai!"... E dopo la pubblicità subliminale, quella occulta e... chi più ne ha più ne metta, anche in Italia si stanno per aprire le porte alla pubblicità comparativa che finirà per rendere sempre più accaniti i professionisti della *persuasione*.
Queste pagine vogliono essere – in fondo – un break, un divertente gioco dove bravissimi *veri* professionisti del messaggio (l'Università del Progetto – non dimentichiamolo – è un'autentica agenzia) fanno la parodia ad alcune pubblicità di prodotti e marche note. Vi troveremo quella del "Gattorade: l'integratore felino, che mette un tigre nel tuo micio"; quella del "Nuovo Ragazzino", il dizionario bambino-italiano, italiano-bambino; quella del periodico femminile "Nemica" e tante altre.

● *Università del Progetto*
"Pubblicità magari"
144 pagine,
Comix
Bologna, 20 mila lire

Questo volumetto si propone di dar conto dei nuovi termini introdotti nell'anno appena trascorso nel nostro linguaggio quotidiano da giornali, trasmissioni televisive e radiofoniche, romanzi... e non ancora inseriti nei dizionari. Neologismi quali: "ambranato", che significa: ammiratore e imitatore del personaggio televisivo di Ambra Angiolini; "cicidino": appartenente al Ccd di Francesco D'Onofrio; "noista": favorevole al mantenimento della legge sottoposta a referendum abrogativo; "rifondarolo": aderente al Partito della Rifondazione Comunista, o suo simpatizzante; "cespuglio": partito minore che fa parte di una coalizione.
Secondo l'editore del libro, anche "Amico Treno" ha dato un suo contributo. Ecco cosa ci scrive: «Insomma, senza "Amico Treno" i nostri "Annali del lessico italiano", curati dal professor Michele Cortellazzo, sarebbero usciti senza due neologismi come "fidelizzare" e "road pricing". Visto che grazie alla Vostra rivista il nostro autore ha *scoperto* due nuove parole, Vi ringraziamo...». Siamo sicuri di non essere stati i primi a usare questi termini, ma ci ha fatto comunque piacere apprendere che il professor Cortellazzo (docente di Grammatica Italiana all'Università di Padova) è uno dei lettori del nostro giornale. Speriamo lo legga in treno!

● *Michele Cortellazzo (a cura di)*
"Annali del lessico contemporaneo italiano"
92 pagine,
Esedra Editrice
Padova, 18 mila lire

Agenda

Abruzzo

Il 23 aprile, nella sala di rappresentanza della stazione di Pescara, si è svolto il consueto incontro con la clientela, nel corso del quale l'ingegner Danilo Antolini, Direttore regionale del trasporto locale, e l'ingegner Emilio Marin, responsabile della Direttrice Adriatica, hanno illustrato le principali novità dell'offerta estiva. Era presente – e ha tratto le conclusioni del dibattito – il direttore di "Amico Treno".
Il progetto orario, frutto dello studio e dell'analisi delle precedenti edizioni, ha tenuto conto delle numerose richieste e suggerimenti pervenuti dalle associazioni, dagli enti, dalle istituzioni e dai cittadini. Si è cercato di coniugare razionalità ed efficienza, valutando le coincidenze e salvaguardando le fermate con una significativa frequentazione.
Sulla linea che interessa l'Area Metropolitana Teramo-Pescara-Chieti sono state razionalizzate alcune corse e programmate coincidenze con i treni della Direttrice Adriatica e della trasversale Pescara-Roma; sono inoltre stati modificati gli orari di 11 treni. Sulla linea Adriatica sono stati inseriti nuovi treni estivi (turistici) e sono stati modificati gli orari di ben 37 treni sui 62 previsti. Sulla linea Pe-



Sting riceve dall'Assessore al turismo della Regione Abruzzo, Alberto La Barba, il premio "Guerriero di Capestrano"

STING A PESCARA: UN CONCERTO PER I PARCHI

Sting ha concluso a Pescara la sua tournée italiana, davanti a una folla di ottantamila persone, arrivate da tutta Italia con ogni mezzo. Per l'occasione le Ferrovie dello Stato hanno organizzato 14 treni straordinari e potenziato i servizi ordinari. La celebre rock-star di Newcastle, che come è noto 10 anni fa ha intrapreso con il concerto per l'Amazzonia una campagna a favore della salvaguardia della natura, si è esibita gratuitamente per la promozione turistica e culturale della regione più verde d'Europa. L'Abruzzo vanta infatti una superficie protetta superiore al 30 per cento del proprio territorio. I suoi famosi parchi sono attraversati da una delle linee ferroviarie più suggestive d'Italia, che tocca località turistiche come Campo di Giove, Rivisondoli (dopo il Brennero è la stazione più alta d'Italia) e Roccaraso. Nelle frenetiche ore che hanno preceduto il concerto, svoltosi nell'area di risulta dell'ex stazione di Pescara, siamo riusciti a eludere la strettissima sorveglianza e ad avvicinare Sting, che era arrivato a bordo del suo aereo personale, ponendogli alcune domande per "Amico Treno".

Quando e perché ti sei interessato per la prima volta alla natura e ai problemi dell'ambiente?

«Credo che sia stato quando ho visitato l'Amazzonia negli anni '80. Era tutto così vasto, così bello... eppure lo stavano distruggendo così velocemente che ho capito che era importante fare qualcosa. Ed è una battaglia che sto combattendo ancora».

Suonerai a Pescara, nella regione dei "parchi d'Europa". Circa il 30 per cento del territorio abruzzese è riservato ai parchi. Cosa pensi di questo e che cosa provi a suonare in questa zona?

«Le autorità locali mi hanno chiesto di fare questo concerto per aiutare a livello di promozione tutto quello che fanno per l'ambiente. Ho accettato volentieri e sono molto contento di fare una cosa di questo genere. È una sfida interessante che tutti noi dobbiamo affrontare; in ogni parte del mondo dobbiamo imparare a vivere con l'ambiente senza distruggerlo, e parchi come questi sono una grande opportunità per dimostrare a tutti che ciò è possibile».

Quale dovrebbe essere l'obiettivo delle amministrazioni responsabili dei parchi e del loro sviluppo?

«Chiaramente l'amministrazione locale è stata eletta democraticamente per proteggere non solo i cittadini della zona ma anche l'ambiente. Sono le stesse cose. Non puoi avere l'una senza l'altra».

Pensi che avrai tempo per visitare i parchi?

«Ho pochissimo tempo, ma se fosse possibile mi piacerebbe molto visitarli».

Cosa auguri agli italiani e alla gente abruzzese per il futuro dei loro parchi?

«Credo che debbano guardare avanti, non solo ai prossimi 10 o 20 anni, ma ai prossimi 100, e ai loro nipotini, che erediteranno qualcosa per cui hanno lavorato i loro nonni. Credo che abbiano bisogno di una strategia a lungo termine per l'ambiente, non solo per ora e domani, ma di una strada per il futuro».

Finita la nostra intervista, Sting è di nuovo assorbito dai preparativi del concerto. Il suo impegno sociale, la sua particolare sensibilità si esprimono soprattutto attraverso la sua grande la musica. Per quasi due ore l'artista inglese, accompagnandosi con il suo basso, ha toccato i cuori degli ottantamila presenti e ha intonato 21 pezzi del suo repertorio. Ha aperto con "The hounds of winter", seguito da "I hung my head" e da altri emozionanti brani. Alla fine, con il pubblico tutto in piedi ad applaudire e palpitare, ha concesso il bis con "An englishman in New York". L'evento è di quelli che non si dimenticano. Per Sting sono stati cento minuti di trionfo, per l'Abruzzo l'ingresso nel circuito culturale e turistico internazionale.

Dario Recubini

scara-Roma l'offerta è rimasta sostanzialmente invariata, mentre sulla linea Sulmona-Carpinone, in considerazione della sua valenza turistica, sono stati inseriti dei nuovi treni nei giorni festivi. Sulla linea Sulmona-L'Aquila la razionalizzazione ha tenuto conto delle frequentazioni rilevate negli ultimi anni. Infine sulla Avezzano-Roccasecca è stata consolidata la precedente offerta, concordata con la Regione.

Le novità relative ai treni a lunga percorrenza sono la conferma dei due Pendolini per Milano e Bolzano e l'assegnazione ad alcuni treni di nuove significative fermate a Giulianova, Ortona, S.Vito-Lanciano e Vasto.

Numerosa e attenta la partecipazione della clientela e dei rappresentanti degli Enti locali (da segnalare la presenza dei sindaci di Acciano, Montesilvano, Silvi e di funzionari delle Province di Pescara e Teramo), che hanno manifestato ampiamente le esigenze delle loro comunità. Da sottolineare l'intervento di Massimo Ferrari, presidente dell'Utp-Assoutenti, che ha evidenziato l'importanza della nuova organizzazione del trasporto ferroviario regionale.

Se nel passato l'Abruzzo era considerata dalle Fs una regione di attraversamento tra la Pianura padana e la Puglia, la costituzione delle Direzioni regionali ha infatti consentito la risoluzione di alcuni problemi legati alla mobilità locale; basti ricordare l'istituzione del Servizio Metropolitano di Superficie (Teramo-Pescara-Chieti), che soddisfa in parte l'elevata domanda di trasporto dell'area, cronicamente intasata dal traffico automobilistico sulla statale adriatica e sull'autostrada. Altro dato importante sono gli sforzi compiuti dalla Società Fs nella razionalizzazione dei servizi sulle linee interne e l'installazione del sistema automatizzato Ctc sulla linea Sulmona-Terni. In questo modo, di fatto, si allontana il pericolo di chiusura di queste linee, che, pur essendo di scarso interesse commerciale, sono di grande valore turistico.

Massimo Ferrari ha ricordato che si tratta di percorsi molto suggestivi e ha auspicato azioni di rilancio e di sviluppo, augurandosi di veder confermati, e in alcuni casi potenziati, i servizi offerti nei giorni festivi.

Danilo Antolini

Alto Adige

Su proposta dell'Associazione per la tutela dei consumatori, quest'anno l'incontro con la clientela per la presentazione dell'orario estivo si è tenuto a Ora, il 20 maggio, presso la Casa delle Associazioni.

All'appuntamento erano stati invitati l'Assessore ai Trasporti della Provincia di Bolzano, il Presidente della Comunità comprensoriale e i sindaci dei Comuni della Bassa Atesina.

Per le Ferrovie, oltre al Direttore regionale dell'Alto Adige e ai rappresentanti del Business lunga percorrenza, sono intervenuti Luciano Covi e Luisa Martinelli, della Divisione trasporto locale.

Considerate le pessime condizioni meteorologiche, la partecipazione è stata soddisfacente. Il nuovo orario è stato illustrato con l'ausilio di "trasparenti". Agli intervenuti è stata consegnata una copia di "Amico Treno" e un orario, elaborato dalla nostra Direzione, con i treni delle linee Brennero-Verona, Merano-Bolzano e Fortezza-San Candido.

I rappresentanti del settore passeggeri delle Fs hanno spiegato in maniera esaustiva le principali novità dell'offerta di treni a lungo percorso. Tra quelle di particolare interesse, ricordiamo l'assegnazione ai Pendolini della fermata di Ora (con parcheggio automobilistico gratuito nella stazione), realizzata per garantire all'importante bacino di utenza della Bassa Atesina e alla clientela turistica un servizio di qualità nei collegamenti verso Roma e l'Adriatico.

In merito al servizio ferroviario regionale, i pendolari e i rappresentanti politici intervenuti hanno riconosciuto l'impegno delle Fs per migliorare l'offerta, facendo comunque notare alcune problematiche connesse al servizio integrato. È stata tra l'altro lamentata l'impossibilità di usufruire dell'abbonamento provinciale con tariffa chilometrica ridotta per l'autobus che collega la stazione con il centro di Ora. A questo e ad altri problemi relativi all'integrazione dei servizi non si è purtroppo potuto fornire un'esauriente risposta, per l'involontaria assenza dell'Assessore ai Trasporti, Di Puppo, rimasto bloccato nel traffico a causa del maltempo.

Un invito a concentrare gli sforzi sull'integrazione nei punti di interscambio è venuto anche dal rappresentante nazionale dell'Assoutenti, che ha poi messo in evidenza la precaria situazione della linea Verona-Bologna, di cui si attende da ormai troppo tempo il raddoppio. Il rappresentante dell'Assoutenti di Bolzano, Beltramba, proveniente con un treno interregionale da Bologna, ha presentato una lunga lista di cose fatte e di cose ancora da fare, riconoscendo comunque, con un pizzico di orgoglio, che alcune delle proposte da lui avanzate in occasione del precedente incontro sono state realizzate.

Il servizio ferroviario offerto nella provincia viene comunque considerato soddisfacente, soprattutto per la Bassa Atesina, e la risposta della clientela ne è la miglior conferma.

Ewald Fischnaller

Basilicata

Preceduto da una conferenza stampa e da una capillare diffusione di avvisi, il 15 maggio si è svolto a Melfi l'incontro regionale con la clientela. La scelta della località in cui tenere questo importante momento di confronto non è affatto casuale. La nuova realtà industriale della zona del Vulture Melfese, infatti, ha introdotto sensibili cambiamenti nel modo di vivere di molte persone e ha reso necessaria anche una riorganizzazione del trasporto pubblico locale, con l'istituzione di relazioni treno e bus finalizzate ai collegamenti con gli stabilimenti della zona industriale.

L'incontro, ospitato nell'Aula Magna del locale Istituto tecnico industriale, ha avuto inizio con un saluto del Preside e ha registrato la nutrita partecipazione della clientela e degli invitati, oltre duecento persone provenienti un po' da tutte le località, anche quelle più lontane, a dimostrazione dell'interesse della popolazione lucana verso il sistema di trasporto su ferro. La presentazione dell'orario, seguita da un ampio dibattito, è stata curata dai responsabili territoriali del Trasporto locale e della Divisione passeggeri, coadiuvati, per la Sede centrale dell'Area trasporto metropolitano e regionale, dal sig. Zarro. Presenti, fra gli ospiti, l'Assessore ai Trasporti della Provincia di Matera, il responsabile dell'Ufficio Trasporti della Provincia di Potenza, il rappresentante dell'Assoutenti e diversi sindaci, fra cui il primo cittadino di Melfi, che, attraverso puntuali interventi, hanno contribuito sensibilmente ad animare il dibattito, protrattosi ben oltre le ore 21.

Il Direttore regionale del trasporto locale Basilicata ha presentato le più significative innovazioni, scaturite da specifiche richieste e da nuove esigenze di mobilità sul territorio, e ha richiamato l'attenzione sui provvedimenti di razionalizzazione adottati sulla base del recente Contratto di Servizio Pubblico. Facendo poi cenno al processo di riforma e di riorganizzazione del trasporto locale ha sottolineato il ruolo della Regione nella programmazione della mobilità locale. L'ing. Marin, della Divisione passeggeri, ha illustrato l'offerta dei treni a lunga percorrenza interessanti la Basilicata, evidenziando l'introduzione di una ulteriore relazione Potenza-Roma, effettuata con Pendolino, e del nuovo collegamento diretto Potenza-Milano. Nel corso del dibattito si sono registrati numerosi interventi, con interrogativi, e anche critiche costruttive, su alcune modifiche di orari, che, pur privilegiando i collegamenti con Roma e Milano, hanno determinato qualche difficoltà nei bacini del Vulture Melfese e del Metapontino. È stato posto il problema dell'intasamento, "ormai al limite", della strada che collega Melfi a Potenza, a causa del continuo sviluppo industriale dell'area di S. Nicola di Melfi. Alle Fs è stato perciò chiesto un ulteriore potenziamento dei servizi su ferro. In particolare, è stato auspicato un collegamento dalla fascia ionica verso l'area industriale di Melfi, per dare anche ai lavoratori di quel bacino la possibilità di usare il treno. È stata inoltre evidenziata l'attuale impossibilità di migliorare, in determinate fasce orarie, alcuni collegamenti da e per Potenza, vista la contemporanea utilizzazione dello stesso binario da parte delle Fs e delle Fal (Ferrovie appulo-lucane) nel tratto Avigliano-Potenza. Alcuni interventi hanno messo in evidenza la scarsità di offerta (non solo di treni, ma anche di bus) in alcune fasce della giornata, riconosciute comunque di morbida, e la disapprovazione per la sospensione di alcuni treni nel mese di agosto. Le risposte ai vari quesiti sono state fornite dai rappresentanti delle Fs, che hanno sottolineato lo sforzo sostenuto per migliorare anche qualitativamente il servizio, nonostante le scarse risorse disponibili. Le stesse limitazioni, peraltro circoscritte a periodi di scarsa frequentazione, hanno consentito di miglio-

rare e anche potenziare l'offerta nei momenti e nei periodi di maggiore richiesta di mobilità. Su tutti i problemi messi in evidenza nel corso del dibattito è stato garantito l'impegno della Società per la ricerca delle possibili soluzioni, anche in accordo e in collaborazione con gli Enti locali interessati.

Vittorio Moffa

CALABRIA

Il 9 maggio si è svolto a Vibo Valentia, col patrocinio dell'Amministrazione comunale, l'incontro annuale con la clientela. Al dibattito era presente anche il direttore di "Amico Treno", Carlo Pino.

In apertura, il Direttore regionale del trasporto locale Fs ha tracciato le politiche di indirizzo della Società e ha ricordato le principali novità d'orario. L'esigenza di una maggiore razionalizzazione dell'offerta, ha sottolineato il responsabile del trasporto locale, è particolarmente sentita nel periodo estivo, quando l'aumento del traffico viaggiatori e merci a lunga percorrenza e la contemporanea diminuzione di quello locale rendono indispensabile il riequilibro delle risorse, con la soppressione dei treni poco frequentati e il potenziamento dei servizi più richiesti. Il confronto, piuttosto vivace e acceso, si è esteso a una serie di questioni irrisolte, tra le quali emergono quelle relative ai servizi informativi, alle stazioni impresenziate, esposte al degrado e agli atti vandalici, e all'aumento delle fermate dei treni regionali, soprattutto nelle zone costiere della provincia di Vibo Valentia, per non penalizzare le località che nel periodo estivo sono ad alta densità turistica. L'incontro, come abbiamo accennato, è stato piuttosto movimentato, per la presenza di amministratori comunali del comprensorio vibonese che, non cogliendo il vero significato della riunione e agitando problemi di carattere localistico, hanno dato luogo a una verbosa e clamorosa protesta contro una politica aziendale che – a loro dire – non terrebbe sufficientemente conto delle esigenze del turismo. Situazioni al limite del particolarismo sono state anche esposte da rappresentanti di diversi comitati locali, che hanno elencato i loro problemi attribuendo spesso agli interlocutori poteri miracolistici. Da segnalare le rimostranze, con toni un po' troppo polemici, dei sindaci di Nicotera e Tropea, che, lamentando scarsa attenzione per le stazioni delle proprie cittadine, hanno protestato per l'eliminazione delle "antenne" dei treni a lunga percorrenza su Milano e Torino, con gravi danni per il già precario turismo delle zone.

In maniera opposta la pensano le Fs: a Tropea è stata assegnata una fermata all'Intercity "Velia" per Roma-Bologna, mentre ben 26 treni regionali (13 verso nord e 13 verso sud) assicurano a Lamezia Terme C.le o a Villa San Giovanni/Reggio Calabria immediate coincidenze con i treni diretti in Sicilia o al Centro-Nord. È dunque molto difficile, hanno replicato i rappresentanti delle Ferrovie, imputare alla Società l'affossamento del turismo, che è invece un problema da porre all'attenzione dell'Assessorato regionale al Turismo, istituzionalmente competente a elaborare le necessarie politiche di pianificazione. Da parte dell'Assoutenti sono stati sottolineati i caratteri innovativi presenti nell'attività di comunicazione delle Fs, che attraverso il periodico "Amico Treno" e gli incontri con la clientela hanno dato vita a un'esperienza originale, la base da cui occorre partire per arrivare alla ristrutturazione dell'offerta. Notevole attenzione è stata poi dedicata alle tematiche relative all'integrazione tariffaria e vettoriale, anche in vista della riforma del trasporto locale, da cui si attendono significativi risultati sul fronte della pianificazione e della razionalizzazione dei servizi, soprattutto in una regione che vanta circa cento concessionari di autolinee.

Da più parti è stata infine avanzata la proposta di far svolgere in autunno gli incontri con la clientela, per consentire alle associazioni dei pendolari di presentare le proprie proposte con maggiore anticipo rispetto all'entrata in vigore dell'orario.

Successivamente, convocata dal neo Prefetto di Vibo Valentia, si è svolta una riunione, durante la quale sono stati affrontati alcuni dei problemi emersi nel dibattito. In particolare, il responsabile della Divisione passeggeri (Direttrice Tirrenica Sud) si è impegnato a riesaminare, dal prossimo orario estivo, l'offerta dei treni a lunga percorrenza, per valutare la possibilità di assegnare a Tropea un maggior numero di fermate. Già dall'orario in corso, comunque, l'Intercity "Velia" dovrebbe fermare anche a Nicotera. La Direzione regionale trasporto locale si è poi dichiarata disponibile a predisporre, insieme agli assessorati regionali e provinciali al Turismo, una serie di iniziative promozionali per la costiera vibonese, coinvolgendo Enti locali e operatori turistici e commerciali.

Salvatore Sentina

CAMPANIA

Il tradizionale incontro con la clientela e con i suoi rappresentanti si è tenuto quest'anno nell'accogliente sala Sorrento dell'Hotel Terminus, a due passi dalla stazione di Napoli Centrale, per consentire ai pendolari un più agevole rientro a casa.

All'appuntamento ci presentavamo con una penalizzazione non irrilevante: la necessità di economizzare circa 2 mila km/treno, pari a quasi il 7 per cento dell'intera offerta. Il compito ci è però stato facilitato dai nostri interlocutori, che hanno ben compreso il carattere transitorio dell'attuale fase di progettazione, condizionata da vincoli di bilancio e da scarsa disponibilità di risorse in termini di infrastrutture e di mezzi.

A rendere più credibili le nostre argomentazioni c'era comunque un elemento molto convincente: lo stato di avanzamento dei progetti tesi al definitivo decollo del trasporto su ferro nella regione Campania.

Per gli anni Duemila, infatti, si configura un sistema di trasporto pubblico imperniato sull'integrazione e il potenziamento delle reti ferroviarie delle diverse Aziende operanti sul territorio campano, che potranno anche disporre di nuovo materiale rotabile. In tale contesto assume forte rilevanza il ruolo delle Associazioni dei clienti, che devono contribuire a indicare sia le scelte di cui si dovrà fare carico l'Ente Regionale che le soluzioni per gestire l'attuale fase di transizione.

L'incontro con i pendolari costituiva, pertanto, anche l'occasione per far emergere valutazioni e proposte rispetto alla programmazione dell'orario estivo, per individuare gli eventuali correttivi da apportare all'offerta. Da questo punto di vista sono risultati oltremodo preziosi i puntuali interventi dei rappresentanti dei clienti. Oltre al Direttore regionale del trasporto locale hanno partecipato al dibattito, in rappresentanza della Sede centrale di Milano, Franco Marzioli e Carlo Pino. Il confronto ha messo in evidenza alcune problematiche di grande interesse, alle quali occorrerà far fronte nell'elaborazione dell'orario invernale o, se è possibile, addirittura in tempi più brevi, nel corso dello stesso orario estivo.

Giugliano. Il nuovo programma di esercizio della relazione Pozzuoli-Villa Literno, allestito su un sistema di coincidenze a 60' a Villa Literno da e per Roma, ha lasciato scoperta una fascia importante, corrispondente alle ore 17 da Giugliano, utilizzata da un nucleo consistente di viaggiatori in deflusso verso Napoli. Pertanto, durante l'incontro è stata avanzata l'ipotesi di posticipare alle ore 16.50 la partenza del treno 7727 da Villa Literno, in modo da garantirne il passaggio per Giugliano intorno alle ore 17 (con conseguente ritardo della partenza del corrispondente treno 7792 da Pozzuoli). È stato comunque evidenziato che il provvedimento avrebbe potuto far "saltare", in quella fascia oraria, il sistema di coincidenze su Roma. Di fronte a tale eventualità, i pendolari hanno però segnalato come prioritaria l'esigenza del collegamento su Napoli.

Frattamaggiore. A causa della soppressione del treno 12424 risulta allargata la fascia priva di collegamenti per Napoli (dalle ore 10 alle ore 13); la circostanza sarà accentuata nel mese di agosto, con la soppressione periodica dei treni delimitanti l'intervallo. Nello stesso periodo (dall'1 al 31 agosto) saranno pertanto assegnate fermate straordinarie ai treni diretti Roma-Napoli 2387 e 2391. Nel periodo invernale, che presenta una maggiore domanda, si provvederà ad allargare la gamma di offerta ordinaria anche alla fascia oraria 10-13.

Linea Torre Annunziata C.le-Gragnano. Il nuovo programma di esercizio, che prevede 16 collegamenti in meno rispetto all'orario precedente, riesce a soddisfare adeguatamente le necessità della clientela, tranne nella fascia di deflusso delle ore 18 da Napoli. È stata pertanto valutata la possibilità di anticipare, già dal presente orario, alle ore 18.52 (in coincidenza immediata da Napoli) la partenza del treno 7941 delle ore 19.19 da Torre Annunziata C.le.

Linea Cancello-Torre Annunziata C.le. Questa linea che ha ospitato, nel passato, un

fiorente traffico merci, fa registrare attualmente una scarsa frequentazione da parte dei viaggiatori, risentendo fortemente della capacità concorrenziale della Circumvesuviana. Questa assicura infatti, nel bacino di traffico, una consistente frequenza dei convogli e un collegamento diretto con Napoli. Pertanto, in mancanza di quel ritorno economico che la scarsa mobilità non è in grado di assicurare, sono stati confermati i servizi sostitutivi effettuati con autobus, privi tra l'altro della clientela studentesca.

Montoro Fiorino. È stata lamentata la soppressione del treno 3395, in partenza alle ore 20.00 da Napoli C.le. Si tratta di uno di quei casi in cui, nell'attuale situazione di carenza, non era possibile effettuare treni con limitata frequentazione. Ai gentili clienti di Montoro rammentiamo, comunque, la possibilità di rientro col treno iR 2439 delle ore 19.20 fino a Nocera Inferiore e coincidenza immediata con autocorsa sostitutiva fino a Mercato San Severino. Inoltre, con l'orario estivo è a disposizione una coppia di nuovi servizi di collegamento per Napoli, con coincidenza a Nocera Inferiore.

Montecorvino. Da settembre, con la ripresa delle attività scolastiche, in questa località sarà assegnata la fermata al treno 12432 in arrivo a Salerno alle ore 08.00.

Aversa. Non ha ottenuto molti consensi l'istradamento via Caserta del nuovo iR 2414 in partenza da Napoli C.le alle ore 05.00 e arrivo a Roma Termini alle ore 07.45. È stato chiarito, in proposito, che la nuova istituzione è stata resa possibile dall'anticipo del treno espresso 956 alle ore 07.14, dirottato su Roma Tiburtina; il contemporaneo istradamento del treno 2414 avrebbe penalizzato fortemente il bacino casertano che non avrebbe più avuto la possibilità per il collegamento diretto su Roma a ridosso delle ore 8. La questione, che in effetti esiste, va risolta mediante l'aggiunta da Napoli al treno 1938 di alcune vetture allestite con posti a sedere, con contemporanea assegnazione di fermata ad Aversa.

Contursi. Per soppressione periodica dell'autocorsa NA 511, è stato deciso di assegnare alla corsa NA 229 delle ore 17.55 da Battipaglia la fermata a Contursi.

Antonietta Sannino

Emilia Romagna

Il 7 maggio, nella bella sala del Consiglio Comunale di Piacenza, si è svolto l'incontro con i pendolari organizzato dalla Direzione regionale Emilia Romagna. Dopo il saluto del Sindaco, professor Giacomo Vaciago, il Direttore regionale del trasporto locale di Bologna ha ricordato che nella provincia di Piacenza ricadono ben 4 linee ferroviarie: Bologna-Piacenza-Milano, Piacenza-Alessandria-Torino, Piacenza-Cremona e una tratta della Fidenza-Cremona. È dunque evidente l'esistenza di una mobilità di persone molto elevata, diretta anche verso località esterne alla regione, che si concentra soprattutto a Piacenza e a Castel S. Giovanni. Rispetto a queste esigenze le Ferrovie dello Stato svolgono un ruolo rilevante, in special modo per quel che riguarda gli spostamenti da e per Milano, che vengono assicurati pur tra notevoli difficoltà.

Occorre infatti rilevare che la saturazione della linea Bologna-Piacenza-Milano crea notevoli problemi di programmazione. Su tale infrastruttura, infatti, circolano attualmente più di 240 treni al giorno, con caratteristiche di composizione e di velocità molto diverse fra loro. Ciò nonostante negli ultimi anni è migliorato il margine di puntualità dei treni e sono state inserite anche alcune nuove relazioni. A fronte dell'offerta di trasporto, in lieve ma costante aumento, nei primi due mesi di quest'anno la biglietteria di Piacenza ha registrato una vendita media mensile di circa 3 mila abbonamenti, con un incremento di oltre il 40 per cento rispetto al 1995.

Bisogna anche ricordare il recente accordo fra Acap e Fs, che permette l'acquisto di un abbonamento urbano a tariffa ridotta da parte dei possessori di un abbonamento mensile Fs: già dal primo mese 230 persone si sono avvalse di questa possibilità.

Durante l'incontro sono state presentate le principali novità dell'orario ferroviario estivo '96 riguardanti il bacino di Piacenza, soprattutto per quanto attiene la relazione Milano-Piacenza, sulla quale sono state incrementate le fermate a Milano Lambrate, Milano Rogoredo, Casalpusterlengo e Codogno e potenziate le composizioni di alcuni treni maggiormente frequentati. Sulla linea Piacenza-Voghera l'offerta di trasporto è rimasta quantitativamente inalterata rispetto all'orario precedente: peraltro tutti i treni interregionali Bologna-Genova/Torino dell'orario estivo '96 fermano a Castel S. Giovanni, che registra quindi la fermata di 14 treni in servizio viaggiatori, nei due sensi, rispetto ai 6 dell'orario precedente. Sulla linea Piacenza-Cremona sono stati sostituiti con bus alcuni treni scarsamente utilizzati, non ricadenti nelle fasce d'orario tipiche del pendolarismo, mentre nei giorni festivi la scarsissima frequentazione ha costretto a sopprimere una corsa Cremona-Piacenza (e viceversa) a cavallo delle ore 13.00.

Dopo la relazione di Massimo Ferrari, rappresentante nazionale dell'Assoutenti, il dibattito è proseguito con l'intervento del presidente del Comitato dei pendolari di Piacenza, Franco Tacchini, che ha ribadito la necessità della puntualità, la richiesta di materiale rotabile più confortevole, l'auspicio di un servizio cadenzato, l'individuazione di tracce da "dedicare" al trasporto locale, evitando al massimo le interferenze con i treni a lunga percorrenza. Ivan Beltramba, delegato regionale Assoutenti, ha puntato l'indice soprattutto sulla necessità di una migliore informazione alla clientela. Richieste più specifiche di altri pendolari intervenuti, riguardanti treni e orari particolari, sono state verbalizzate per essere vagliate con attenzione, nonostante i forti vincoli posti dalla circolazione dei treni a lunga percorrenza.

A chiusura degli interventi, quello dell'assessore alle Attività Produttive del Comune, Mino Politi, che ha evidenziato come i rapporti tra il Servizio Regionale Fs e le istituzioni territoriali siano diventati più aperti e costanti, nella ricerca di possibili soluzioni alla mobilità metropolitana.

Silvano Bonaiuti

IL FERROBUS RIVIERA

Il *Treno Azzurro*, che da alcune estati – con crescente gradimento della clientela giovanile – serve in orario notturno tutte le stazioni da Ravenna a Cattolica, collegandosi con i bus ai locali di divertimento di Rimini e Riccione, quest'anno si arricchisce di nuove, interessanti possibilità e diventa *Ferrobus Riviera*. La Direzione regionale Fs, l'Apt dell'Emilia Romagna e l'Azienda consortile TRAM di Rimini si sono infatti accordate per offrire quest'estate, sui 70 chilometri di costa, un servizio potenziato e più omogeneo anche nel periodo diurno. L'iniziativa *Ferrobus Riviera* vede la circolazione di nuovi treni sulla linea ferroviaria Ravenna-Rimini-Cattolica nel periodo dal 5 luglio al 31 agosto, in modo da realizzare la cadenza oraria, per l'intera tratta, dalle 08.30 alle 21.00. Il servizio ferroviario serale e notturno, effettuato in parte con l'elettrotreno Etr 250 *Treno Azzurro*, si svolge invece nelle serate di venerdì e sabato dal 5 al 27 luglio e tutti giorni dall'1 al 24 agosto, con proseguimento bus per i locali decentrati. Servizio bar, trasmissioni musicali, animazione e appositi spazi per i giovani caratterizzano l'Etr *Treno Azzurro*, personalizzato all'esterno con decorazioni che lo rendono immediatamente riconoscibile. L'integrazione tariffaria fra treno e autobus si basa su due tipi di biglietti giornalieri, i *"Ferrobus Riviera Day Pass"* e i *"Ferrobus Riviera Azzurro Night"*.

I primi permettono la libera circolazione sui treni Fs (di sola seconda classe) e sui bus TRAM e Atr su percorsi articolati in tre zone: *gialla (zona A)* da Ravenna a Igea Marina (biglietto da 6.500 lire); *azzurra (zona B)* da Gatteo Mare a Cattolica (biglietto da 6.500 lire); *rossa (zona C)* da Ravenna a Cattolica (*Day Pass* da 9.500 lire). I *Ferrobus Riviera Azzurro Night* consentono invece la libera circolazione fra Ravenna e Cattolica sul *Treno Azzurro*, sui servizi notturni Fs e sugli autobus della TRAM, compresa la *Blue Line*, a partire dalle ore 21.00 del giorno di convalida e fino alle 07.00 del giorno successivo. Il costo del biglietto è di 13.500 lire. Sono previsti anche titoli di viaggio dal costo più contenuto, riservati a chi volesse usufruire delle sole corse in treno. I biglietti, disponibili presso le biglietterie Fs e TRAM e nei relativi punti di vendita autorizzati, devono essere sempre convalidati mediante le apposite macchine obliteratrici prima dell'inizio del viaggio.

Nada Gaudino

Friuli Venezia Giulia

Fedeli al nostro proposito di dare voce alle esigenze dei clienti di tutti i bacini di traffico, quest'anno abbiamo scelto di tenere a Cervignano l'incontro per la presentazione dell'orario estivo. Il pubblico intervenuto è stato meno numeroso di quanto auspicato, probabilmente perché questa volta la stampa locale non ha usato toni allarmistici per presentare le variazioni dell'offerta, o forse perché la clientela è sostanzialmente soddisfatta del servizio. Ipotesi sostenuta anche dal giudizio espresso nel corso del dibattito dal rappresentante dell'Assoutenti, che ha riconosciuto un notevole miglioramento dei collegamenti ferroviari, in particolare di quelli fra Trieste e Udine e fra i due capoluoghi e Venezia. La scelta di potenziare le relazioni dove più forte è la richiesta di trasporto, riducendo l'offerta là dove è più scarsa la domanda, è risultata vincente.
Ugualmente apprezzata dal pubblico è stata la differenziazione fra l'orario festivo e quello feriale, che, anche grazie al crescente numero di treni per cicloturisti, consente di soddisfare le specifiche esigenze della clientela domenicale. Infine, la diminuzione delle percorrenze sulle varie tratte e l'attenzione prestata alle coincidenze nella stazione di Mestre fra i treni regionali e gli intercity da e per Roma e Milano riscuoteranno sicuramente il gradimento dei viaggiatori.
D'altra parte il nuovo orario, frutto anche di numerose riunioni preparatorie con i pendolari, svoltesi lo scorso novembre, è stato elaborato tenendo in gran conto le richieste avanzate dalla clientela. Un giudizio sulla correttezza delle scelte sarà comunque dato da chi, utilizzando il treno, avrà modo di collaudare il nuovo orario. La Direzione regionale del Friuli-Venezia Giulia è sempre ben disposta ad accogliere osservazioni, suggerimenti, critiche e... apprezzamenti.

Corrado Leonarduzzi

Lazio

La "cura di ferro" per combattere il traffico privato a Roma e nella sua area metropolitana ha fatto ulteriori passi in avanti. E la terapia, adottata congiuntamente da Fs, Comune, Provincia e Regione Lazio per convincere gli automobilisti a optare per il treno, prevede ora convogli più frequenti, allungamenti dei collegamenti per le linee "Fm1, 2 e 5", nuovi treni domenicali per i "pendolari del mare" di Fiumicino e Ladispoli e dell'Aquapiper di Guidonia.
Ma vediamo in dettaglio le novità illustrate dal responsabile della Direzione regionale trasporto locale del Lazio nel corso del tradizionale incontro per la presentazione dell'orario estivo, tenutosi nella Sala del Consiglio del Comune di Monterotondo, alla presenza di numerosi amministratori pubblici, di rappresentanti dei comitati dei pendolari di diverse linee e della stampa.
Le innovazioni più significative riguardano la "Effemme uno", cioè la ferrovia metropolitana che collega la stazione di Fara Sabina con quella dell'aeroporto di Fiumicino, passando per tredici stazioni disseminate lungo la zona est di Roma. La frequenza dei convogli è di 15', rispetto ai precedenti 20'. Si può inoltre arrivare all'aeroporto anche da Orte e dalle cinque successive stazioni della Sabina romana con treni che partono ogni ora. Prima del varo del nuovo orario questi treni si attestavano invece alle stazioni di Tiburtina e Ostiense, costringendo i viaggiatori diretti a Fiumicino a fastidiosi trasbordi e a perdite di tempo, in attesa delle coincidenze.
Buone notizie anche per gli abitanti di Fiumicino città, che prima erano collegati (e in alcune fasce orarie piuttosto male) soltanto con la stazione Ostiense, e per giunta col binario 17, collocato a fianco all'ex Air terminal. Dal 2 giugno i treni partono a intervalli di un'ora e inoltre arrivano fino a Fara Sabina, seguendo così il circuito della "Effemme uno". I treni circolano, sia pure a intervalli più allungati, anche la domenica, per favorire i "pendolari del mare" che prediligono le spiagge del litorale di Fiumicino.
Migliorano anche i collegamenti fra Roma e Tivoli. Sette treni urbani, che prima limitavano le corse alla stazione di Guidonia, ora prolungano il percorso fino a Tivoli, permettendo così ai turisti e agli appassionati della "Città delle acque" di evitare la sempre intasata Via Tiburtina. E la domenica chi è diretto all'Aquapiper di Guidonia può anche utilizzare un treno in partenza da Tiburtina alle 08.52. Sempre in tema di pendolarismo balneare, chi predilige le spiagge di Santa Marinella o quella ferrosa di Ladispoli può ora prendere i "treni del mare" da Termini, senza arrivare, come in precedenza, alle più decentrate e scomode stazioni Ostiense e Tiburtina. I collegamenti Termini-Ladispoli, inoltre, hanno ora una cadenza oraria, che nelle fasce di punta (12.43-14.43 e 16.43-18) scende a 30 minuti. Le novità dei treni estivi, che, in alcuni casi, hanno subito dei tagli, sia per la minore domanda, sia per risparmiare risorse sui treni a scarsa frequentazione, sono state accolte in maniera, ovviamente, non univoca. Accanto agli apprezzamenti per la migliore frequenza dei convogli circolanti sulla Fm1 e sugli allungamenti di percorso della Fm2 ci sono infatti state sottolineature critiche rispetto ai tagli. In particolare, i rappresentanti del Comitato pendolari della Orte-Roma non hanno digerito il taglio dei treni regionali per Orte tra le 16.40 e le 19.40, che costringe a lunghe attese nei viaggi di ritorno pomeridiani. Il rappresentante dell'associazione "Amici del treno" di Rieti ha protestato per alcuni tagli sulla Rieti-Sulmona, che penalizzano gli studenti dell'Università dell'Aquila. Ha inoltre sottolineato che gli abbonati del "Metrebus" che per arrivare a Roma fanno il periplo di Terni sono però costretti a pagare un supplemento, in quanto Terni è in Umbria. Apprezzamenti su tutta la linea sono invece venuti da Francesco Guidotti, giornalista del "Tempo", che è intervenuto in veste di rappresentante del Codacid, ricordando che il miglioramento delle frequenze sulla Fm2 è avvenuto con un anticipo di un anno rispetto alle precedenti promesse delle Fs. Ha comunque auspicato che l'eliminazione dei passaggi a livello sia accelerata, proprio per non penalizzare i cittadini di Monterotondo, che in seguito alle più frequenti corse di treni metropolitani sono costretti a maggiori soste ai passaggi a livello.
È infine intervenuto un rappresentante dei pendolari di Colle Mattia, che ha lanciato l'ennesimo invito ad accelerare i lavori per la realizzazione del parcheggio posto davanti alla stazione, per evitare le multe per divieto di sosta che i pendolari della linea sono frequentemente costretti a pagare a causa della mancanza di aree di sosta autorizzate.

Franco Marzioli

Liguria

La scelta del luogo in cui tenere l'incontro annuale con la clientela, ancora una volta, non è stata casuale. Nel '94 era toccato alla Spezia, in occasione della realizzazione della tanto attesa corrispondenza dei confini regionali con quelli di giurisdizione delle Direzioni regionali delle Fs (la Direzione Liguria si estende oggi oltre Riomaggiore, fino a Sarzana e Luni). Nel '95 era stato il turno di Pietra Ligure, per evidenziare le problematiche della clientela del Ponente ligure sia a ridosso della Grande Genova che verso il confine francese. Quest'anno si è optato invece per una località rappresentativa della linea Genova-Ovada-Acqui.
Le ragioni della scelta: in primo luogo, il miglioramento del servizio reso alla clientela mediante l'assegnazione di una fermata in più a Mele (treno 6158, partenza da Brignole alle 15.43), il posticipo dell'ultimo treno della sera da Genova Brignole per Acqui (il treno 6166 parte alle 23.44 anziché alle 23.34), allo scopo di garantire a Brignole coincidenza con il regionale 11344 da Sestri Levante e a Sampierdarena con il regionale 6219 da Savona. Ma al di là di queste seppur significative variazioni, sapevamo che ciò che più stava a cuore agli abitanti della Valle Stura erano le previste interruzioni della circolazione da Genova a Ovada (più volte annunciate in questi ultimi mesi), necessarie per adeguare la sede ferroviaria e le gallerie al prossimo passaggio dei pesanti treni merci che dovrebbero collegare la "bretella" del porto di Voltri con i terminal del nord Italia e del nord Europa. Così, la sera del 17 maggio scorso, nella sala polivalente della Comunità Montana Valle Stura di Campoligure, rappresentanti delle Fs, dell'Amministrazione Pubblica e dei pendolari hanno discusso dei vari argomenti, con soddisfazione, crediamo, di tutte le parti. In particolare, erano presenti il Direttore regionale Fs della Liguria, il direttore di "Amico Treno", uno dei responsabili dei lavori di adeguamento della tratta, il Vice Presidente della Regione Liguria, il Sindaco di Campoligure, il Presidente della Comunità Montana, il Presidente del-

l'Assoutenti. Dopo una breve illustrazione delle principali novità d'orario, il Direttore regionale ha esposto il calendario dei lavori sulla linea Genova-Ovada-Acqui, che dovrebbero iniziare nei primi mesi del '97, per terminare verso la fine del '98, quando, presumibilmente, entrerà in funzione la "bretella". I lavori verranno effettuati soprattutto di notte, per consentire, durante il giorno, la regolare circolazione dei treni, minimizzando i disagi nelle ore di minor affluenza.
Gli interventi saranno di tre tipi: aumento della sezione delle gallerie da Borzoli a Ovada (per consentire il passaggio di container più grandi e più pesanti di quelli oggi circolanti); rinforzo della massicciata e dei vari ponti e viadotti, anche per eliminare alcune riduzioni di velocità oggi necessarie quando transitano mezzi di elevato peso; interventi alla linea aerea e potenziamento delle sottostazioni elettriche, per permettere il maggior assorbimento di corrente che verrà richiesto dai treni merci. I lavori dovrebbero procedere in modo relativamente spedito, essendo prevista la contemporanea presenza di più cantieri. Le caratteristiche d'esercizio della linea (gestione in Controllo Centralizzato del Traffico, presenza di un Dirigente Unico) consentiranno, nel corso dei lavori e, soprattutto, a regime, una regolazione ottimale, perché "in tempo reale", del traffico merci e viaggiatori, che sarà certamente intensificato.
Giudizi positivi sul futuro della linea ferroviaria e sulle prospettive economiche e commerciali di tutta la zona, derivanti dalla realizzazione degli interventi sulle strutture, sono stati più volte espressi nel corso del dibattito. Secondo il Sindaco di Campoligure, Ferrari, la riprogrammazione del trasporto ferroviario sulla linea in funzione del Porto di Voltri deve salvaguardare tutti i collegamenti, senza degradare il servizio. Nonostante la presenza di una linea ferroviaria superfrequentata dovrà inoltre essere garantita la percorribilità della strada statale 856, dove sussistono ancora alcuni passaggi a livello.
Per il Vice Presidente della Regione Liguria, Mazzarello, l'incontro di Campoligure rientra nell'ambito della categoria delle riunioni in cui gli "addetti ai lavori" devono trasmettere ai diretti interessati i risultati delle verifiche, informandoli preventivamente dei problemi emersi e delle soluzioni da adottare. Il rappresentante della Regione ha poi affrontato i temi relativi al ruolo che assumerà il porto di Voltri nell'economia della Liguria e a quello che, in alternativa alla gomma, dovranno saper assumere le Fs nell'ambito del trasporto delle merci destinate al nord Europa. L'opportunità offerta dalla ristrutturazione della linea è infatti enorme e si estende anche al trasporto viaggiatori. In questo ambito, ha concluso Mazzarello, è stato anzi già raggiunto un primo importantissimo risultato: il potenziamento della linea in funzione del trasporto merci allontana la possibilità, più volte ventilata, della sua chiusura.
All'importanza del trasporto ferroviario, quale asse portante della mobilità, si è anche richiamato il presidente dell'Assoutenti, Massimo Ferrari, che ha posto in rilievo i problemi dell'inquinamento e del congestionamento delle strade. Massimo Ferrari ha manifestato il timore che le ridotte disponibilità finanziarie delle Regioni (a cui tra qualche anno saranno trasferite tutte le competenze in materia di trasporto locale) finiranno per penalizzare fortemente il settore del trasporto pubblico, a discapito del benessere sociale. Massimo Ferrari, così come aveva fatto su uno degli ultimi numeri di "Amico Treno", ha perciò ripetuto l'invito alla clientela a creare un "movimento di opinione", per far comprendere al Governo l'importanza del trasporto pubblico e l'insostenibilità di ulteriori tagli al settore. Il diritto alla mobilità, ha concluso il presidente dell'Assoutenti, è da garantire al pari di quelli alla sanità e alla previdenza. Anche negli interventi della clientela, ai quali è stato dato ampio spazio nella seconda parte della serata, sono stati espressi gli stessi concetti. Sono inoltre state avanzate richieste di integrazioni tariffarie a breve termine anche al di fuori del Comune di Genova, sono state sollecitate nuove forme di agevolazioni tariffarie e maggiori informazioni nelle stazioni impresenziate. All'elenco è da aggiungere la realizzazione di posteggi per le auto nelle immediate vicinanze delle stazioni. Non sono mancate, infine, le critiche all'attuale normativa tariffaria (rilascio dei "bonus" in caso di ritardo dei treni a supplemento, obliterazione dei biglietti e abbonamenti), nonché alla scarsa attenzione alle coincidenze fra servizi ferroviari e automobilistici. Crescente è comunque il gradimento manifestato dalla clientela per questo tipo d'incontri, che, secondo alcuni, dovrebbero però essere tenuti con maggiore anticipo rispetto all'attivazione dell'orario.

Francesco Vinci

Lombardia

Pavia è stata la sede, giovedì 16 maggio 1996, dell'incontro con la clientela pendolare della Lombardia per la presentazione delle novità dell'orario estivo. L'appuntamento annuale si è tenuto nella bella Sala dell'Annunciata, messa a disposizione dall'Amministrazione Provinciale, e ha visto la partecipazione di rappresentanti della Divisione trasporto locale, della Direzione regionale della Lombardia, della Divisione passeggeri (Direttrice Milano-Ventimiglia), del gruppo di lavoro di Sfr, dell'Area Rete (Servizio Produzione di Milano) e della Divisione servizi di stazione (Nucleo territoriale di Milano). Tra gli altri partecipanti, anche Massimo Ferrari, dell'Associazione Utenti del trasporto pubblico e Angelo Marangoni, Assessore provinciale ai Trasporti e ai Lavori pubblici della Provincia di Pavia. L'Asm di Pavia, l'Azienda dei servizi municipali-settore trasporti, con cui le Fs hanno stipulato un accordo per l'abbonamento mensile integrato bus+treno, ha collaborato alla pubblicizzazione della serata, con locandine affisse sui bus urbani maggiormente utilizzati dai pendolari.
Il ruolo della Regione nel futuro prossimo del trasporto locale è stato il tema di apertura della serata, ripreso, dopo una serie di domande e di risposte tra il pubblico e i rappresentanti delle Fs, anche in chiusura dell'incontro. Il Direttore regionale Fs della Lombardia ha illustrato i motivi dell'incontro pavese: «Siamo venuti qui per instaurare un canale di comunicazione con la clientela – ha detto – per farci conoscere come siamo adesso e per conoscere le vostre istanze, che spesso ci vengono proposte sotto forma di reclami o sono argomento all'ordine del giorno di incontri con associazioni e comitati di pendolari». Il Direttore ha poi focalizzato l'attenzione sulle trasformazioni in atto nella Fs Spa e, in particolare, nelle competenze relative al trasporto locale e regionale. Nel 1998 è infatti previsto che le Regioni diventino non solo i programmatori di tutto il trasporto pubblico locale, ma anche i gestori dei fondi relativi. A loro volta altri Enti locali potranno sottoscrivere contratti integrativi di servizio con la Regione. In Lombardia, un territorio policentrico, dove alcune città stanno assumendo sempre più il ruolo di punti catalizzatori di mobilità, gli spostamenti sono aumentati del 66 per cento (i dati sono desunti dal raffronto tra il censimento Istat del 1991 e quello di 10 anni prima) ed esiste ancora una fascia di clientela che può e deve essere "catturata" dal mezzo pubblico, in primis dal treno. È pertanto indispensabile un servizio ferroviario che abbia sempre maggiori connotazioni di trasporto rapido, comodo e cadenzato. Questa è un'esigenza espressa dalla clientela anche durante l'incontro di Pavia, dove, tuttavia, è emersa la consapevolezza di una situazione con cui bisogna fare i conti: le inadeguate infrastrutture ferroviarie in Lombardia, specie sulle linee più intasate.
Si discute spesso di priorità, ma, rispetto alle novità, c'è anche da sottolineare la fase di transizione che stiamo attraversando: basti pensare alla realizzazione di opere come il "Passante" di Milano o all'entrata in servizio dei treni ad alta frequentazione, quelli prevalentemente destinati al servizio comprensoriale di cui la tratta Milano-Pavia è parte integrante.
Il presidente dell'Associazione utenti del trasporto pubblico, Massimo Ferrari, ha voluto rimarcare il significato della presenza della sua associazione: «Ci interessa il confronto e il dialogo con le Fs, che sono l'asse portante del trasporto pubblico nel nostro Paese. Questi incontri servono alle Ferrovie, ma anche a noi, per meglio capire e far capire le trasformazioni che sono avvenute negli ultimi anni». In proposito, va sottolineato soprattutto lo sforzo di contenimento dei costi, prodotto dalle Fs con la riduzione degli organici, senza chiudere però nessuna linea ferroviaria, a fronte della riduzione dei trasferimenti finanziari dello Stato, un iter che pare non avere controtendenza.
Sempre in tema di provvedimenti adottati dalle Fs per il contenimento dei costi, Ferrari ha voluto porre l'accento su un altro aspetto, citando le stazioni impresenziate: «Ci si aspettava un maggiore interessamento dei Comuni, visto che la stazione è comunque un patrimonio della comunità locale. Per

ATTIVATA IN LOMBARDIA LA RETE DEI PUNTI VENDITA SISAL SPORT

Le ricevitorie Sisal, presso cui si effettuano le giocate Totip, Enalotto e Corsa tris, sono capillarmente distribuite in tutta Italia. In Liguria e, ora, anche in Lombardia, è possibile acquistare presso le ricevitorie Sisal biglietti e abbonamenti Fs. Dalla fine del mese di giugno 1996, sono più di 850 i punti di vendita della Sisal sport Italia attivati nelle 11 province della Lombardia, che vanno ad aggiungersi ai circa duecento punti vendita esterni di biglietti Fs. gestiti da altre società o gruppi. Presso le ricevitorie Sisal sport Italia abilitate, si possono acquistare biglietti a fasce chilometriche fino a 250 chilometri, con le eventuali tariffe ridotte in vigore, come la Carta d'Argento e gli abbonamenti mensili e per sei giorni.
Dopo l'acquisto, i biglietti e gli abbonamenti Fs vanno obliterati. Per i biglietti di corsa semplice con percorrenza superiore a 200 chilometri è necessario indicare la destinazione, mentre gli abbonamenti dovranno essere convalidati entro trenta giorni dalla data di emissione.

Giovan Battista Rodolfi

una regione come la Lombardia, con un così alto tasso di mobilità, è poi inaccettabile la riduzione dei treni con la contestuale impasse nella realizzazione delle nuove infrastrutture da dedicare al trasporto ferroviario».
Ecco la proposta di Assoutenti: «Occorre che i clienti delle Fs si facciano sentire – ha concluso il Presidente dell'Utp – specie in ordine alla rapida realizzazione di quelle opere di potenziamento del trasporto su rotaia che possono garantire più velocità, più comodità, più regolarità e maggior frequenza dei treni». A Pavia si è parlato molto del raddoppio della linea Milano-Mortara, un'opera attesa specie dai pendolari della Lomellina e prevista nel Contratto di Programma sottoscritto dal ministro dei Trasporti e dalle Ferrovie dello Stato. Le premesse hanno stimolato il dibattito in sala, con la partecipazione di pendolari di Pavia, di Mortara, di Vigevano e di altri comuni della provincia che hanno suggerito modifiche di orario e fatto proposte per migliorare il servizio nel suo complesso. Alcuni aspetti, che per altri possono essere un semplice corollario del modo di viaggiare, per il cliente pendolare sono invece parti fondamentali del sistema della mobilità. Così, se c'è attenzione per l'orario del treno, nondimeno contano la sistemazione della stazione, il funzionamento della biglietteria, l'integrazione – almeno oraria – tra treni e bus, sia urbani che extraurbani. Anche la Provincia di Pavia, nel caso specifico, ha dichiarato il suo interesse per l'integrazione tariffaria (già in fase attuativa per quanto riguarda i bus), la riqualificazione complessiva della rete di trasporto pubblico, il rinnovo e il miglioramento dei mezzi su gomma e su ferro, oltre a dimostrare particolare attenzione alle infrastrutture, sia quelle eminentemente ferroviarie, sia quelle di interesse comune, come le opere sostitutive dei passaggi a livello. Il direttore di "Amico Treno" e responsabile dei Rapporti con la clientela della Divisione trasporto locale, Carlo Pino, ha chiuso la serata ricordando che gli incontri istituzionali come quello di Pavia non rappresentano che una minima percentuale rispetto agli incontri e ai contatti che ogni Direttore regionale del trasporto locale ha con la clientela della regione di riferimento. Per capire le questioni e i problemi, ha detto in sostanza Pino, non basta valutare le statistiche, occorre invece trovare occasioni concrete di confronto diretto con la clientela.

Patrizio Vellucci

Marche

Il 14 maggio, nello splendido scenario dell'Antica Biblioteca dell'Università di Macerata, si è svolto l'incontro con la clientela promosso dalla Direzione regionale Fs Marche. Era presente il direttore di "Amico Treno". Dopo l'illustrazione delle novità contenute nell'orario estivo, in particolare di quelle riguardanti la linea Civitanova-Fabriano, il dibattito è subito entrato nel vivo.
Il Direttore delle Segreterie degli Studenti dell'Università di Camerino, Franco Biraschi, ha ricordato il rapporto di collaborazione instaurato con le Fs e ha sottolineato l'importanza di un collegamento giornaliero Ancona-Castelraimondo (via Jesi-Albacina), ponendo l'accento sulle specifiche esigenze della clientela universitaria, che sempre più numerosa utilizza il treno per raggiungere la sede degli studi. Grande interesse ha suscitato l'analisi dei dati sulle esigenze e la provenienza degli studenti, raccolti attraverso un questionario, e la decisione di pubblicare nella prossima guida per gli studenti uno schema orario per informare sulle possibilità offerte dal treno. Il Rettore dell'Università di Macerata, professor Alberto Febbrajo, dopo aver dato il benvenuto ai partecipanti, si è soffermato sui collegamenti tra Macerata e il resto della regione, rimarcando i progressi già realizzati e chiedendo l'istituzione di collegamenti diretti Macerata-Ancona.
Il segretario provinciale della Filt-Cgil ha invece sostenuto la necessità di percorrere la strada dell'integrazione tariffaria e vettoriale, come del resto indica l'esperienza del TRENOMARCHEBUS.
L'Associazione degli utenti, nel sollecitare una migliore informazione, ha lamentato il ritardo nella distribuzione degli orari ferroviari e ha chiesto se il completamento del Ctc sulla linea Civitanova-Albacina potrà comportare un aumento del servizio offerto.
All'appuntamento non è voluto mancare il Sindaco di Macerata che, dopo aver auspicato un incremento dell'offerta ferroviaria sulla linea, ha, come primo atto concreto, proposto l'apertura di una nuova fermata in Via Cioci, dove sono collocati istituti scolastici frequentati da numerosissimi studenti.
Interventi numerosi, quindi, e tutti fortemente motivati, che hanno vivacizzato e arricchito il dibattito. Nel corso della serata una particolare attenzione è stata dedicata al lavoro svolto per rivitalizzare e accrescere le potenzialità della linea Civitanova-Macerata-Fabriano.

Danilo Antolini

Molise

L'incontro svoltosi il 30 maggio a Bojano ha rappresentato il momento conclusivo di una serie di riunioni tenutesi durante tutta la fase di preparazione dell'orario con rappresentanti dei pendolari, per esaminare le varie esigenze nell'ambito dei singoli bacini di traffico. L'importante appuntamento ha avuto luogo a Bojano, nella sala convegni di un hotel, messa a disposizione dalla locale Amministrazione comunale. Questa località è stata scelta oltre che per la sua collocazione geografica, intermedia fra i due capoluoghi di provincia molisani, anche perché è legata a un accordo recentemente stipulato fra Fs e Comune, per la gestione di alcuni locali della stazione ferroviaria, rimasta impresenziata a seguito dell'attivazione del sistema di controllo centralizzato del traffico (Ctc) sulla tratta Bosco Redole-Vairano, della linea Campobasso-Vairano. Cospicua e variegata la presenza all'incontro, con la sala gremita e in alcuni momenti al limite della propria capienza. Da registrare la partecipazione di rappresentanze dell'Assoutenti, di forze politiche e di amministrazioni locali, che hanno dimostrato un notevole interesse al tema del trasporto ferroviario e, più in generale, della mobilità sul territorio regionale.
Dopo un cordiale saluto del Sindaco di Bojano, che ha sottolineato l'esigenza di una maggiore integrazione fra treno e bus, per eliminare inutili e costose sovrapposizioni, è intervenuto il responsabile della Direzione regionale trasporto locale del Molise, che ha presentato le principali novità introdotte dall'orario estivo e si è soffermato sugli effetti che potrà avere la Riforma del Trasporto Locale, introdotta dall'ultima Legge Finanziaria. Come era facilmente prevedibile, questo è stato uno dei temi più ricorrenti nel corso del dibattito, che si è protratto fino a tarda sera. Diverse le critiche mosse al nuovo orario, in particolare per quanto riguarda alcune razionalizzazioni d'offerta, che, soprattutto in conseguenza della riduzione dei contributi statali, hanno portato alla eliminazione di alcuni treni con scarsissima frequentazione, non sostituiti con autoservizi. Molto apprezzate, invece, le modifiche d'orario attivate e la programmazione di nuove coincidenze, che offrono possibilità di ulteriori collegamenti. Anche la riduzione dei tempi di percorrenza su determinate relazioni, pur se ritenuta ancora insufficiente, è stata accolta favorevolmente, data la limitata velocità commerciale consentita dalle linee ferroviarie nel Molise. È stato sollecitato, in uno sce-

nario più ampio di riorganizzazione di tutto il sistema di trasporto pubblico regionale, un decisivo intervento di miglioramento delle infrastrutture esistenti, per rendere il trasporto su ferro maggiormente competitivo, soprattutto rispetto a quello privato. In particolare si è evidenziata l'esigenza di realizzare al più presto la variante ferroviaria che dovrà collegare Venafro alla linea Napoli-Cassino-Roma (all'altezza di Rocca d'Evandro). Quest'opera, da vari anni prevista nei Contratti di Programma, permetterà di raggiungere dal Molise la capitale in meno di tre ore, con un recupero di oltre mezz'ora sui tempi attuali. Nei diversi interventi sono emerse, inoltre, lamentele circa la qualità del materiale rotabile impiegato sulla rete molisana, che non sempre garantisce un minimo livello di comfort, soprattutto per quanto riguarda la climatizzazione dell'ambiente durante il periodo invernale, che nel Molise si presenta con temperature particolarmente rigide. L'argomento è stato ampiamente ripreso dall'ingegner Martini, della Divisione trasporto locale, che ha fornito anche alcuni dati circa l'introduzione di nuovo materiale rotabile, compreso il Pendolino a trazione diesel, molto desiderato dai molisani, soprattutto per ottenere un collegamento più confortevole e veloce con Roma. Sostanzialmente, la stesura del nuovo orario estivo ha incontrato il favore della maggior parte dei presenti, a riprova che l'offerta di servizio, anche grazie a una evidente maturità critico-propositiva della clientela, ha raggiunto un buon livello di gradimento. È emersa forte, altresì, l'esigenza di rivitalizzare alcune stazioni disabilitate al servizio commerciale, con iniziative simili a quelle che sono state avviate insieme all'Amministrazione comunale di Bojano. Unanime il consenso per un rilancio turistico della linea Isernia-Sulmona: è, infatti, risultato particolarmente gradito il programma dei treni a vapore riportato nello speciale inserto dell'Orario Ufficiale.

Vittorio Moffa

Piemonte

L'incontro con la clientela piemontese, che si è svolto il 31 maggio nella Sala Disco Verde della Stazione di Torino Porta Nuova, era particolarmente atteso, per i molti argomenti in agenda: dai problemi di carattere generale a quelli della tariffa integrata "Formula", fino alle specifiche esigenze dei vari bacini di traffico. Per affrontarle in maniera approfondita sono stati addirittura costituiti quattro diversi gruppi di lavoro (Torino, Alessandria-Asti, Novara-Vercelli-Biella-Verbano, Cuneese), che hanno visto tecnici della Direzione e rappresentanti della clientela impegnati a discutere, grafici, orari e tabulati alla mano, delle questioni delle singole aree.

Dopo il saluto di apertura ai numerosi partecipanti (molti i rappresentanti delle decine di associazioni della clientela attive in Piemonte) è stata subito posta in rilievo l'importanza della riforma del trasporto pubblico locale, che a partire dal 1998 assegnerà alle Regioni nuove competenze in materia di finanziamento e programmazione. Ciò, è stato sottolineato, implica, fin da ora, una stretta collaborazione fra Fs e Regione Piemonte.

Altro problema sul tappeto era quello della riduzione dell'offerta, in misura pari al 7 per cento dei treni/km, attuata in seguito ai tagli operati dallo Stato. Per farvi fronte l'unica soluzione è razionalizzare, premendo sulle integrazioni treno-bus e dosando i servizi sostitutivi. Via quindi a un doppio interessante esperimento, sulla linea Novara-Varallo, servita sia dalle Fs che dall'autolinea Baranzelli Natur, e sulla tratta Acqui Terme-Alessandria, integrata dall'autolinea Arfea: in definitiva, un raddoppio delle corse a disposizione della clientela, con un unico abbonamento.

Tra le note positive vanno invece segnalati i cadenzamenti dei treni regionali sui percorsi Asti-Alessandria e Savona-Cuneo, ma anche Chivasso-Vercelli-Casale, il sabato e nei giorni festivi, nonché un aumento dell'offerta pomeridiana sulla Torino-Pinerolo e la graduale sostituzione di tutte le vecchie carrozze con materiale UIC-X.

E la puntualità? Ad aprile '96 si è registrato un 92 per cento di convogli con ritardo massimo di 5 minuti e un 5 per cento con ritardi compresi fra 5 e 10 minuti. Risultato sicuramente interessante, soprattutto se si considera che sulle linee piemontesi e valdostane circolano quotidianamente 1.145 treni adibiti a servizi di trasporto locale.

Dati positivi, infine, anche sul fronte dell'integrazione: la nuova tariffa "Formula" ha già raccolto oltre 55 mila abbonamenti, segno che le perplessità, peraltro attenuate dagli ammortizzatori tariffari attivati dagli enti istituzionali, erano ben lontane dal rappresentare lo stato d'animo della clientela del bacino metropolitano torinese. Questo problema è stato comunque al centro del dibattito, anche se le contestazioni più vivaci sono state poco a poco attenuate dall'evidenza di alcune argomentazioni. Lo sconto conclusivo del 25 per cento sull'abbonamento trimestrale, la considerazione che sarebbe comunque intervenuto un aumento della tariffa regionale, la possibilità di disporre di un servizio più efficiente hanno poco a poco smorzato gli spunti polemici.

Grande attenzione è stata infine dedicata alla proposta di creare un movimento d'opinione a sostegno del trasporto pubblico.

Edoardo Gorzegno

PROGETTO FINALIZZATO TRASPORTI 2

Presso la Direzione regionale trasporto locale del Piemonte il 20 maggio si è svolta la riunione periodica del Cnr-Consiglio utenti sul "Progetto finalizzato trasporti 2" (Pft2). Il programma di ricerca del Pft2 si propone alcuni importanti scopi: sviluppo di innovazioni a livello di sistema e di singolo componente; trasferimento di tecnologie avanzate nel settore dei trasporti; funzione di stimolo alla ricerca di base e alla formazione di competenze di consulenza e di supporto alla programmazione economica; supporto metodologico alla pianificazione, gestione e controllo dei sistemi di trasporto; partecipazione a programmi internazionali di ricerca (Prometheus e Drive). Il Progetto si suddivide in sei aree di ricerca: governo della mobilità e strumenti per la pianificazione; veicoli; sistemi tecnologici di supporto e infrastrutture; trasporto urbano e metropolitano; trasporto merci; programmi internazionali. In apertura il Direttore regionale ha illustrato ai partecipanti le strategie aziendali e i futuri scenari determinati dalla Legge Finanziaria '96 nel settore del trasporto locale piemontese. I partecipanti hanno poi visitato il Cantiere del Passante ferroviario di Torino. Il Project Manager del Progetto Nodo di Torino Fs e il Direttore del Cantiere Rcf hanno presentato il Progetto ed esposto le finalità del potenziamento del nodo ferroviario, volto a inserire Torino nella rete europea ad Alta Velocità, ad aumentare la quantità e la qualità dei servizi ferroviari, a potenziare la rete ferroviaria regionale interconnessa con quella nazionale e a riqualificare l'ambiente urbano, ricongiungendo le parti della città, precedentemente separate dalla ferrovia.

Ezio Viglietti

Puglia

L'incontro con la clientela svoltosi il 13 maggio presso la Sala Conferenze del Dopolavoro ferroviario di Bari ha avuto per tema l'orario estivo '96, con particolare riferimento all'elettrificazione della linea Bari-Lecce.

Oltre al Direttore regionale del trasporto locale erano presenti il Responsabile della Direttrice Adriatica, ingegner Marin, il Responsabile dei Rapporti con la Clientela della Divisione trasporto locale, Carlo Pino, e, in rappresentanza dell'Assoutenti, Artelli e Altomonte. In apertura dell'incontro sono state illustrate le novità riguardanti il traffico regionale, che rappresenta un segmento importante del trasporto ferroviario, basti pensare che in Puglia circolano quotidianamente 330 treni regionali.

Particolare evidenza è stata data all'attuale congiuntura del trasporto ferroviario locale, che in seguito ai tagli operati con l'ultimo Contratto di Servizio necessita di sensibili interventi di razionalizzazione.

È stata inoltre sottolineata la progressiva importanza che i servizi metropolitani e i sistemi integrati dovranno assumere nell'ambito della mobilità regionale. Nonostante le limitazioni imposte dallo Stato, l'offerta regionale è comunque rimasta quasi invariata.

L'elettrificazione della linea Bari-Lecce, con l'eliminazione dei mezzi a trazione diesel, permette un recupero di 10-15 minuti sulla percorrenza dei treni regionali, mentre l'utilizzazione di materiale a piano ribassato,

particolarmente adatto al traffico regionale, comporterà sensibili miglioramenti degli standard di qualità.
Anche il traffico a lunga percorrenza risente dei benefici complessivi che interessano tutta la Puglia in seguito alla elettrificazione della Bari-Lecce, che consente un maggior numero di relazioni con Roma effettuate con materiale Etr.
È stata infine evidenziata l'importante novità costituita dal frazionamento dei posti prenotabili, grazie al quale le stazioni intermedie possono disporre di un contingente di posti da mettere a disposizione dei viaggiatori che non partono dalle stazioni di origine.
I rappresentanti dell'Assoutenti hanno sottolineato la funzione del confronto tra Fs e clientela, auspicando che gli incontri si possano svolgere con maggiore anticipo rispetto all'entrata in vigore dell'orario. Non hanno inoltre mancato di mettere l'accento sulla riduzione delle risorse a disposizione del trasporto ferroviario e sui problemi finanziari che potranno derivare dalla regionalizzazione del trasporto locale.
Una delegazione di pendolari di Bari ha lamentato la mancanza di treni da Bari fra le 16.09 e le 17.40, proponendo perciò di assegnare la fermata a Trani al treno regionale in partenza da Bari alle 17.10.
I pendolari della linea Bari-Foggia hanno sostenuto che è stata completamente ignorata l'esigenza di quei lavoratori che da Bari devono raggiungere Foggia tra le 7.00 e le 7.30 e chiedono inoltre di tener conto dei turnisti e di chi deve lavorare anche di domenica. Hanno infine anch'essi ribadito la necessità di discutere dei nuovi orari con maggiore anticipo rispetto al momento in cui entrano in vigore, per non trovarsi sempre di fronte al fatto compiuto.
I pendolari della linea Bari-Brindisi-Lecce hanno sottolineato che per raggiungere Bari al mattino l'offerta dei treni a lungo percorso, benché sempre più inconsistente, è maggiormente affidabile di quella dei treni regionali e hanno poi auspicato che l'Assoutenti divenga una voce ancora più autorevole nei confronti delle Fs.
Un pendolare di Lecce ha osservato che la formulazione degli orari dei treni Fs non è effettuata in sintonia con gli orari dei treni della Sud Est in partenza da Lecce. E questo "scollamento" provoca al cliente diretto a sud di Lecce fino a due ore di attesa.
Per quanto riguarda poi i treni a lunga percorrenza un cliente ha suggerito di ridurre le numerose fermate effettuate dai treni a lunga percorrenza, programmando nelle stazioni principali un maggior numero di coincidenze con i treni regionali.
Nelle sue conclusioni Carlo Pino si è dichiarato d'accordo con molti dei presenti in merito alla collocazione temporale di questi incontri, ma ha sostenuto che un incontro faccia a faccia con la clientela è sempre utile, perché consente di tarare gli orari successivi e di conoscere personalmente i responsabili della programmazione dell'offerta, che sono sempre disponibili a far tesoro delle richieste della clientela.

Agostino Romita

Sardegna

La località scelta per la presentazione dell'orario estivo quest'anno è stata San Gavino, il terzo centro della Sardegna per traffico passeggeri. Alla riuscita della manifestazione ha efficacemente collaborato il Comune, che ha messo a disposizione i locali del Teatro Comunale.
L'iniziativa, alla quale ha partecipato Carlo Pino, responsabile dei Rapporti con i clienti della Divisione trasporto locale, si è tenuta il 6 maggio e ha visto la partecipazione di un nutrito gruppo di pendolari (era presente anche una delegazione del Comitato del Sulcis), degli Amministratori di molti Comuni della zona e del Senatore Rossano Caddeo.
Nel corso dell'incontro, oltre alle novità dell'offerta estiva, sono stati illustrati i programmi di sviluppo del Servizio viaggiatori. Gli accordi di programma sottoscritti l'8 agosto '95 e il 9 febbraio '96 fra le Fs e la Regione Sarda (il secondo impegna direttamente anche il ministero dei Trasporti) prevedono infatti interventi significativi, capaci di migliorare sensibilmente il sistema della mobilità dei viaggiatori da e per Cagliari. Particolare importanza riveste il progetto di raddoppio della tratta Decimomannu-San Gavino.
Durante il dibattito sono emerse opinioni contrastanti circa l'ubicazione della stazione di San Gavino: c'è chi, rifacendosi a un vecchio progetto, la vorrebbe spostare verso la zona dell'ospedale e c'è chi, pur nella consapevolezza del problema relativo alla soppressione dei passaggi a livello, preferisce invece l'attuale ubicazione, più baricentrica.
Tutti hanno comunque concordato su un punto: decidere rapidamente, per non far perdere al progetto del raddoppio il suo carattere di priorità.
Alcuni interventi hanno poi sottolineato la necessità di un'attenta analisi del sistema dei trasporti dell'intera area (San Gavino, Villacidro, Guspini, Arbus, Gonnosfanadiga, Sanluri, Sardara), per realizzare efficaci forme di integrazione tariffaria e vettoriale. È stata perciò formulata la richiesta di organizzare, entro il più breve tempo possibile, una Conferenza di servizi fra le aziende di trasporto e le amministrazioni locali, per individuare, sulla base degli indirizzi dell'aggiornamento del Piano regionale dei trasporti, i livelli minimi di servizi da garantire e gli interventi in grado di migliorare l'accessibilità al mezzo pubblico e l'interscambio tra ferro e gomma, attrezzando le aree adiacenti la stazione.
La Direzione regionale trasporto locale della Sardegna, da tempo attiva sul piano della mobilità integrata, si è impegnata a promuovere la Conferenza dei servizi e ad avviare il dialogo con il Comune di San Gavino, per arrivare, entro i tempi tecnici necessari, alla soppressione dei passaggi a livello e alla realizzazione di parcheggi di interscambio in prossimità della stazione.
Per quanto riguarda le osservazioni sull'orario estivo, la clientela di Iglesias ha lamentato il trasbordo a Villamassargia dal treno in partenza da Cagliari alle 14.16 (unico trasbordo su 13 collegamenti). Critiche anche sull'anticipo di 10 minuti (dalle 06.45 alle 06.35) della partenza del treno diretto 3952 per Oristano e sulla soppressione di alcune fermate. La Direzione regionale ha comunque deciso di monitorare i servizi resi, per individuare i correttivi da apportare con l'offerta invernale, fermo restando che occorre soddisfare le esigenze prevalenti e che ogni ulteriore fermata significa un allungamento dei tempi di percorrenza, con conseguente diminuzione della velocità commerciale.

Giorgio Asunis

Sicilia

L'annuale incontro con la clientela si è svolto il 30 maggio ad Agrigento, nell'Aula del Consiglio Provinciale.
L'iniziativa, denominata "Insieme per il trasporto metropolitano e regionale da e per Agrigento", è stata un'occasione di dialogo e confronto che i pendolari, provenienti da numerosi centri della provincia, non hanno voluto perdere. All'incontro hanno partecipato anche il Vicepresidente della Provincia regionale, Giovanni D'Angelo, e Stefano Pecoraro, in rappresentanza dell'Unione Industriali e Artigiani.
Da parte delle Fs non mancavano certo interlocutori qualificati. Erano infatti presenti i responsabili dei diversi settori operanti nell'isola: il Direttore regionale del trasporto locale, il Direttore della Zona territoriale Sicilia, Mario La Rocca, e i dirigenti delle varie strutture territoriali, oltre al responsabile dei Rapporti con la clientela della Divisione trasporto locale, nonché direttore di "Amico Treno", Carlo Pino, che ha introdotto il dibattito.
Il confronto, durato tre ore, ha registrato circa 30 interventi, con numerose osservazioni sulla pulizia dei treni, sui ritardi, sulla composizione dei convogli, sulle coincidenze, sul materiale rotabile, sulle tariffe e sugli orari.
Molte le richieste alle quali è stata fornita risposta nel corso dell'incontro: per alcune di esse è stata anche assicurata l'adozione dei provvedimenti necessari già nel corso dell'orario estivo – ove possibile – o un'attenta valutazione nella programmazione dell'offerta invernale.
La Direzione regionale non si era presentata ad Agrigento "a mani vuote". Già nel primo pomeriggio alla stazione era stato presentato un convoglio di elettromotrici Ale 841 fornite di aria condizionata e nuovi arredi, utilizzate nei collegamenti con Palermo. Su tale relazione, infatti, a partire dall'entrata in vigore del nuovo orario, metà dei treni ha in composizione due Ale 841 e due rimorchi del tipo Le 581 e Le 761, con velocità massima di 160 km/h, e un totale di 302 posti offerti. Con l'assegnazione di altri tre convogli, verosimilmente dal prossimo orario invernale, tutti i collegamenti fra Agrigento e Palermo potranno essere effettuati con il nuovo materiale rotabile modernizzato, migliorando la qualità del servizio e aumentando ulteriormente la quantità dei posti offerti.
La realizzazione del progetto di velocizzazio-

ne della linea Palermo-Agrigento, elaborato dalla Direzione territoriale Rete, e l'impiego delle Ale 841 consentiranno poi di abbassare a 90-95 minuti, rispetto ai 120 attuali, la percorrenza tra i due capoluoghi.
Il progetto sarà sviluppato per fasi successive e prevede alcune correzioni geometriche del tracciato. Sulla tratta Aragona Caldare-Agrigento la Direzione regionale ha anche in programma la realizzazione di un sistema di trasporto di tipo metropolitano integrato, che comporta il raddoppio fra Aragona Caldare e Agrigento Bassa, fino all'imbocco della galleria Spinasanta, e la costruzione delle seguenti fermate: Caldare, Aragona Caldare (stazione esistente), Ospedale San Michele, Fontanelle, Agrigento Bassa (stazione esistente), Quadrivio Spinasanta, Agrigento Centrale (stazione esistente).
Presso la stazione di Agrigento Bassa, che in questo contesto funzionerà da nodo di interscambio bus-treno, sorgerà un terminal di autobus urbani ed extraurbani e un parcheggio per auto, moto e bici.
Inoltre, per dare un assetto integrato ai trasporti nell'agrigentino, si sta valutando la possibilità di realizzare un servizio di tipo metropolitano Agrigento Centrale-Agrigento Bassa-Porto Empedocle con fermate al Tempio di Vulcano, a Villaseta e alla Valle dei Templi, nonché il recupero della tratta Porto Empedocle-Succursale-Molo per un servizio Fs/Siremar per le isole Pelagie, supportato da un sistema di tariffazione integrata.
Un primo risultato per la fattibilità dei progetti è stato ottenuto proprio nel corso dell'incontro con i pendolari: il Vicepresidente della Provincia regionale, Giovanni D'Angelo, ha dato la disponibilità dell'Amministrazione provinciale a inserire il raddoppio tra Aragona Caldare e Agrigento nel prossimo Piano Triennale delle Opere, a tenere una riunione tecnico-operativa con le Ferrovie per stabilire i dettagli dell'iniziativa e ad attivarsi insieme all'Amministrazione provinciale per definire con le Fs un Accordo di Programma mirato alla velocizzazione della linea Palermo-Agrigento.
In conclusione dell'incontro sono stati dati due importanti appuntamenti: con i pendolari, a giugno, ancora presso la Provincia regionale, e poi con l'Amministrazione provinciale, a settembre, per continuare a costruire "insieme" il trasporto metropolitano e regionale da e per Agrigento.

Franco Vittorio Scimò

Toscana

Sicuramente utile, e non certo rituale, l'incontro che si è svolto a Siena il 22 maggio per presentare le novità dell'orario estivo. Molte sono state infatti le critiche, di metodo e di merito, mosse dai numerosi intervenuti e molte anche le questioni poste all'attenzione dei responsabili delle Fs.
Le critiche di metodo vertevano sull'utilità di suggerimenti e richieste avanzati in presenza di un orario già confezionato e quindi pressoché immodificabile. Gli incontri, è stata la proposta, per avere una logica devono perciò essere tenuti nella fase di progettazione dell'orario, non a pochi giorni dalla sua entrata in vigore. Queste, in estrema sintesi, le obiezioni più ricorrenti, che prefigurano, in ogni caso, l'impegno a un confronto più diretto, soprattutto da parte di quella clientela che non si riconosce nei tradizionali interlocutori istituzionali delle Fs (Enti locali e associazioni più rappresentative). Nelle questioni di merito sono intervenuti i rappresentanti del comitato pendolari Pisa/Grosseto, lamentando, in modo risoluto, i disagi causati dall'anticipazione della partenza da Pisa del treno iR 2345 per Roma e, più in generale, dalla scarsa attenzione nella programmazione sulla direttrice Pisa-Roma. Puntuali, anche se non sempre accettate, le risposte fornite dalle Fs. Non è stato infatti facile far comprendere che le variazioni introdotte sono spesso conseguenza di aggiustamenti che interessano i collegamenti a lunga percorrenza, per i quali le coincidenze sono imprescindibili.
Dai pendolari e dagli amministratori sono anche stati ripresi con grande incisività i problemi più strettamente connessi al comprensorio senese. Fortemente criticato è stato l'anticipo di 15 minuti della partenza del treno R 6291/11777 Siena-Chiusi C. T., un provvedimento sicuramente funzionale al mantenimento a Chiusi della coincidenza con l'iR 2319 per Roma, ma che penalizza i numerosi turnisti, in particolare ospedalieri, che terminano il lavoro alle 20.00 e non hanno la possibilità di utilizzare il treno per far rientro ad Asciano. Al riguardo, ha fatto rilevare il responsabile delle Fs, un'indagine svolta tra i frequentatori del treno ha permesso di accertare che 15 persone (il trenta per cento del totale) erano interessate al proseguimento sulla direttrice Chiusi-Roma. Da qui la necessità di salvaguardare la coincidenza, considerato anche che il treno iR 2319 costituisce l'ultimo collegamento della giornata con Roma. È stata poi lamentata la soppressione, nei giorni festivi, del collegamento Siena-Firenze, che avrebbe consentito una valida opportunità per i collegamenti da Empoli verso Pisa e il litorale e da Firenze per Bologna e Milano.
Si è fatto infine rilevare che la mancata assegnazione di una fermata a Montepescali all'iR 2336 penalizza i collegamenti da Siena per la costa, da Follonica a Livorno.
Queste, insieme ad alcune altre, le questioni poste maggiormente in rilievo nel corso dell'incontro. Su di esse, in particolare sulle ultime due, la discussione è stata particolarmente approfondita e si è avvalsa del contributo dei responsabili della programmazione. A talune richieste, nonostante le difficoltà contingenti, è stato anche possibile dare una risposta positiva. Al treno iR 2336, infatti, il sabato e nei giorni festivi è stata assegnata una fermata a Montepescali, per garantire la coincidenza verso nord ai viaggiatori del D 3031 Firenze-Siena-Orbetello.
È stata decisa anche l'effettuazione, sempre nei giorni festivi, del treno D 3030 Siena-Empoli-Firenze, in modo da garantire a Empoli le coincidenze per il mare (D 3107 per Pisa-Livorno-Piombino e D 1813/1812 per Pisa-Sestri Levante) e a Firenze quelle verso Bologna e Milano.
Si tratta di risposte certamente parziali e non esaustive delle problematiche evidenziate, ma sono comunque indicative della concreta attenzione che la Divisione trasporto locale – attraverso le proprie strutture regionali – intende prestare alle esigenze della clientela.

Athos Passalacqua

Trentino

Quest'anno è toccato a Pergine Valsugana, il 24 maggio, ospitare, presso la sede del Comprensorio Alta Valsugana, l'incontro pubblico per la presentazione del nuovo orario. All'incontro hanno partecipato rappresentanti delle Aziende di promozione turistica della Valsugana, dei Comuni, della Provincia, esponenti dell'Associazione utenti del trasporto pubblico e numerosi clienti interessati. Per le Fs erano presenti rappresentanti della Divisione trasporto locale, del trasporto locale provinciale e del settore passeggeri (lunga percorrenza e offerta internazionale sulla relazione con Austria e Germania). Da parte delle Fs è stato evidenziato il positivo e proficuo rapporto con la Provincia di Trento, che ha consentito finora di attuare l'integrazione tariffaria fra i vettori del trasporto pubblico provinciale, il mantenimento del buon livello di offerta messo in atto con l'orario estivo 1995, nonché la sottoscrizione di una convenzione che prevede, tra l'altro, la sistemazione delle stazioni di Pergine e Borgo Valsugana, per realizzare l'interscambio con gli autobus e parcheggi per auto e veicoli a due ruote.
I partecipanti all'incontro sono stati informati dell'interruzione, nel mese di agosto, della linea Trento-Mestre fra le stazioni di Trento e Pergine, per consentire la costruzione del nuovo ponte sul torrente Fersina, che porterà, finalmente, alla eliminazione della limitazione di velocità a 10 km/h. Successivamente è stata illustrata la modifica dell'orario dei treni interregionali della linea Brennero-Bologna (per metterli in coincidenza a Verona con i treni intercity della linea Milano-Venezia) e sono stati annunciati il prolungamento fino a Verona di alcuni treni regionali prima limitati ad Ala e un nuovo collegamento, via Valsugana, fra Trento e Padova e viceversa, oltre all'impiego su alcuni treni di carrozze per medie distanze in sostituzione delle automotrici diesel fra Trento e Venezia.
I rappresentanti dell'Utp-Assoutenti hanno evidenziato la necessità di un maggior coordinamento fra l'offerta delle Fs e della Ferrovia Trento Male, in particolare per quanto attiene alle coincidenze nella stazione di Trento. Hanno inoltre posto l'accento sulla necessità di salvaguardare e migliorare il trasporto pubblico in generale e quello ferroviario in particolare. È stato infine manifestato interesse per quanto si è fatto in provincia di Trento sul piano dell'integrazione tariffaria. Le critiche più frequenti hanno riguardato la qualità del materiale impiegato sulla linea della Valsugana e i frequenti ritardi e in-

terruzioni. È stato poi auspicato un miglioramento delle relazioni dirette fra Trento e Venezia e un aumento dei posti offerti nei tratti e nelle ore di maggior frequentazione.
Fra le note critiche e le varie richieste ha trovato spazio però anche qualche apprezzamento, in particolare per la rivista "Amico Treno" e per l'attenzione posta ad alcuni problemi contingenti.
In chiusura dell'incontro, il direttore di "Amico Treno" ha posto l'accento sugli effetti che il Contratto di Servizio, recentemente stipulato fra Stato e Fs, e la legge sulla regionalizzazione del trasporto locale potranno avere sul livello di offerta e sull'organizzazione del trasporto collettivo nel suo insieme (ferrovie, autobus, metropolitane).

Mario Benedetti

Umbria

Dopo le precedenti esperienze di Terni e Foligno, è toccato a Spoleto ospitare il tradizionale incontro per la presentazione dell'orario.
Fino alla nascita della Direzione regionale trasporto locale, l'Umbria rientrava nella giurisdizione di ben tre compartimenti ferroviari (Ancona, Roma e Firenze), nessuno dei quali aveva uffici direzionali nella regione.
Questi tre incontri sono perciò serviti anche per impostare uno stabile rapporto con la clientela, con i gruppi organizzati e informali, con gli Enti locali.
Nella relazione introduttiva il Direttore regionale ha sostenuto che l'orario di quest'anno è il risultato dell'affinamento di un lavoro cominciato con l'offerta estiva 1994.
La rimodulazione progressiva di tutto l'impianto dell'orario, ha spiegato il responsabile della Direzione Umbria, si è sviluppata principalmente su tre livelli:
– miglioramento dei collegamenti con Roma e Firenze, attuato sia attraverso l'istituzione di servizi diretti che attraverso il perfezionamento delle coincidenze a Terontola e Orte;
– estensione progressiva della continuità dei servizi sulla direttrice Perugia-Assisi-Foligno-Spoleto-Terni, con drastica riduzione della necessità di effettuare cambi a Foligno;
– aumento delle velocità commerciali, realizzato mediante la selezione delle fermate, il riposizionamento dei servizi sulle fasce più richieste e la chiusura di qualche stazione a scarsissima utilizzazione.
Non mancano, inoltre, nuovi servizi, come il collegamento diretto Orvieto-Perugia e viceversa, il collegamento diretto Perugia-L'Aquila e viceversa (via Todi) e una vasta rimodulazione del servizio sulla Terni-L'Aquila.
La novità più rilevante resta comunque, in assoluto, l'integrazione con la Ferrovia Centrale Umbra che con quest'orario compie i primi significativi passi verso un servizio Ferroviario Regionale, da integrare, in seguito, con i servizi di trasporto su gomma.
La politica generale delle Fs, e in particolar modo del settore trasporto locale, è stata illustrata da Carlo Pino, direttore di "Amico Treno", che ha sottolineato, fra l'altro, i cambiamenti che si prospettano nel sistema della mobilità regionale e le possibilità offerte dalle indispensabili integrazioni dei servizi e delle tariffe. Nel corso del dibattito oltre a qualche lamentela su particolari problemi di orari o coincidenze, da tempo segnalati e purtroppo non ancora risolvibili, è stato manifestato apprezzamento per gli sforzi compiuti nella programmazione dell'orario ed è stato richiesto il massimo impegno per garantire la puntualità. Il riferimento era ai problemi sorti nell'ultimo periodo, in concomitanza con l'attivazione del "Controllo Centralizzato del Traffico" sulla Terni-L'Aquila e sulla Foligno-Terontola.
Dopo il rappresentante dell'Assoutenti, che ha messo l'accento sui positivi risultati prodotti un po' ovunque dal dialogo instaurato con le Fs, è intervenuto l'ingegner Sorcini, Vicedirettore della Spoletina Trasporti, che ha ricordato i rapporti di collaborazione tra le due imprese, sia nel settore del pendolarismo che in quello turistico.
Infine, il Vice sindaco di Spoleto, Libori, ha elogiato le Fs per aver intrapreso la strada del confronto con la clientela e ha rimarcato l'importanza che il trasporto ferroviario riveste per la città di Spoleto e per lo sviluppo del settore turistico.

Giovanni Pinchi

Valle d'Aosta

Rappresentanti regionali, Amministratori locali, associazioni della clientela e singoli viaggiatori hanno preso parte ad Aosta all'incontro che si è svolto il 22 maggio presso l'Assessorato dell'Ambiente, Territorio e Trasporti. Nella relazione di apertura, il Direttore regionale del trasporto locale Fs ha esordito con una nota incoraggiante, precisando che i rigori della Legge Finanziaria '96 non produrranno effetti sul trasporto ferroviario in Valle d'Aosta, perché si tratta di un settore disciplinato da accordi contrattuali stipulati fra Regione Autonoma e Ferrovie, per le linee Aosta-Torino e Aosta-Pré Saint Didier. A questa significativa e rassicurante premessa ha fatto seguito la presentazione vera e propria delle principali novità dell'orario estivo '96, che ha recepito la quasi totalità delle diverse richieste di variazione, ritocco, calibratura, rettifica... In definitiva, è stato realizzato un aumento delle coincidenze a Torino e a Chivasso e la velocizzazione di alcune percorrenze. Sono inoltre stati forniti alcuni dati di grande interesse sulla puntualità dei treni: secondo il quadro statistico di aprile, il 97 per cento dei convogli è giunto a destinazione in orario o con un ritardo non superiore a 10 minuti. Ulteriori ottimizzazioni sono difficilmente ipotizzabili, se non con il completamento del passante ferroviario torinese, considerata la congestione di traffico, sia alle porte della nodale stazione di Chivasso che nella fase di ingresso nel capoluogo piemontese. Per quanto riguarda gli impianti è stato posto l'accento sull'avanzata ristrutturazione della stazione di Aosta e sull'avvenuta consegna alle rispettive Amministrazioni delle aree per parcheggi d'interscambio – con alcune realizzazioni già avviate – in località Pont Saint Martin, Verres, Chatillon e Arvier.
Dopo qualche cifra sulle frequentazioni regionali (due milioni e mezzo di viaggiatori nel 1995 e almeno 10 mila anziani che hanno utilizzato le specifiche agevolazioni tariffarie) e un accenno alla futura tariffa unica integrata, è stata annunciata l'estensione alla linea Aosta-Pré Saint Didier del servizio treno+bici. Nel corso del dibattito sono stati sottolineati i problemi relativi al materiale rotabile e ai servizi informativi e sono state manifestate preoccupazioni per i previsti percorsi italofrancesi Etr-Tgv, che secondo qualcuno potrebbero "ingarbugliare" le tracce della tratta Chivasso-Torino. C'è stata inoltre una richiesta sulle prospettive di conclusione dei lavori nell'impianto di Chatillon. Grande competenza hanno mostrato i rappresentanti delle associazioni della clientela, che hanno compiuto un'accurata (e pacata) analisi di alcune particolarità della nuova offerta '96. L'incontro – come del resto la conferenza stampa che l'aveva preceduto in mattinata – si è comunque svolto in un clima disteso, nella consapevolezza che la sensibilità alle esigenze della clientela è un elemento ormai acquisito, come d'altra parte il rapporto di collaborazione tra Fs e Regione, che produrrà altri significativi risultati nel momento in cui saranno realizzati i progetti in cantiere.

Edoardo Gorzegno

Veneto

Il confronto avviato fin dal '92 con la clientela del trasporto pubblico del Veneto è proseguito quest'anno nella sede della Fiera Campionaria Internazionale di Padova. Temi del dibattito sono stati l'orario estivo '96 e il "Progetto d'Integrazione dei Servizi di Trasporto nelle Province di Padova, Venezia e Treviso". Numerosi i partecipanti e gli interventi.
A rimarcare l'importanza dell'incontro, la presenza del Condirettore dell'ASA Trasporto metropolitano e regionale, ingegner Stefano Bernardi, del Presidente dell'Utp-Assoutenti, Massimo Ferrari, dell'Assessore ai Trasporti della Regione Veneto, Raffaele Bazzoni, dell'Assessore ai Trasporti della Provincia di Padova, nonché Delegato Assoutenti Veneto, Mario Vio. Erano inoltre presenti i Responsabili delle Aziende di Trasporto pubblico locale interessate al progetto PA-TRE-VE, il Vice sindaco di Schio, alcuni rappresentanti di altri Comuni ed esponenti delle Organizzazioni sindacali.
Sia nell'apertura che nella chiusura del dibattito, coordinato da Carlo Pino, direttore di "Amico Treno" e responsabile dei Rapporti con i clienti della Divisione trasporto locale, da parte delle Fs è stata ribadita l'importanza del dialogo con i clienti e le amministrazioni locali per realizzare il miglioramento del servizio.
Nella programmazione dell'offerta estiva '96,

grande peso hanno avuto gli incontri territoriali con i pendolari, organizzati dalla Direzione regionale trasporto locale Veneto e dall'Assoutenti, che si sono svolti alla fine del '95 a Legnago, Bassano del Grappa e Conegliano, località poste su linee ferroviarie considerate piuttosto "calde", sia per problemi di orario che per carenze di carattere strutturale. Delle 64 segnalazioni e proposte emerse in quella fase, il 42 per cento è stato accolto favorevolmente, mentre il 39 per cento è oggetto di attenta valutazione, in attesa che si verifichino le necessarie condizioni di fattibilità. Ha ricevuto risposta negativa solo il 19 per cento delle richieste. L'orario estivo '96, hanno fatto presente le Fs, è comunque da valutare in relazione al potenziamento del servizio attuato nel '95, rispetto al quale rappresenta un momento di assestamento e di consolidamento. Non mancano tuttavia significativi elementi di miglioramento, come il rinforzo delle fasce pendolari, l'istituzione di nuovi treni, la modifica di alcuni orari per realizzare nuove coincidenze. Tali novità, già anticipate nel numero 4 di "Amico Treno", riguardano la linea Venezia-Sacile (rinforzata nella fascia pendolare 12.30-14.40 con due nuovi treni regionali destinati soprattutto alla clientela studentesca) e la linea Venezia-Portogruaro, con la modifica degli orari degli iR tra Venezia e Trieste, che consentono coincidenza a Mestre anche con gli IC da e per Roma. Per quanto riguarda la Padova-Bassano, è stata accolta la richiesta di far circolare un nuovo treno da Trento a Padova, con arrivo alle 9, e di estendere fino a Trento il percorso di un treno pomeridiano in partenza da Padova per Primolano. Sulla Venezia-Bassano è stato esteso il percorso di un treno pomeridiano limitato a Castelfranco e sono stati resi giornalieri, anziché solo feriali, alcuni treni in arrivo a Venezia al mattino e nel primo pomeriggio. Sulla Venezia-Belluno/Calalzo c'è anche da registrare l'istituzione di 3 nuovi collegamenti quotidiani diretti (che salgono così da 12 a 15) e l'utilizzazione di treni navetta al posto delle vecchie motrici diesel per risolvere i problemi di affollamento. Sono stati inoltre annunciati lavori di ristrutturazione tra Longarone e Calalzo (con interruzione della linea per 50 giorni, a partire dal 27 maggio) e sulla Vicenza-Schio, con una temporanea riduzione delle sue potenzialità, che si traduce nella diminuzione del numero di treni circolanti. A lavori completati sarà possibile ripristinare un'offerta commerciale complessivamente corrispondente in quantità a quella dell'orario invernale '95/96. Non è stato agevole affrontare il discorso sulla Milano-Venezia. Infatti, se da un lato il servizio è stato potenziato qualitativamente attraverso il cadenzamento orario dei treni IC, secondo il programma Eurostar illustrato dai responsabili della Direttrice Nord-Est della Divisione passeggeri, dall'altro ha creato disappunto la contemporanea riduzione dell'offerta degli iR tra Verona e Venezia, in parte sostituiti da 8 treni Diretti circolanti sulla medesima tratta.

Su questo punto ha insistito il Presidente dell'Assoutenti nazionale, che ha sottolineato anche l'urgenza, una volta risolti i piccoli disservizi, di rispondere in modo adeguato alle esigenze della clientela, investendo risorse nel potenziamento della rete (quadruplicamenti delle linee ecc.). E proprio i clienti, in vista della non lontana regionalizzazione del servizio Fs, sono stati sollecitati a far sentire la propria voce presso la Regione, affinché siano dedicati finanziamenti consistenti al servizio ferroviario, per migliorarne la qualità. Anche il delegato Assoutenti Veneto, nonché Assessore provinciale ai Trasporti di Padova, ha espresso parere fortemente critico sulla conversione del servizio interregionale sulla Milano-Venezia in IC e ha marcato l'importanza di Padova come centro intermodale nel sistema dei trasporti, illustrando le proposte della Provincia (costruzione di parcheggi, servizi di qualità come i collegamenti con l'estero) e proponendo l'estensione del servizio metropolitano sulla Venezia-Padova. In tale quadro, l'intervento di Marco Zanier, del Csst (Centro Studi sui Sistemi di Trasporto), ha centrato l'attenzione sul secondo tema del dibattito, l'integrazione del sistema dei trasporti nel triangolo Venezia, Padova, Treviso, portando il contributo della Società di Consulenza responsabile del progetto, alla cui redazione collaborano, mediante appositi gruppi operativi, le Aziende interessate. L'illustrazione del progetto, che coinvolge 9 Aziende di trasporto su gomma e su ferro operanti nell'Area delle province di Padova, Venezia e Treviso, ha suscitato tra i presenti notevole interesse. Nel corso del dibattito, è stata avanzata da parte del pubblico la richiesta di estendere l'integrazione alle aree di Vittorio Veneto e Rovigo. A chi poneva i problemi della Monselice-Mantova, "dimenticata da Dio", le Fs hanno risposto con l'istituzione di una nuova relazione diretta festiva tra Legnago e Padova/Venezia e viceversa. Accogliendo la richiesta degli Enti locali interessati, è stata anche istituita una nuova relazione diretta pomeridiana per Padova e viceversa, con arrivo a Padova da Mantova alle 15.30 e partenza da Padova per Mantova alle 16.57. Sulla Verona-Legnago-Rovigo sono stati immessi due nuovi treni (al mattino per Rovigo e alla sera in senso inverso) ed è stato esteso il percorso fino a Verona di un treno in partenza da Rovigo e precedentemente limitato a Legnago.

Inoltre, alla richiesta di un servizio estivo Padova-Chioggia è stato risposto confermando il collegamento festivo Verona-Chioggia via Padova, con un orario maggiormente mirato alle esigenze della clientela balneare.

L'Assessore regionale ai Trasporti, Bazzoni, nel suo intervento ha rilevato la concomitanza tra l'incontro di Padova e altri aventi per tema la mobilità e le infrastrutture, sottolineando il particolare valore del confronto con i pendolari. Esprimendo apprezzamento per l'orario estivo, seppure con qualche perplessità sulle politiche tariffarie, il rappresentante della Regione ha auspicato un seguito agli incontri, per realizzare una maggiore sincronia tra i soggetti interessati all'integrazione, vera strada obbligata per il futuro del trasporto pubblico. Significativo anche il riferimento ai progetti di quadruplicamento sulla Mestre-Padova e alle problematiche connesse alla creazione del servizio metropolitano di superficie. L'obiettivo finale, ha sottolineato l'Assessore, è quello di sottrarre traffico alla strada per dirottarlo su rotaia. La complessità delle problematiche affrontate nel dibattito è stata sintetizzata in maniera efficace dall'ingegner Bernardi, che si è poi soffermato sul problema della centralità del cliente. Il cliente ha sempre ragione, ha ricordato il responsabile del Trasporto locale, ma noi non possiamo fare l'impossibile: il nuovo materiale richiesto sulla Vicenza-Schio attualmente non c'è, bisogna aspettare. In altri casi, ha concluso Bernardi rispondendo a un pendolare che aveva chiesto di poter acquistare gli abbonamenti tramite banca, siamo però di fronte a proposte da valutare attentamente.

Paolo Galletta

CHARTER NEWS

Un treno, un sogno... Per rivivere un'emozione fai risorgere La Fenice

Prendere un treno, partire per una meta incantata, trascorrere una vacanza in luoghi bellissimi e realizzare un progetto importante: è questa la proposta che viene dai Comuni di Formia e Gaeta, dal gruppo Cucets-Robintour, con la collaborazione della Divisione Passeggeri Fs - Sviluppo Charter e del Comune di Venezia.

Una settimana di vacanza sulla Riviera di Ulisse, dal 13 al 20 settembre prossimi, per contribuire alla raccolta di fondi per la ricostruzione del teatro simbolo della cultura italiana e internazionale: La Fenice di Venezia.

Un treno speciale, il *Marco Polo*, rimesso a nuovo per l'occasione, partirà da Venezia e da Bologna per raggiungere Formia e Gaeta. L'ospitalità sarà in alberghi dotati di ogni comfort e il soggiorno verrà arricchito da iniziative, spettacoli ed escursioni nei luoghi più belli della costa e dell'interno.

Questa iniziativa è nata da un grande sforzo corale: la manifestazione, infatti, oltre a quello dei promotori, vede il contributo fattivo di tutti gli operatori commerciali e turistici, che hanno deciso di praticare condizioni molto favorevoli. Coinvolge inoltre associazioni, circoli e gruppi, accomunati dalla solidarietà e dall'interesse per l'arte, per la musica e per la cultura.

Per informazioni e prenotazioni ci si può rivolgere ad "Albatros", via del Rondone n° 3 - 40122 Bologna Tel. 051/520011, fax 051/522252).

Lettere&lettere

Cari lettori,
ricordate quel gioco che inizia con la filastrocca "È arrivato un bastimento carico, carico di... "?
Da voi arriva, in tempo per augurarvi "Buone Vacanze" (ritardi postali permettendo!), un "Amico Treno" carico, carico di G... G come GRAZIE! Grazie a tutti coloro che ci hanno scritto facendoci i complimenti per il nostro lavoro e, in particolare, a: **Addolorata Acquaviva** - Bisceglie (Bari), **Maddalena Antonini** - Milano, **Francesco Arcidiacono** - Fiumefreddo di Sicilia (Catania), **Daniela Battocchio** - Sirmione (Brescia), **Lucio Beco** - Montecastrilli (Terni), **Giuseppe Bertolotto** - Salerno, **Lorenzo Bizzi** - Figline Valdarno (Firenze), **Marilena Blefari** - Settimo Torinese (Torino), **Mariano Caiano** - Napoli, **Massimo Campeggi** - Bologna, **Stefano Cannata** - Villafranca Tirrena (Messina), **Michele Ceccon** - Vicenza, **Ercolina Coppa Moggi** - Milano, **Massimo Corradini** - Guastalla (Reggio Emilia), **Marco De Vit** - Udine, **Vinicio Di Biagio** - Orbassano (Torino), **Vincenzo Di Matteo** - Santa Maria di Castellabate (Salerno), **Maria Teresa Emina** - Dronero (Cuneo), **Antonio Isidoro Ferreira Santos** - Coimbra (Portogallo), **Ugo Furia** - Napoli, **L. B. Giacardi** - Torino, **Saverio Giordano** - Esperia (Frosinone), **Vincenzo Lo Bosco** - Raffaldi (Agrigento), **Irene Lotto** - Padova, **Marta Marigonda** - San Donà di Piave (Venezia), **Gabriele Masera** - Busto Arsizio (Varese), **Olimpia Motta dell'Ecoclub Piedone** - Milano, **Erme Mutilo** - Messina, **Marzia Ognibene** - Genova, **Ciro Pallonetto** - Sant'Anastasia (Napoli), **Gianluca Paniccia** - Centobuchi (Ascoli Piceno), **Giuseppe Parisi** - Bruino (Torino), **Francesco Pascale** - Succivo (Caserta), **Claudio Pavesi** - Mergozzo (Verbania), **Antonio Porreca** - Bologna, **Giuseppe Pucci** - Milano, **Gian Luigi Ratto** - Genova, **Antonio Renzulli** - Torino, **Daniele Rossi** - San Gemini (Terni), **Francesco Ruggiero** - Aprilia (Latina), **Antonio Sperti** - Venezia, **Paola Valli** - Terra del Sole (Forlì) e **Rita Varotto** - Livorno.



Ora, una sintetica risposta ad alcuni lettori.
Danilo Baldi di Pontassieve (Firenze) ha già festeggiato le nozze d'oro... con il treno (con cui è felicemente coniugato da più di cinquant'anni): è uno sportivissimo settantenne, pratica podismo (ultima corsa competitiva Firenze-Bologna, a staffetta, il 1° e il 2 agosto '95) e ci ha voluto simpaticamente inviare la ricetta per restare in forma. Volete sapere qual è? "Chi va a piedi o in treno, andata e ritorno, toglie il medico di torno!".
Desideriamo salutare **Walter Deitinger** di Roma che ha iniziato un proficuo scambio di corrispondenza con un lettore di "Amico Treno", **Fulvio Pellacani** di Milano, e ci ringrazia per aver reso possibile questo confronto di opinioni. Ne siamo felici.
Ci scusiamo con **Antonella Gilormo** di San Gregorio d'Ippona (Vibo Valentia) per i disguidi postali segnalati, ringraziandola per i complimenti e per i consigli.
Ringraziamo **Emanuel Kroemer** di Hilden (Germania) per gli auguri, suggerendogli di rivolgersi all'Asa (Area strategica di affari) Attività Immobiliari con sede a Roma, che si occupa della gestione e della valorizzazione delle attività immobiliari relative al patrimonio Fs non strumentale.
Sempre dalla Germania, un gruppo di studenti tedeschi dell'Università di Berlino "Technische Universität Berlin", interessati ai viaggi e alla lingua italiana, ci scrive per richiedere l'abbonamento, complimentandosi con la nostra rivista. Fra loro, ci piace citare Ignazzio Arifin di Berlino.
Riceviamo volentieri i "superlativi" apprezzamenti espressi da **Luigi Lastella** di Melfi, ma attendiamo con ansia le "critiche feroci e senza peli sulla lingua anche se costruttive sull'Azienda Fs" che - come ci ha anticipato nella sua missiva - desidera inviarci.
Louis Cristobal Medina Acosta (Strada Minerva, 874 fra Estero y Arroyo Cardenas Matanzas Cuba), richiedendoci un abbonamento alla rivista, ci scrive: "(...) imparo la lingua italiana, ma come no ho nesun vocabulario oppure dizionario, ho bisogno del tuo aiuto per avere un dizionario per imparare meglio la lingua italiana che mi piace molto. (...)". Caro Luis, purtroppo non possiamo inviarti lo strumento da te desiderato, ma ti abboniamo volentieri ad "Amico Treno". Ci scusiamo con **Roberto Panciera** di Dozza di Zoldo (Belluno) per gli inconvenienti rimarcati. Oltre che per la segnalazione, desideriamo ringraziarlo per i complimenti alla rivista. Siamo lusingati... ma non pensiamo che "Amico Treno" sia "(...) l'unica cosa riuscita pienamente dalle Ferrovie (...)". Siamo contenti che la nuova veste grafica del giornale sia piaciuta ai nostri lettori. Un "grazie" per tutti a **Loris Pellegrini** di Osoppo (Udine) che ci ha scritto in proposito.
Ringraziamo **Giorgio Pizzari** di Roma, un appassionato di locomotive e vapori che ha inviato una lettera molto singolare, raccontandoci le sue esperienze di viaggio e le motivazioni della scelta di lasciare definitivamente l'auto in garage, optando per il treno.
Un messaggio per **Carmelina Rotundo** di Firenze: il tuo racconto, nato in una sala d'attesa, e i tuoi versi, sul treno delle 5, sono veramente belli, complimenti! Li abbiamo conservati, nella speranza di poterli pubblicare al più presto.
Ci dispiace di non poter accontentare **Elettra Maria Spolverini** di Trieste che ci chiede di recapitarle, insieme ad "Amico Treno", anche le edizioni aggiornate dell'Orario Ufficiale... in omaggio!
Per chiudere, vogliamo esprimere tutta la nostra simpatia a **Giuseppe Viscardi** di Genova, per i suggerimenti e le giuste osservazioni.
Arrivederci (e se coniassimo un "arrileggerci"?) a settembre.

IL PERSONALE È POLITICO?

Catania, 08.04.96

Egr. sig. Direttore di "Amico Treno", ricevo puntualmente la rivista "Amico Treno" e ho letto parecchi articoli pubblicati su precedenti fascicoli e relativi a personaggi politici di vecchio e nuovo conio. Mi ha in particolare interessato e incuriosito un'intervista a Cossutta e un raccontino di tono ironico-denigratorio su Sgarbi e Berlusconi.
A questo punto, mi permetto chiederVi di far conoscere al pubblico degli ignari lettori quanto spende la Spa Fs per pagare le spese di questo libello. La domanda non è disinteressata perché, in passato, quando ancora la sinistra non si era incuneata in tutti gli spazi di spesa statuali, avevo pensato di chiedere alle Fs di mettere a disposizione dei passeggeri una rivista che avevo pubblicato dalle mie parti dal titolo "IL CORRIERE DELLE DAME E DEI SIGNORI". Ovviamente, la richiesta è stata inoltrata a mezzo di banale lettera raccomandata e senza un tagliandino ideologico di riconoscimento. Il silenzio, quindi, è stato l'esito necessitato o, meglio, scontato.
Se avessi avuto la splendida idea di cercare uno sponsor politico di sinistra avrei certamente ottenuto un diverso risultato.

Lina Arena - Catania

Catania, 21.05.96

Egr. dr. Cesare Vaciago, ho ricevuto la Sua del 13 maggio scorso e, nel ribadirLe la mia personale opinione circa lo spreco che le FFSS consumano impiegando denaro pubblico per stampare la rivista "Amico Treno" al servizio di una schiera di giornalisti "schierati a sinistra", vorrei adesso proporLe di intercedere presso il dr. Lorenzo Necci affinché una buona fetta del denaro destinato a soddisfare esigenze di partiti "amici" venga anche assegnato alla sottoscritta per ridare alle stampe una rivista dal titolo "IL CORRIERE DELLE DAME E DEI SIGNORI" che insieme ad altri amici di area liberale è stato stampato per soli quattro numeri e poi abbandonato per mancanza di fondi. La carenza di denaro era legata alla mancanza di amici potenti e, adesso, visto che la democrazia popolare ha invaso anche le finanze dello Stato, camuffate sotto le vestigia di una spa, chiedo che anche a me venga offerta la possibilità di stampare una rivista da offrire ai viaggiatori delle FFSS.
Posso conoscere il Suo parere in merito?

Lina Arena - Catania

Sul numero di maggio '95 avevamo già pubblicato una lettera, di analogo argomento, inviataci dall'avvocato Arena. Facciamo uno strappo alla regola pubblicando anche queste due, perché rispetto alla precedente (e a tutte le altre che ci ha mandato nel frattempo) la nostra lettrice aggiunge un nuovo elemento, scoprendo finalmente le carte.
Per dovere di cronaca riferiamo di una missiva privata inviata all'avvocato Arena dall'ingegner Cesare Vaciago il 13.05.96, in risposta alla lettera dell'8.4.96. Lo scopo era quello di ribadire, evitando inutili polemiche, che il nostro giornale non ha contenuti e finalità politiche, essendo schierato unicamente dalla parte della clientela pendolare.
Molto ingenuamente (a volte anche i Direttori Generali riescono a essere ingenui!) avevamo pensato che la signora fosse mossa unicamente da considerazioni di carattere politico e che una forma di comunicazione più riservata potesse evitarci di scivolare su un terreno da noi poco battuto (e pochissimo amato). E invece dobbiamo prendere atto del contrario.
Diciamo subito che non intendiamo addentrarci in dispute ideologiche: la nostra è una rivista aziendale e per quel che ci riguarda il mondo si divide in clienti, potenziali clienti e non clienti, indipendentemente da ogni loro appartenenza politica. Qualche sconfinamento ce lo consentiamo solo in materia di politica dei trasporti, stando comunque ben attenti a non interferire nella sfera di competenza dei soggetti istituzionalmente preposti a definirne gli indirizzi strategici e programmatici (e Dio sa quanto ci costi questa scelta!).
Diverso è il discorso rispetto all'impostazione "culturale" (se ci è consentita questa parola) del giornale, la parte riservata all'intrattenimento: sotto questo aspetto il taglio della nostra rivista non può non tener conto dei gusti, dell'età, della cultura e delle preferenze di chi la legge. Dobbiamo anzi dire che il crescente gradimento manifestatoci dai lettori ci "obbliga" a proseguire su questa strada. D'altra parte persino l'avvocato Arena è costretta ad ammettere di provare curiosità e interesse per i contenuti di queste nostre rubriche.
Per quanto riguarda poi le interviste (rarissime, comunque, quelle ai politici) riteniamo che l'unica accusa da cui dovremmo ragionevolmente guardarci è quella di fare della pubblicità occulta. Ribadiamo infatti che queste conversazioni non sono frutto di una deliberata scelta, ma sono originate da casuali incontri nei treni o nelle stazioni. Non sono dunque determinanti le nostre presunte preferenze politiche, ma le preferenze che alcuni noti personaggi accordano al mezzo di trasporto ferroviario. A questo proposito c'è anzi da rilevare che mentre sono numerosi gli esponenti del mondo della cultura e dello spettacolo che si servono del treno, sono purtroppo pochi i politici che hanno la buona abitudine di utilizzare questo mezzo di trasporto. Forse dovremmo invocare la "par condicio" anche nei confronti del treno.
E infine due parole sui personali risentimenti della signora Arena. Ciascuno è libero di cercarsi i propri nemici. Secondo alcuni eminenti studiosi di scienze sociali questa è anzi la condizione essenziale per stabilire un qualsiasi vincolo di gruppo, sia esso di carattere etnico, sociale o politico. Il mondo, come ci tocca spesso constatare, per qualcuno si divide in fascisti e comunisti, per altri in meridionali e padani, per altri ancora in credenti e infedeli, quando non addirittura in milanisti e interisti, romanisti e laziali ecc. Ora abbiamo scoperto una ulteriore distinzione: tra quelli che fanno un giornale e quelli che non sono riusciti a farlo. Noi, nostro malgrado, siamo tra quelli che fanno (crediamo abbastanza discretamente) un giornale per le Ferrovie, ma non crediamo che questo sia un motivo sufficiente per finire in tutte le altre categorie di nemici dell'avvocato Arena. Soprattutto perché non corrisponde al vero la sua affermazione circa una nostra necessaria appartenenza politica alla "sinistra". Al riguardo, segnaliamo il numero dello scorso aprile del periodico "Efeso" (un'altra rivista del gruppo Fs destinata al viaggiatore e distribuita gratuitamente su alcuni treni a lunga percorrenza), che contiene un lungo articolo del regista Franco Zeffirelli, candidato, proprio in Sicilia (e non certo per la sinistra), alle elezioni politiche del 21 aprile. "Amico Treno" stesso ha intervistato assessori e sindaci di ogni credo politico su temi di politica dei trasporti (consigliamo di rivedere i numeri arretrati).
Ci auguriamo che alla nostra attenta lettrice questi articoli non siano sfuggiti. Abbiamo tuttavia motivo di ritenere che non abbia avuto l'opportunità di leggerli, altrimenti, dopo tante lettere di protesta, ce ne avrebbe sicuramente inviata almeno una, non diciamo di scuse, ma di rettifica.
Ma probabilmente, come si può constatare dalla seconda lettera, all'avvocato Arena queste considerazioni, forse troppo astratte, interessano relativamente. Bandita ogni fumosità ideologica, ci chiede infatti concrete e "tangibili" manifestazioni di "mecenatismo".
Evidentemente la disponibilità e la cortesia che abbiamo dimostrato finora sono state male interpretate. Oppure la signora Arena confonde "liberalità" e "liberalismo", due termini che, utilizzati in alcuni ambiti, possono avere molti significati comuni, ma che rapportati al concetto di Stato finiscono per diventare antitetici. Se infatti sul piano umano la parola liberale fa pensare a una persona molto prodiga e generosa, sul piano delle idee politiche è liberale colui che intende ridurre al minimo gli impegni economici dello Stato, confidando nel ruolo imprenditoriale dei privati. Da liberale convinta (come ci sembra che sia) la nostra lettrice dovrebbe quindi accettare il responso del mercato, che ha - a suo tempo - decretato l'insuccesso del giornale "IL CORRIERE DELLE DAME E DEI SIGNORI". Renderebbe inoltre un ottimo servigio alle proprie idee se evitasse di contraddirle con richieste di sussidi allo Stato (o a quello che si ostina a reputare ancora Stato). Tra una Spa e un'Azienda di Stato le differenze sono infatti notevoli e a un avvocato non dovrebbero sfuggire.

FATTO!

Scrivo a proposito della campagna abbonamenti effettuata nel 1994 dalle Fs (con 9 abbonamenti senza interruzione se ne acquistava uno trimestrale al prezzo del mensile).
Poiché a dicembre '94 fu introdotto l'abbonamento integrato "Metrebus Lazio", chi non aveva potuto usufruire dell'agevolazione suddetta ed era in possesso dei 9 abbonamenti poteva chiedere il rilascio di un bonus.
Su mia richiesta, presentata nel gennaio 1995, a metà febbraio 1996 ricevetti i bonus in parola, con validità di mesi 6 dall'1.2.96 (importo comples-

sivo £. 244.000). Poiché nel frattempo (dall'1.9.95) avevo effettuato abbonamento annuale, ed essendo i bonus dei titoli nominali, mi trovo nella impossibilità di utilizzarli. Non avendo ricevuto, dalla biglietteria della stazione ferroviaria di Frosinone, informazioni in merito alla possibilità di trovare soluzione al problema, ho inviato una nota scritta alla biglietteria centrale di Roma Termini, da cui provengono i bonus.
Non ho ancora ricevuto risposta e, apprezzando l'opera finora svolta, mi rivolgo a voi nella speranza di ottenere un favorevole riscontro.

Enrico Valle - Patrica (Frosinone)

La richiesta avanzata dal nostro lettore ci sembra legittima. Per questo motivo la Divisione trasporto locale il 27 maggio scorso ha autorizzato la Direzione regionale del Lazio ad accordare al signor Valle un rinnovo del periodo di validità del bonus, a condizione che sia dimostrato il possesso dell'abbonamento annuale.

IL POSTINO SUONA... UNA SOLA VOLTA!

Alcuni mesi fa, mio fratello e io inviammo i tagliandi per l'abbonamento al periodico "Amico Metrebus", che successivamente cominciammo a ricevere regolarmente. Poi, un giorno, abbiamo cominciato a ricevere il vostro - graditissimo - periodico "Amico Treno", e desideriamo ringraziarvi perché è interessante. Non abbiamo, però, più ricevuto il periodico romano, e ci dispiace davvero, perché anche quello è interessante. Per cortesia, potremmo ricevere sia l'uno che l'altro?

Luciano e Adriana Ippoliti
Roma



Spettabile Redazione di "Amico Metrebus", ci siete ancora? E, se ci siete, dove sono io?
Scusate le precedenti (e spontanee) domande, ora mi spiego meglio.
Da ottobre 1995 non ricevo più a casa neanche un numero del mensile che ho seguito con interesse fin dai primi tempi. Inizialmente avevo pensato a un disguido delle Poste, poi a una cancellazione del mio nominativo dal vostro archivio degli abbonati, ma, quando nel febbraio 1996 è cominciato ad arrivarmi puntualmente a casa "Amico Treno", tra l'altro di mio gradimento, ho sperato che la cosa si fosse risolta e che sarebbe ricominciato ad arrivarmi anche "Amico Metrebus", visto che solo voi avreste potuto passare il mio nominativo alla redazione di "Amico Treno" (in quanto io non ne conoscevo l'esistenza), cosa di cui vi ringrazio. Ma mi sono sbagliata, poiché la vostra rivista non solo non è più arrivata, ma non sono riuscita a trovarne una copia, nemmeno nelle principali stazioni della metropolitana (ad esempio Rebibbia o Termini), come all'inizio. Gradirei pertanto che fosse nuovamente inserito nel vostro archivio abbonati il mio nominativo, che troverete in calce, pur mantenendo la continuazione dell'invio di "Amico Treno" che ho trovato analogamente interessante. Inoltre, mi farebbe piacere, se è possibile, avere anche gli arretrati di "Amico Metrebus". Colgo l'occasione per congratularmi con voi, per l'impegno con cui cercate di migliorare il servizio Atac e Cotral, tramite i suggerimenti dei vostri lettori - anche se purtroppo non sempre ci si riesce - e di come gestivate (e sicuramente gestite ancora) la vostra rivista. (...)

Cinzia Livi - Roma

Sono una studentessa liceale di 16 anni, che da qualche mese riceve puntualmente il tuo periodico. All'inizio pensavo che fosse semplice pubblicità, ma, leggendo man mano gli articoli, ho capito che era qualcosa di diverso e di più importante. Ciò che mi incuriosisce molto è il perché del vostro "regalo" nei miei confronti, dato che osservando i mittenti delle altre lettere, ho visto che ricevono "Amico Treno" persone per lo più adulte; con questo non intendo richiedere di smettere di mandarmi i vostri numeri, anzi, la mia lettera ha solo uno scopo: ringraziarvi! Anche a nome di chi non ha capito i vostri obiettivi, andate avanti e non badate alle cattiverie di certa gente, che non sa apprezzare tutto quello che è nuovo e che può aiutarci a migliorare questo nostro mondo!!!
Concludo ringraziandovi nuovamente, nell'attesa che il postino mi consegni il nuovo numero di "Amico Treno".

Laura Fidaleo - Itri (Latina)

Laura ci ha scritto a maggio. Probabilmente il postino (che arriva sempre in ritardo!) non le aveva ancora consegnato "Amico Treno" di aprile. Se la nostra amica di Itri avesse letto quel numero, avrebbe trovato la riposta ai suoi dubbi. Infatti, nella sezione "Argomenti" del numero 4/96 abbiamo pubblicato un articolo per spiegare e illustrare la tipologia degli abbonati ad "Amico Treno", considerando i dati relativi alle fasce di età, al sesso, alla professione, alla provenienza regionale. Queste percentuali sono state messe a confronto con quelle rilevate nel 1994, per evidenziare le variazioni più significative intervenute nel corso degli ultimi due anni, cercando di dare una possibile interpretazione ai dati che hanno subito i cambiamenti più vistosi.
Per fare un esempio, se analizziamo i dati relativi alle fasce d'età, Laura, che ha 16 anni, rientra in quel 19,43 per cento di abbonati ad "Amico Treno" che hanno un'età fino a 18 anni; se consideriamo i dati distinti per condizione professionale, Laura, visto che studia al liceo, rientra nel 48,5 per cento di abbonati che sono studenti; se prendiamo in esame i dati relativi al sesso, nel 45 per cento di abbonati di sesso femminile.
Laura è di Itri, in provincia di Latina, e dunque fa parte degli 86.411 abbonati del Lazio.
A questo proposito, nello stesso articolo, abbiamo precisato i motivi per cui molti abbonati alla rivista "Amico Metrebus" (periodico d'informazione per il cliente del trasporto locale, pubblicato da gennaio a dicembre '95) hanno ricevuto a casa anche "Amico Treno". Le due riviste sono nate (seppure in tempi diversi) con lo stesso obiettivo, la ricerca di un dialogo costruttivo, critico, propositivo, per tentare di affrontare insieme al cliente (come si fa tra amici, in modo semplice, trasparente, sempre con fiducia e con un po' di sana ironia... fra un litigio e un chiarimento) i molteplici problemi del trasporto locale.
Partendo dalla considerazione che coloro che avevano richiesto l'abbonamento ad "Amico Metrebus", ma che non erano ancora abbonati ad "Amico Treno", avrebbero potuto leggere con piacere e interesse anche la *primogenita*, abbiamo deciso (supportati dai positivi risultati di un'indagine telefonica condotta a campione) di inviare in abbonamento i due periodici. Abbiamo infatti rilevato che i lettori di "Amico Metrebus" erano in gran parte anche abituali utilizzatori del treno. "Metrebus", per chi non lo sapesse, è un'esperienza di integrazione vettoriale e tariffaria, tra le più significative mai realizzate: consente a molti cittadini del Lazio di utilizzare con un solo biglietto sia i mezzi su gomma che quelli su ferro.
Sospesa - non per nostra scelta - la pubblicazione di "Amico Metrebus", non abbiamo voluto interrompere la comunicazione con i nostri nuovi amici, un po' perché nessuno di essi ci ha mai chiesto di farlo, un po' perché abbiamo pensato di poter svolgere un'utile funzione di "supplenza".
Le tre missive che abbiamo pubblicato sono solo alcune delle tante inviate da chi (tra cui **Lucia De Fontes** e **Marco Paglialunga** di Roma) vorrebbe che il postino suonasse ancora... sempre due volte!

PENDOLARI CON DIRITTO DI VOTO

Alle forze politiche pavesi
Al giornale "La Provincia pavese"
Al periodico "Amico Treno"

I sottoscritti, nella propria qualità di elettori del Comune di Pavia, nonché di fruitori del trasporto ferroviario sulla tratta Pavia-Codogno, intendono sensibilizzare le forze politiche pavesi (oltre alla stampa locale e al periodico delle Fs) affinché tengano conto, nei propri programmi elettorali in vista del prossimo rinnovo dell'Amministrazione Comunale pavese, del seguente problema.
Treno Regionale 4915 con partenza da Pavia (Stazione Centrale) alle 6.38. Possibilità di una sua fermata anche alla stazione di Pavia Porta Garibaldi. I sottoscritti segnalano che, attualmente, tale convoglio non ferma a Pavia Porta Garibaldi per motivi apparentemente inspiegabili, visto che, successivamente, effettua a Belgioioso una sosta di ben otto minuti (dalle ore 06.53 alle ore 07.01) causa coincidenza con treno proveniente dalla direzione opposta previsto in arrivo a Belgioioso alle ore 06.58.
Ad avviso dei sottoscritti, se il treno in partenza da Pavia osservasse una fermata in più a Pavia Porta Garibaldi, potrebbe arrivare a Belgioioso entro le ore 06.57 (anziché 06.53) senza causare pregiudizi al traffico ferroviario ma comportando, d'altra parte, un beneficio ai pendolari residenti nella periferia est di Pavia (i quali eviterebbero di sobbarcarsi, in ore antelucane, il giro della città per raggiungere la Stazione Centrale). È opinione dei medesimi scriventi che il futuro Sindaco della città, a qualunque forza politica appartenga, possa svolgere una positiva opera di convincimento nei confronti delle Ferrovie dello Stato ai fini della risoluzione del problema. In tal senso, gli scriventi portano l'esempio del Sindaco di Chignolo Po, signor Guasconi, che è riuscito a ottenere (dal mese di settembre '95) l'effettuazione di diverse nuove fermate presso la stazione di Lambrinia, sulla medesima tratta Pavia-Codogno.
Ringraziando per l'attenzione

Pietro Bellinzona, Silvana Cornaggia, Roberto Guadagni, Massimo Mazzucco, Paolo Savio, Vanessa Tonello - Pavia
Fabio Paghini - Lacchiarella (Milano)

Tra i tanti destinatari di questa lettera mancano purtroppo gli unici che avrebbero potuto trovare una soluzione al problema: né i colleghi della Divisione trasporto locale né quelli della Direzione trasporto locale Lombardia, da noi interpellati, hanno infatti ricevuto tale richiesta. Ci hanno comunque assicurato che la possibilità di assegnare la nuova fermata all'ex regionale 4915 (ora R 5093 in partenza da Pavia alle 06.40) sarà valutata nella programmazione del nuovo orario invernale, riportando magari la partenza del treno alle 06.38.
E con questo crediamo di poter sfatare un altro pregiudizio: per comunicare con le Fs non occorrono particolari formalità burocratiche (certificato di godimento dei diritti politici ecc.), né è necessario essere sindaci o ricoprire altre cariche elettive.
Chiunque abbia da esporci un problema o una proposta può farlo in qualsiasi momento, anche lontano dalle elezioni. A questo proposito ricordiamo che recentemente, in tutte le regioni italiane, in occasione della presentazione dell'orario estivo, abbiamo tenuto degli incontri con la clientela e con le sue associazioni, per raccogliere pareri e suggerimenti. In Lombardia l'appuntamento era per il 16 maggio e proprio a Pavia.
Tra gli altri, erano presenti (oltre al direttore di "Amico Treno") il responsabile regionale del Trasporto locale Fs e (manco a farlo apposta!) il collega che ha coordinato il lavoro di impostazione degli orari.
Crediamo che questi nostri amici pendolari abbiano perso un'ottima occasione per chiedere una soluzione al loro problema. Ma a tutto c'è rimedio.



PER NON PERDERSI DI VISTA

Sono un fedele lettore già da alcuni anni. Ammetto che la prima cosa che ho sempre letto è stato Eritreo Cazzulati, ma poi un'occhiata la davo a tutto. Sono stato uno studente fuori-sede, un pendolare a scadenza mensile sulla disastrata tratta Bologna-Rovereto. In questi anni di Università (sei!!) ho sempre sognato di vedere i tempi di percorrenza ridotti alle più che ragionevoli due ore. Ma il raddoppio della linea non l'ho visto, o meglio ho visto i piloni vicino al Po, ma tanto manca il ponte! Comunque ormai è andata e mi trasferisco in altra residenza (all'estero) e quindi vorrei annullare il mio abbonamento per evitare lo spreco del simpatico giornaletto. I migliori auguri di prospero futuro da uno studente che ha sempre impiegato 2h e 56' per tornare a casa.

Emiliano Ballardini - Bologna

Auguri a te, caro Emiliano, per la tua nuova vita.
Abbiamo annullato l'abbonamento che ti consentiva di ricevere la rivista presso il tuo domicilio di Bologna. Ma pubblichiamo subito questa lettera, sperando che ti capiti ancora di leggere "Amico Treno".
Perché interrompere il nostro dialogo? Il "simpatico giornaletto" può raggiungerti ovunque, per intrattenerti con notizie e informazioni sul mondo dei trasporti, in Italia e all'estero, e anche con qualche proposta per i tuoi viaggi. Basta comunicarci il tuo nuovo indirizzo. A presto.

CCÀ NISCIUN' È FS

Sono sempre più convinto che "Amico Treno" dovrebbe espletare un ruolo molto potente nella conquista di nuovi clienti per le Fs e potrebbe farlo, con una certa garanzia di successo, nell'ambito dei pensionati perché: sono tantissimi, hanno fin troppo tempo per viaggiare, preferiscono farlo nelle ore di morbida e, in genere, sono disposti a tollerare ritardi dei treni e altri leggeri disservizi.
Dovrebbero rispondere bene anche per quello che segue: alcuni preferiscono passare le ore nei bar, ma molto spesso lo fanno di mala voglia (anche se ben celata) sapendo che ciò procura loro rimproveri dalle mogli, i più invece si annoiano moltissimo a fare sempre le stesse passeggiate camminando piano piano o oziando in lente chiacchiere con conoscenti per non tornare presto a casa dove le mogli non li vogliono perché intralcianti e ingombranti, fissate come sono, in genere, di mettere a soqquadro la casa per esagerate pulizie che, unitamente alle altre faccende, puntigliosamente e polemicamente ostentano per mostrare la loro indispensabilità, ma sotto sotto anche esse gradirebbero tanto sprezzare l'esasperante ripetitività viaggiando. Poi, dato che molti di essi, specie quando è brutto tempo, si portano nelle stazioni, sarebbe facile raggiungerli efficacemente con validi e convincenti messaggi pubblicitari (oggi sono proprio indispensabili!).
Secondo me per conquistare o riconquistare al treno i pensionati si dovrebbe operare così:
1) far loro capire che a una certa età è assurdo continuare a risparmiare in modo esagerato; che in tarda età la macchina è pericolosa e stressante; che la morte è sempre in agguato e che un sereno "carpe diem" è indispensabile perché il domani potrebbe riservare qualche malanno invalidante e allora addio viaggiare per distrarsi; queste cose le dovrebbero instillare nell'animo degli anziani, in modo indiretto e con la massima discrezione e accortezza psicologica, soprattutto quelli che curano la pagine centrali di "Amico Treno" (per esempio in "Terza Classe").
2) Inserire in qualche pagina messaggi di invito suadente a viaggiare; uno potrebbe essere il seguente: "Amico anziano, se ti hanno annoiato le stesse passeggiate, domani prendi il treno e passeggia in una città vicina: vedrai altre cose, altra gente, novità interessanti e tornerai a casa con una nuova carica. Prova e non ti pentirai! Il treno è accogliente e sicuro, offre ampio spazio,

il riscaldamento e i servizi igienici e, per giunta, costa poco, e per le ancora meno con la Carta d'Argento!". Un altro potrebbe dire: "Amiche anziane spezzate la ripetitività ossessionante di tutti i giorni: con il treno lasciate dietro noie, pensieri e preoccupazioni e viaggiando vi sentirete di colpo ringiovanite e rinvigorite!".
3) La suddetta campagna di conquista degli anziani al treno dovrebbe iniziare concedendo loro, per una volta, viaggi gratis, per esempio dalle 15 del sabato alle 15 della domenica, magari solo sulle linee secondarie (cioè quando e dove la certezza dei treni non affollati garantisce un primo incontro sereno, gioioso e fortemente invitante alla ripetizione).
L'operazione sopra descritta, che si potrebbe chiamare "Il treno per una migliore terza età", andrebbe pubblicizzata con notevole anticipo in TV e soprattutto con manifesti, almeno in tutte le stazioni destinate al sopra ipotizzato inizio e delle vicine.

Elvio Biscetti - Rieti

Il signor Biscetti è un nostro affezionato interlocutore e un'acuta "testa pensante" in materia di trasporti, oltre che un attento lettore di "Amico Treno", al punto che potrebbe essere inserito a pieno titolo tra i nostri collaboratori. Dal primo numero, infatti, ha intrapreso con la redazione una fittissima corrispondenza (inviandoci più di venti missive), dense di suggerimenti e proposte (tra l'altro partecipa attivamente anche ai nostri incontri con la clientela).
Questa volta, però, ci permettiamo di avere qualche perplessità sui suoi consigli e vogliamo spiegargli il perché.
Anche noi, come il lettore di Rieti, crediamo che "Amico Treno" possa dare un contributo alla pubblicizzazione dei vantaggi offerti dal mezzo di trasporto pubblico rispetto a quello privato: la nostra rivista può e deve avere un ruolo importante nel rapporto tra Azienda e cliente. Molto può fare, ad esempio, nel campo dell'informazione. Informazione corretta sul prodotto che si offre, su come va usato, sulla sua convenienza, e su cosa si sta facendo per renderlo più efficiente. Ci sono molti altri aspetti dell'informazione, tra i quali, ovviamente, anche una finalità promozionale (ad esempio, pubblicizzare iniziative turistiche col treno per evitare gli ingorghi autostradali nei week-end). Nel verbo *informare* c'è, inoltre, il significato di *indirizzare moralmente*. L'informazione può anche avere una funzione educativa. Nel nostro caso, cerchiamo di diffondere una cultura incline al "rispetto": dell'ambiente, degli altri viaggiatori, del mezzo pubblico.
E, in tema di "rispetto", partiamo dal presupposto che chi informa deve avere il massimo rispetto del destinatario del messaggio (il cliente).
La campagna di conquista degli anziani proposta dal signor Biscetti ci suona un po' come una forma di persuasione occulta: ci ha fatto venire in mente quelle farneticanti vendite di miracolosi prodotti di bellezza, urlate dalle emittenti private e indirizzate a ipotetici acquirenti, molto ingenui e sprovveduti.
Riteniamo che poche persone della terza età si possano riconoscere negli anziani descritti dal lettore. Durante la nostra modesta esperienza personale e lavorativa abbiamo incontrato tanti *over*... che si dedicano ad attività utili e interessanti e che sanno godersi pienamente il tempo libero: facendo volontariato, occupandosi dei nipoti, andando al cinema, a teatro, in biblioteca e, perché no, tenendosi in forma frequentando una palestra o una piscina (per inciso: a noi sembra che si divertano anche quelli che vanno al bar per una partita a briscola o a bocce, oppure per discutere di calcio e di politica... si immagina se dovessimo indirizzare a queste persone uno dei messaggi suggeriti - "la morte è in agguato", "domani può capitarti un malanno invalidante" - quali scongiuri? Provi poi a rivolgersi a una signora di sessant'anni dicendole: "Amica anziana", non glielo consigliamo).
Ci creda, signor Biscetti, i nostri lettori e clienti in pensione sono tanti, tutti critici ed esigenti: anche se spesso viaggiano solo per turismo, sono molto irritati dai ritardi e non tollerano affatto i disservizi. Per "conquistarli al treno", non servono suadenti messaggi né, tanto meno, qualche sporadica offerta promozionale. Occorrono i fatti e, in tal senso, una strategia idonea a soddisfare questo particolare segmento di clientela è quella di migliorare gli standard qualitativi del prodotto offerto. Perciò "Amico Treno", piuttosto che invitarti a "provare per credere... ti stupiremo coi nostri servizi", più sommessamente ti prega di avere un po' di pazienza, ti chiede di dare fiducia a chi ce la sta mettendo tutta per farti arrivare in orario; ti spiega quando potrai viaggiare più comodamente; ti consiglia qualche opportunità; ti suggerisce qualche itinerario.

P.S. *Ccà nisciun' è Fs*, lo slogan ideato per una recente pubblicità di "Amico Treno", vuole anche significare che abbiamo imparato ad avere il massimo rispetto dei nostri clienti e che non siamo - né vogliamo essere - venditori di fumo.

ADDIO ALLE ARMI

Era facile prevedere la brutta fine che sarebbe toccata alle obliteratrici collocate a coppie nelle stazioni già da allora preventivate da lasciare impresenziate. Molto più produttivamente le Fs potevano spendere quei soldi (dicono un milione ciascuna, è vero?) per la costruzione delle modernissime strutture di nuove fermate in quei grossi agglomerati residenziali o di fabbriche (per il flusso dei dipendenti) attraversati dalle ferrovie secondarie, ma da esse non serviti (la gente odia le "rotture di carico" evitabili e le fugge!).
Ma le Fs non vogliono accrescere il numero degli utenti delle linee a scarso traffico in questo facile e sicuro modo! Ora ci sono molte fermate senza obliteratrici funzionanti da dove partono numerose persone che si regolano così: alcuni vanno dal capotreno (i conduttori sono rarissimi) per dichiararsi sprovvisti di biglietto oppure per presentargli quelli a fasce o di andata e ritorno; altri (specialmente quando piove) si limitano a mostrare da lontano i loro biglietti e salgono nella seconda o eventualmente nella terza automotrice; certi invece non mostrano niente dicendo ai vicini che il capotreno sa benissimo che la stazione è sprovvista di convalidatrici. Quest'ultimo si dedica (ma non sempre) a rilasciare biglietti agli sprovvisti e a scrivere negli altri: stazione, data, ora, numero del treno e firma (in più non manca qualche perditempo per cambio di banconote o per discussioni) e nel frattempo tanti utenti arrivati scendono senza aver avuti vidimati né forati i biglietti che ovviamente useranno di nuovo! Perché le Fs non obbligano (dopo averlo pubblicizzato efficacemente per mesi in tutte le stazioni) i partenti da stazioni impresenziate e sprovviste di obliteratrici a scrivere, prima di salire in treno, nel biglietto: stazione, data e ora di partenza (similmente come facevamo nel 1992 per i biglietti A. e R. quando le convalidatrici ancora non erano state collocate)?
Sembra che i dirigenti sottovalutino molto queste mancate entrate e pensino solo ai grossi problemi, in merito ai quali aggiungo: in questo difficilissimo momento è veramente fondamentale che le Fs incrementino gli utenti (e sbandierino vivacemente detto incremento) per non rischiare riduzioni ancora più drastiche dei finanziamenti e soprattutto per non perdere d'importanza rispetto ad altri settori di intervento pubblico (anche con il rischio di essere tacciati dai più come rottami del passato)! Non potendolo fare nelle principali, che vengono presentate sature, lo si può e lo si deve fare nelle secondarie, ma qui le Fs imprevidentemente operano, sprezzantemente, per il contrario con "risparmi" chiaramente controproducenti perché allontanano, irrimediabilmente, i migliori utenti! In più, se si attuerà quanto sostenuto dai politici alle elezioni, ci sarà nei prossimi anni una fortissima riduzione, o la scomparsa completa, dei soldati dai treni (per via del servizio militare lontano dalla propria città sostituibile con un dilettantesco servizio civile vicino alla casa). Con chi pensate di sostituire i tanti soldati che ora viaggiano per raggiungere la sede, per licenze, permessi, congedi e i familiari che frequentemente vanno a visitarli? Al fine di aumentare gli utenti Fs scrivevo la mia del 10/2/96 al direttore Pino e della quale allego fotocopia.

Elvio Biscetti - Rieti

Immaginiamo quali ire la pubblicazione di questa seconda missiva del signor Biscetti stia suscitando in chi, scrivendoci, è rimasto, purtroppo, ancora senza risposta. Ci scusiamo per il ritardo con tutti quelli che finora non hanno trovato un riscontro, sulle pagine del giornale o nella casella della posta, alle missive inviate; con chi ci ha scritto solo una volta e con tutti gli *aficionados* che, come il cliente di Rieti, hanno scritto decine di volte e hanno già ottenuto più di una risposta, in questa rubrica e in forma privata. Leggiamo con molto piacere tutte le lettere (con molto meno piacere quelle degli "anonimi", soprattutto gli anonimi "aficionados"... a buon intenditor!), sono il sale del nostro lavoro, ma non riusciamo a dare un sollecito riscontro a ogni missiva che riceviamo. Promettiamo di porre rimedio. Aiutateci anche voi, però, leggendo le risposte a quesiti comuni, o almeno simili, riportate in queste pagine, evitando le ripetizioni.
Ma torniamo al signor Biscetti.
Questa volta dobbiamo darle ragione: occorre migliorare l'efficienza delle obliteratrici e intendiamo provvedere (anche se contro il vandali-

smo "organizzato" poco si può fare), così come cercheremo di intensificare i controlli a bordo. Stiamo anche operando per migliorare la diffusione della rete di vendita, con una nuova organizzazione per intensificare la distribuzione esterna dei titoli di viaggio. Va inoltre detto, per inciso, che l'auspicabile estensione dell'integrazione tariffaria e vettoriale comporterà in qualche caso l'adozione di nuove tecnologie, per consentire un accesso agevolato all'intera rete. In Lombardia, ad esempio, è stato creato il Servizio Ferroviario Regionale, una Società mista, Fs/Ferrovie Nord Milano, realizzata per la gestione dell'esercizio dei treni locali, con l'obiettivo di attuare una completa ed efficace integrazione tariffaria e vettoriale. La progressiva estensione dell'orario cadenzato in tutta la regione comporterà l'introduzione di autoservizi a potenziamento dell'offerta, con la conseguente necessità di progettare e distribuire titoli di viaggio (e apparecchiature per la convalida) che garantiscano, da una parte, il controllo e l'equa ripartizione degli introiti, dall'altra, un facile acquisto e un'agevole utilizzazione da parte della clientela.
La scrittura manuale dei dati sui biglietti dava luogo ad abusi e per questo è stata abbandonata. Infatti, non era possibile stabilire se la scritta fosse stata apposta *prima della partenza* o *prima del controllo* (in ogni modo questo sistema non impediva di riutilizzare il biglietto in caso di mancata controlleria: il viaggiatore poco "onesto" poteva salire e scendere dal treno evitando di riportare i dati!).
Per chiudere: senza entrare nel merito dell'opportunità di una revisione del servizio di leva, non crediamo che il ridotto traffico di militari comporterebbe sensibili modifiche della domanda del trasporto locale. Anzi, dal momento che aumenterebbero gli spostamenti sulle brevi distanze, la domanda potrebbe addirittura essere incrementata.

turalmente, per la giusta segnalazione) vogliamo ringraziarlo.
1. Tutte le operazioni che servono a garantire l'igiene negli ambienti ferroviari sono svolte regolarmente. Tra queste, anche l'imbiancatura dei locali. Purtroppo, lo ripetiamo, non è facile preservare il decoro di luoghi molto frequentati: ci si scontra con chi non ha alcun rispetto per ciò che lo circonda e si diverte a imbrattare i muri.
2. Anche danneggiare le apparecchiature o gli arredi è uno fra gli svaghi preferiti dagli individui di cui al punto 1. Parafrasando il linguaggio dei Crepuscolari e rimanendo in sintonia con le espressioni cortesi del nostro lettore, sono "piccole cose di pessimo gusto", che denotano una diffusa inciviltà. Ad esempio, il corrimano della scala che porta al sottopassaggio del binario 19 della stazione di Milano Porta Garibaldi è stato rotto e si è venuta a creare quella pericolosa "sporgenza" di cui ci parla il nostro lettore. Non si è potuto provvedere con una semplice riparazione, ma è stato necessario rimuovere del tutto il corrimano danneggiato (presto sarà sostituito).
3. Il problema è stato risolto.
4. Anche noi ci siamo posti una domanda. Il nostro cliente afferma di arrivare a Milano in orario: dal momento che ci dà motivo di credere che non abbia l'abitudine di portare l'orologio, come ha fatto a stabilirlo? Certamente guardando uno dei tanti orologi che ci sono in stazione! In effetti, a Milano Porta Garibaldi ci sono 21 binari e su 20 di questi si effettua servizio viaggiatori. Su ogni marciapiede, in corrispondenza di ciascun binario, c'è un orologio perfettamente funzionante. Altri orologi sono a disposizione del pubblico in sala d'attesa, negli atri e sul tabellone elettronico delle partenze. Anche nel caso in cui uno di essi dovesse essere momentaneamente guasto... per conoscere l'ora ci sarebbe solo l'imbarazzo della scelta!

PICCOLE COSE DI PESSIMO GUSTO

Sono un pendolare della linea Lecco-Milano che vi scrive per segnalare lo stato di degrado della stazione di Milano Porta Garibaldi. 1. Perché i muri dei sottopassaggi non vengono più imbiancati? 2. Non ricordo da quanti mesi il corrimano della scala che porta al binario 19 è rotto. Il pericolo di tale situazione sono i ganci di sostegno che sporgono dal muro e ai quali è facile impigliarsi. 3. I tabelloni posti sui marciapiedi dal binario 15 in poi che riportano gli arrivi e le partenze sono caduti all'interno della bacheca e quindi sono illeggibili. Speriamo bene nella imminente sostituzione con quelli estivi. 4. E per ultimo provate a guardare gli orologi. Una domanda che un cliente delle ferrovie in una stazione non dovrebbe mai porsi è: "Che ore sono?". Mi dispiace lamentarmi visto che, bene o male, al lavoro mi portate sempre puntualmente e altrettanto avviene al rientro al termine della giornata, a dimostrazione che trasferire migliaia di pendolari al giorno non vi mette affatto in difficoltà, bravi! Ma allora, perché vi perdete in queste piccole cose? Sistemare un tabellone, posizionare delle lancette o imbiancare un muro sono interventi che una sola persona è in grado di svolgere in modo più che egregio. Chiedo troppo?

Maurizio Ballarin
Cernusco Lombardone (Lecco)



Iniziando a leggere il testo della segnalazione inviataci via fax dal signor Ballarin ci siamo un po' allarmati. Arrivati alla fine, abbiamo invece, come si suol dire, tirato un sospiro di sollievo. La parola "degrado" ci ha intimorito, evocandoci l'immagine di un ambiente lasciato andare rovinosamente verso un progressivo decadimento. In realtà, il cliente aveva solo quattro "piccole cose" da raccontarci, e lo ha fatto con garbo e con molta simpatia. Per questo (oltre che, naturalmente, per la giusta segnalazione) vogliamo ringraziarlo.

GIOVENTÙ BRUCIATA

Mi capita spesso di usare il treno per i miei spostamenti, utilizzando in particolar modo le tratte Milano-Roma, col Pendolino Etr 450 e 460, e Milano-Forlì, con interregionali e intercity. Recentemente ho avuto modo di viaggiare nuovamente in treno nel periodo pasquale, con mia moglie. Giunti alla stazione di Forlì, dopo aver obliterato i nostri biglietti, ci accingiamo a salire le scale per portarci all'estremità del marciapiede per trovare qualche posto libero in fondo al treno. A un certo punto viene annunciato un treno straordinario per Milano Centrale alle 17.00 circa. Qui comincio a insospettirmi: scorgo da lontano l'arrivo del treno, individuando la locomotiva al traino. È una 646 vista più volte a trainare o spingere carrozze a due piani. Infatti entra in stazione un treno che ha in composizione francesine a due piani. Sono carrozze molto scomode per fare un viaggio di 300 Km in quattro ore. Sto per rinunciare, mia moglie è in stato interessante, il treno è semivuoto e pertanto prendiamo la decisione di salire. Tutti e due notiamo che nella carrozza, sia al piano superiore che al piano inferiore, nonché nei vestiboli, è ben specificato il divieto di fumare.
A un certo punto sentiamo puzza di sigaretta, ci voltiamo e scorgiamo un gruppo di ragazzetti malvestiti, coi piedi sui sedili, che fumano. Non potendo far di meglio decidiamo di scendere a Faenza e di cambiare carrozza, ma durante l'attesa mi imbatto in due tipi, un ragazzo e una ragazza, che avendo visto la mia muta protesta cercano di entrare in discussione per dirmi fra l'altro che il conduttore del treno li ha autorizzati a fumare. Inoltre, fra tante parole senza senso nei miei confronti da parte di una "gioventù bruciata", mi rendo conto, anzi ne ho quasi la certezza, che l'autorizzazione a fumare sia partita dal personale Fs del treno.

Certo mi sono detto: ma se nelle carrozze a due piani in servizio locale è vietato fumare, perché se le stesse carrozze vengono usate in composizione a un treno interregionale il divieto non dovrebbe valere? Allora il treno è solo per fumatori! Impossibile.
Cambiamo carrozza e a Bologna col cambio del conduttore ne approfittiamo per domandarglielo. Scusi, ma su questo treno è vietato fumare? Sì signori, è vietato fumare. Ma io specifico meglio. Ma anche se questo treno è interregionale? Certo, mi viene risposto: su questo treno è vietato fumare.
A voi l'ardua sentenza. Ho fatto bene a protestare, oppure ho sbagliato a prendere il treno? Mi vanto comunque di aver impostato il mio ragionamento usando una buona dose di buon senso.
Faccio presente alle Ferrovie dello Stato che anche questa disorganizzazione contribuisce a non incentivare l'uso del treno, con la conseguenza di perdere una considerevole fetta di potenziali utenti.

Raffaele Fracchiolla - Milano

I fumatori, ci dicono le statistiche, sono sempre di meno. Dalle lettere che riceviamo abbiamo tuttavia l'impressione che buona parte di quei pochi rimasti abbia l'abitudine (peraltro ottima!) di utilizzare il treno. Sono, naturalmente, clienti molto graditi, al pari di tutti gli altri. La necessità di salvaguardare (almeno fino a quando non cambieranno le leggi) sia le esigenze dei fumatori che quelle dei non fumatori rende però più complicato un problema di per sé già molto serio: la scarsità di materiale rotabile. Ed è questa, in ultima analisi, la vera causa della disavventura capitata al nostro lettore.
Il signor Fracchiolla non indica con precisione la data del viaggio né il numero del treno. Presumiamo che sia salito sull'IR 1654, un treno periodico che parte da Forlì alle 17.03 ed è composto (nostro malgrado!) con vetture a due piani. Si tratta, come è giustamente sottolineato anche nella lettera, di materiale solitamente usato sui brevi percorsi, ma che eccezionalmente (insieme ad altri mezzi leggeri) viene usato per alcuni interregionali periodici. In gergo burocratico si direbbe causa forza maggiore, in linguaggio corrente possiamo dire che siamo spesso costretti ad andare a nozze coi fichi secchi. Su queste vetture, quando sono in composizione a treni metropolitani e regionali, non è ovviamente consentito fumare, come è indicato da tutti i pittogrammi posti sulle fiancate e all'interno. Il divieto non può però essere mantenuto quando tale materiale viene usato per servizi interregionali: costringere i fumatori a una prolungata astinenza sarebbe infatti una gratuita (anche se salutare!) tortura.
Per rispettare i diritti di tutti i viaggiatori si è perciò deciso di riservare a chi fuma degli appositi spazi, segnalati con avvisi affissi di volta in volta sulle vetture "impropriamente" utilizzate. Non essendo naturalmente possibile modificare i pittogrammi esistenti, si è fatto ricorso a dei cartelli, che vengono poi asportati quando le carrozze vengono restituite alla loro corretta funzione. L'unico inconveniente (a parte la scomodità del materiale!) è che gli avvisi possono essere facilmente rimossi da chiunque, magari per pura e semplice inciviltà. Ed è, molto probabilmente, quanto è accaduto il giorno in cui si trovava a viaggiare il signor Fracchiolla. L'atteggiamento tenuto dal conduttore in servizio tra Forlì e Bologna ci fa infatti ritenere che, almeno per questa volta, la cosiddetta "gioventù bruciata" fosse nel pieno della legalità.
Da un punto di vista formale l'arcano ci sembra dunque spiegato. Vogliamo però osservare che, quando si tratta di fumo in treno, molto più delle leggi e dei regolamenti possono il buon senso e la civiltà: di fronte a una donna incinta, a dei bambini, a degli anziani oppure in un treno sovraffollato, anche quando è consentito fumare, non sarebbe comunque il caso di spegnere le sigarette? In fin dei conti nessuna norma obbliga a fumare, nemmeno negli spazi riservati ai fumatori.

VIAGGIATORI IN RITARDO

Preg.mo "Amico Treno" (amico di chi? Degli utenti o dei ferrovieri?), segnalo il fatto al quale ho assistito e gradirei conoscere il parere in merito. Stazione di Venezia Santa Lucia, marciapiede n. 6, ore 16 e 17' verso lo scoccare dei 18' del 3 maggio '96. Il capotreno o comunque il personale di viaggio di coda del treno per Milano delle 16 e 18' è sul marciapiede e si accinge a dare il segnale di partenza, di corsa viene raggiunto da una signora che gli dice che sta arrivando una scolaresca. Come il fatto non lo riguardasse minimamente, il ferroviere, senza nemmeno girare lo sguardo, sale sul treno dicendo che il treno deve partire in orario e chiude



la porta; il treno si avvia e nel medesimo istante uno sciame di ragazzini assieme ad altri insegnanti e ad alcuni genitori arriva di corsa sul marciapiede. Ho saputo dopo che si trattava di una scolaresca che avrebbe dovuto prendere la coincidenza a Brescia per Bergamo, linea notoriamente poco servita. Penso che è pur vero che i treni devono partire in orario, ma ritengo anche che per loro natura siano nati per trasportare la gente e che pertanto si dovrebbero saper conciliare le due cose. Per inciso, dovevo salire anch'io su quel treno, ma essendo alle spalle dell'insegnante che supplicava il ferroviere, ho pensato che in definitiva, dato che il mio viaggio era limitato a Padova, potevo benissimo prendere il treno delle 16.25 per Bologna, cosa che ho provveduto a fare per tempo, dato l'esempio che avevo sotto gli occhi. Gradirei conoscere il pensiero del direttore in merito.

Milosc Voutcinitch - Padova

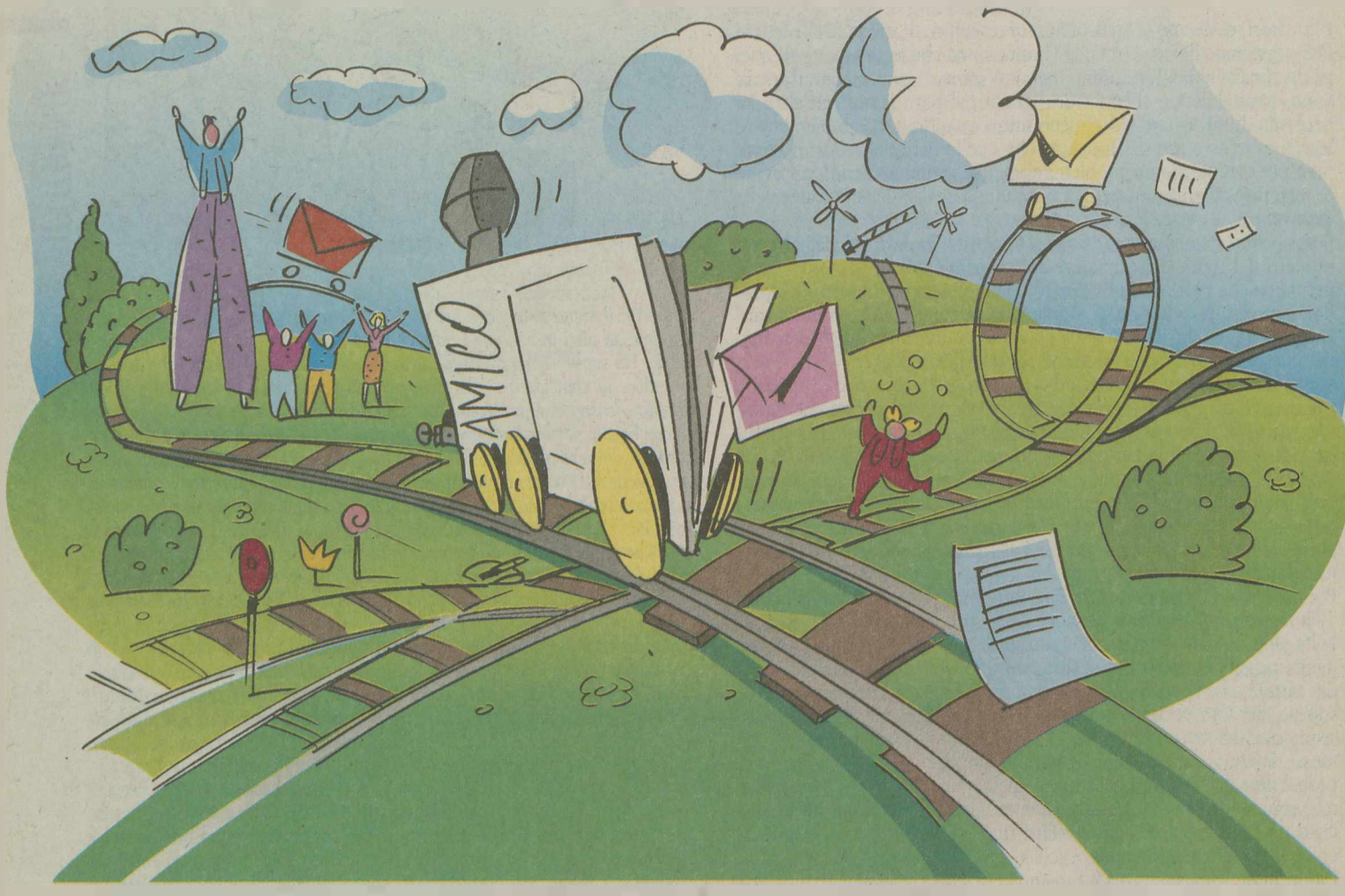
Quando prendiamo posto su un treno siamo portati a pensare che il convoglio su cui viaggiamo sia l'unico a percorre la linea, considerando il suo orario di marcia come una variabile indipendente. Molto spesso dimentichiamo (o ignoriamo) che siamo preceduti e seguiti da numerosi altri treni e che una variazione nella tabella di marcia di uno solo di essi produce effetti a catena su tutta la circolazione. In linguaggio tecnico si dice che ogni convoglio ha una propria traccia oraria, che è frutto di un complesso lavoro d'incastro. Per questo motivo a nessun capotreno (ma nemmeno al macchinista o al capostazione) può essere consentito di modificare a proprio piacimento gli orari di partenza. Per fare un esempio, nel caso segnalatoci dal nostro lettore alle ore 16.18 era prevista la partenza dell'IR 2108 per Milano e alle 16.25 quella dell'IR 2241 per Bologna, che fino a Padova impegnano la stessa linea. Un ritardo di alcuni minuti nella partenza del primo avrebbe comportato conseguenze negative anche sulla regolarità di marcia del secondo o avrebbe addirittura reso necessario invertire l'ordine di partenza dei due treni. Il risultato, in entrambi i casi, sarebbe stato quello di moltiplicare i disagi, senza per giunta risolvere il problema della nostra simpatica comitiva.
Considerando infatti il tempo che occorre per far salire in vettura "uno sciame di ragazzini" (più insegnanti e genitori), ben difficilmente il treno 2108 (che secondo l'Orario Ufficiale sarebbe dovuto arrivare a Brescia alle 18.44) avrebbe consentito alla scolaresca (né a tutti gli altri viaggiatori che avevano preventivato la coincidenza!) di prendere, alle 18.54, il regionale 4974 per Bergamo.
Ci dispiace sinceramente per l'inconveniente, ma continuiamo a essere convinti che i treni non possano aspettare i viaggiatori in ritardo.
In ogni caso il capotreno, anche se sarà apparso insensibile, una volta ricevuto il "disco verde" e verificata l'ora di partenza non poteva far altro che "licenziare" il convoglio.

BENVENUTI IN

inTRENet

la rete locomotiva

TIKI Milano



Oggi si parla molto di reti, ma da più di 150 anni il treno ha la sua rete ed è fra le più estese. AMICOTRENO ve la fa scoprire nel modo più emozionante. I siti più belli, gli scambi più veloci, i nodi più fantasiosi, le connessioni più rapide: il tutto con vignette, racconti, fotografie, idee e consigli. AMICOTRENO é *intrenattivo*, sviluppa il dialogo e migliora il servizio. Continuate a scriverci come avete fatto finora e continuate a leggere AMICOTRENO: il collegamento è gratuito.

AMICOTRENO

il mensile delle proposte in movimento

AMICOTRENO

Periodico d'informazione per il viaggiatore SETTEMBRE-OTTOBRE 1996 ANNO 5 - N. 8

Sped. abb. post. comma 20 art. 2, Legge n. 549/95 - ROMA



AUMENTI E... CRITICHE

OCCHIO ALL'AUMENTO DEI BIGLIETTI

INTERVISTA A OMBRETTA COLLI



RE NUDO
è in edicola il 1° di ogni mese



Un giornalismo esperienziale, verticale, in profondità nelle cose, nelle persone.

Scrivono in Re Nudo:

Majid Valcarenghi, Giorgio Gaber, Michele Serra, Lidia Ravera, Adriano Sofri, Gianfranco Manfredi, Luigi De Marchi, Barbara Alberti, Franco Bolelli, Piero Verni, Claudio Rocchi, Pino De Sario, Marina Valcarenghi, Veniero Galvagni, Nitamo Montecucco

Per abbonarsi (Abbonamento ordinario L. 70.000 - Abbonamento sostenitore L. 150.000) inviare vaglia o assegno bancario intestato a Re Nudo Edizioni S.p.A. - Loc. Caùsa 113, 53010 Frosini (SI)

PERIODICO MENSILE DELLE FERROVIE S.p.A. - DIVISIONE TRASPORTO LOCALE - ANNO 5 - n. 8



Direttore responsabile
Carlo Pino

Comitato di direzione:
Stefano Bernardi (Condirettore Area Trasporto Metropolitano e Regionale), Mario Miniaci (Condirettore Area Passeggeri), Carlo Pino (Responsabile rapporti con i Clienti Divisione TL), Giuseppe Sciarrone (Direttore Area Passeggeri), Cesare Vaciago (Direttore Area Trasporto Metropolitano e Regionale)

Redazione: Cristina Forghieri (servizi speciali), Marisa Radogna, Salvatore Sodano
Segretaria di redazione: Giusy Stella

Collaboratori:
Nicoletta Albano, Danilo Antolini, Giorgio Asunis, Mick Bagalà, Mario Benedetti, Fulvio Bergaglio, Silvano Bonaiuti, Renato Calabrese, Giandomenico Calvi, Giovanni Cassola, Margherita Castelli, Annalisa Celino, Nico Colonna, Leonardo Cordone, Ezio Corradi, Luciano Covi, Daniela Cremona, Angelo Dadda, Massimo Di Mauro, Davide Dragoni, Mario Elia, Alessandro Fantini, Massimo Ferrari, Ewald Fischnaller, Paolo Galletta, Nada Gaudino, Gino & Michele, Mirella Giustiniani, Edoardo Gorzegno, Silvio Grandi, Corrado Leonarduzzi, Enzo Lunari, Fiorenzo Martini, Lorenzo Maruotti, Francesco Midili, Vittorio Moffa, Rita Nespoli, Teodoro Oliva, Ernesto Orsini, Luigi Pasetti, Athos Passalacqua, Giovanni Pinchi, Angelo Piras, Giacomo Pittau, Dario Recubini, Giambattista Rodolfi, Silvano Roggero, Agostino Romita, Antonietta Sannino, Mauro Scarpi, Anna Scielzo, Franco Vittorio Scimò, Salvatore Sentina, Sandrino Spagnoli, Rodolfo Valentini, Luisa Velardi, Patrizio Vellucci, Francesco Vinci.

Redazione: Corso Magenta, 24 - 20123 Milano
Tel. 02/72439269-460-295 - Fax 02/72439355-464-280

Progetto grafico e impaginazione: Studio Cancelli - Milano

Referenze fotografiche: pagg. 6-7 Renato Foltran; pagg. 8-9 V. Martegani (Ag. Marka); pag. 10 J. Vloo (Ag. Marka); pag. 11 V.Cottinelli; pag. 13 T. Conti (Ag. Marka); pag. 29 Archivio F.S.

Ilustrazioni: Marco Vaglieri

Stampa: Baioni Stampa - Roma
Impianti per la stampa: Color Sistem - Milano

Editore: Leonardo Periodici Srl - Viale dei Mille, 35 - Milano
Iscrizione al Tribunale di Milano n° 543 del 16/10/1992
Tiratura 400.000 copie

Il disegno di copertina è di Enzo Lunari

SOMMARIO

4 Aumenti e... critiche

6 Occhio all'aumento dei biglietti

8 Il rebus delle tariffe

11 Tutti in taxi

13 L'Italia vista da Strasburgo

15 Da visitare in treno

17 Da leggere in treno

18 Nella città del Marzemino

22 Sbuffi

24 Eritreo Cazzulati

25 "Terza classe"

26 Agenda

40 Lettere & lettere

Aumenti e... critiche

Caro "Amico Treno",
non so se sei poi tanto amico, visto che diventi sempre più caro: aumentare gli interregionali e, poi, a ricasco, gli intercity di circa l'8 per cento medio, mentre gli sforzi di tutti sono tesi a ridurre l'inflazione al di sotto del 4 per cento e i lavoratori accettano – addirittura – di contenere al 3 per cento la crescita dei salari, è un gesto contro i clienti e contro il Paese.

Un lettore incazzato

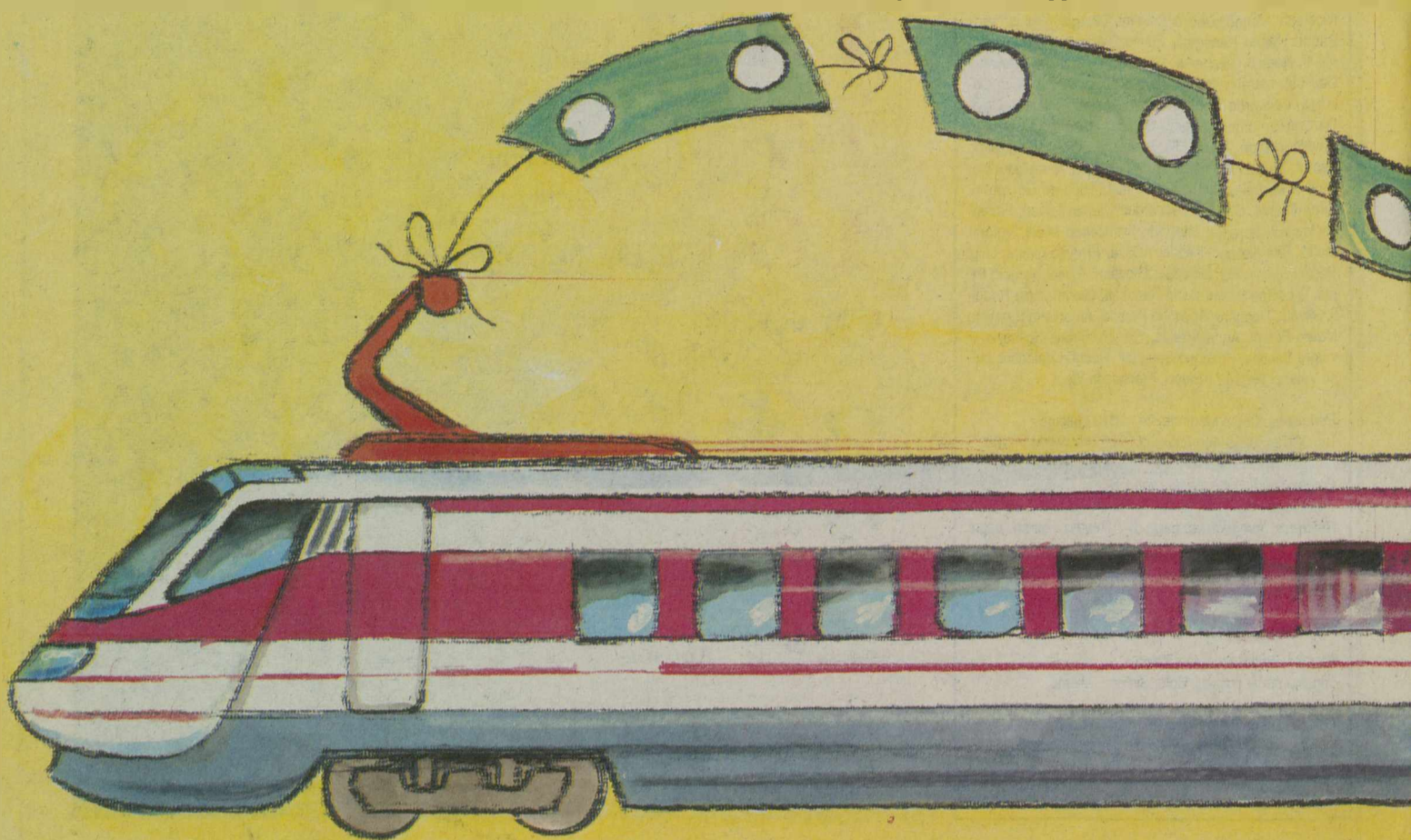
Caro "Amico Treno",
ci hai spiegato in lungo e in largo che il treno è più ecologico, più sicuro e più economico. La terza virtù vale sempre meno, visto che aumenti i prezzi – nonostante il contributo pubblico – avvicinandoti sempre più al costo chilometrico dell'automobile. Ma li vuoi i nuovi clienti o fai solo della retorica?

Un secondo lettore incazzato

Caro "Amico Treno",
ho viaggiato di recente su un interregionale da Milano a Verona. Un trenaccio da fare schifo: lento, rumoroso e neanche tanto pulito. Io sarei disposto a pagare di più, ma solo se vedessi una qualità adeguata al prezzo che pago.

Un terzo lettore incazzato

Cari amici lettori,
siccome ho deciso l'aumento dei treni interregionali senza parlarne prima con Voi, mi sono permesso di anticipare le reazioni, in modo da creare – almeno sul giornale – un po' di "par condicio". Le Vostre lettere saranno – spero – più graziose e creative di quelle che ho improvvisato, ma difficilmente si scosteranno dai tre "argumenta" che ho sintetizzato:
• l'"argumentum sociale" («cattivi, non pensate ai poveri»);
• l'"argumentum liberale" («sciocchi, non pensate ai concorrenti»);
• l'"argomentum qualitatis" («incompetenti, non pensate al rapporto qualità/prezzo»).
Ebbene, ragazzi, avete ragione: i Vostri argomenti sono forti e convincenti. Noi possiamo contrapporre solo tre "ma":





• il "ma sociale": il treno continua a essere il mezzo più economico, e se lo Stato ci taglia il "Contratto di Servizio" (che copre metà dei nostri costi), dopo che abbiamo tagliato l'organico del 40 per cento, non ci rimane altra scelta che alzare i prezzi (in caso contrario c'è il fallimento);
• il "ma liberale": è vero, ci avviciniamo al prezzo dell'auto (che continua a essere il triplo di quello del treno per passeggero e per chilometro), ma solo perché lo Stato continua a regalare metà dell'auto agli automobilisti e metà del camion ai camionisti. Si potrebbe competere meglio se la concorrenza non truccasse le carte;
• il "ma qualitatis": per migliorare la qualità ci vuole il nuovo materiale rotabile (che comincerà a girare nel 1998, e non basterà). Con cosa lo ammortizzeremo se saremo sempre con i conti in rosso? Per inciso: le telefonate sono più sonore, la luce più intensa, le mele più saporite quando la Telecom, l'Enel e il fruttivendolo aumentano i prezzi?

I nostri "ma" vi paiono brutali? È *per litigare meglio*, come diceva il lupo. Cordialità.

Cesare Vaciago
Direttore Area Trasporto Metropolitano e Regionale

IL "FESTIVAL DI AMICO TRENO"

Cari amici,
non ci ha meravigliato la grande prova di affetto espressa attraverso la valanga di tagliandi con la richiesta di partecipare al primo incontro organizzato dal nostro giornale con i suoi lettori e attraverso le migliaia di telefonate con le quali avete tempestato la redazione, per chiedere informazioni in merito. In realtà, un giornale che può contare 250 mila abbonati (ebbene sì, anche questa *straordinaria* quota è stata ormai superata!) non può che verificare continuamente la vicinanza dei suoi lettori: guai se così non fosse!
Purtroppo dovremo deludere moltissimi di Voi: come avevamo precisato sul numero di maggio di "Amico Treno", solamente **510** saranno coloro che riceveranno l'avviso per ritirare le credenziali indispensabili per avere accesso al Museo Ferroviario di Pietrarsa il 3 ottobre. E non è certo per cattiveria che escludiamo gli altri che hanno chiesto di essere presenti: il problema, come potete facilmente capire, è che gli spazi sono limitati. Non ce n'abbiano neppure i tanti colleghi ferrovieri (vale anche per i pensionati Fs) che, vista la concomitanza con una loro ricorrenza festosa, pensavano di essere invitati: l'incontro - lo ribadiamo ancora una volta - è circoscritto ai clienti/lettori e ai rappresentanti delle associazioni della clientela, che daranno vita nel corso della giornata ad una tavola rotonda con i responsabili dell'Area Trasporto Metropolitano e Regionale. Se avrete ancora voglia di seguirci (e di sopportarci) quella di Pietrarsa non rimarrà l'unica occasione per incontrarci tutti assieme. Magari la prossima volta, per accontentare tutte le richieste, usciremo dai ristretti ambiti ferroviari e - come i cantanti rock - organizzeremo l'evento in uno stadio. Per non dare agli esclusi un ulteriore dispiacere non riportiamo in queste pagine il programma della giornata: sul prossimo numero di "Amico Treno", però, vi racconteremo com'è andata. Scusateci... se potete.

Carlo Pino

P.S. All'interno non troverete le pagine del fumetto: i nostri eroi sono andati in vacanza, ma ritorneranno su "Amico Treno" n° 9.

Occhio all'aumento dei biglietti

Occorre non pregiudicare la convenienza del treno

Quando si parla di tariffe – e di conseguenti ipotesi di aumento – si formano spontaneamente due contrapposti schieramenti. Da una parte militano le ragioni aziendali, che invocano la libertà di manovra e la giustificano con l'esigenza di risanamento dei bilanci, dall'altra le associazioni di cittadini e le organizzazioni sindacali che paventano la possibile "stangata" ai danni dei ceti più deboli. In mezzo stanno gli organi di informazione che enfatizzano di volta in volta le varie prese di posizione, senza dare quasi mai un valido contributo alla comprensione di un problema, che resta complesso e, come tale, rischia di annoiare il lettore. Minaccia, per altro, non infondata, dal momento che le argomentazioni addotte in favore o contro il possibile adeguamento tariffario sono praticamente sempre le stesse e, con un minimo di previdenza, i vari contendenti potrebbero riutilizzare i comunicati emessi negli anni precedenti, avendo solo cura di aggiornarne la data. La dirigenza aziendale (delle Ferrovie, ma lo stesso vale per le imprese di trasporto pubblico locale) lamenta che il prezzo dei biglietti in Italia è il più basso d'Europa e che i conti sono pericolosamente in rosso. Il che sarebbe difficilmente controvertibile, se non ci si dimenticasse di aggiungere che il livello relativamente basso delle nostre tariffe ha radici antiche, che non possono essere rimosse da un giorno all'altro senza provocare una reazione di rigetto nell'opinione pubblica. E che, in materia di trasporto pubblico, gli introiti da traffico costituiscono solo una della voci – e neppure la più importante – del bilancio, non solo in Italia, ma in tutto il mondo.

Gli oppositori, dal canto loro, adducono ragioni di equità sociale e congiunturale, paventando l'effetto trascinante che l'aumento tariffario potrebbe giocare sull'inflazione e invocano l'intervento di "authority" o la fissazione di "price-cap". Tutte motivazioni giuridicamente forti, ma sostanzialmente deboli, perché non è compito delle imprese farsi carico dell'equità sociale, perché proprio negli anni Settanta – quando le tariffe erano bloccate – l'inflazione era alle stelle, e perché, se fossero valide le ragioni addotte dalla dirigenza aziendale, anche un'"authority super partes" non potrebbe che avallare gli aumenti, salvo poi essere tacciata di acquiescenza o peggio.

Questa difesa d'ufficio degli utenti dei servizi, operata secondo le consolidate tradizioni nazionali, ossia sollevando eccezioni procedurali e cavillando sulle forme, ma ben guardandosi dall'entrare nel merito del problema, mi ha sempre lasciato piuttosto scettico. Dipendesse da me – tranquilli, è una provocazione senza alcuna probabilità di accoglimento – lascerei libero il vertice aziendale delle Fs (ma anche quello delle municipalizzate) di fissare i prezzi dei servizi in piena autonomia. Salvo poi valutarne le conseguenze e chiedere conto dei risultati. Sono, infatti, sempre più convinto che i margini di discrezionalità nella fissazione dei prezzi, prima ancora che dalle leggi e regolamenti, sarebbero imposti implacabilmente dal mercato. E questi margini, già ora, mi paiono piuttosto ristretti. Il monopolio del treno – per non parlare del bus urbano – è un'astrazione puramente accademica in una società in cui quasi tutte le famiglie dispongono di una o più automobili. Certo, si potrebbero ritoccare biglietti e abbonamenti per i pendolari, ma fino a che punto, senza provocare una secca caduta della domanda? Forse a Milano, Roma e Napoli il vantaggio di penetrare nel cuore della città, mentre le strade sono perennemente congestionate, indurrebbe i più ad accettare il sacrificio finanziario. Ma nel resto d'Italia, dove le condizioni della viabilità non sono ancora al collasso, basterà forse l'improbabile coscienza ambientalista a convincere la gente a rinunciare all'auto, quando i livelli di convenienza economica saranno ulteriormente erosi? Ciò che è avvenuto in questi anni alle aziende di trasporto locale (urbano e regionale) accredita le più cupe previsioni. Le tariffe sono cresciute in misura abbastanza significativa (grazie a normative di adeguamento automatico imposte alle Regioni), l'utenza quasi ovunque è calata (talvolta in misura impressionante) e i bilanci continuano a versare in stato comatoso.

Le cose potrebbero andare diversamente per le linee ferroviarie di interesse commerciale. Ma, anche qui, fino a che punto? Prendiamo il caso più favorevole alle Fs, quello della linea Milano-Roma, l'unica relazione su cui (grazie alla Direttissima Firenze-Roma) il viaggio in treno è nettamente preferibile, in





Sopra, la stazione di Portogruaro; sotto un convoglio nei pressi di Bressanone.

termini di tempo di percorrenza, rispetto all'alternativa autostradale. Quale tariffa si pensa possa essere accettabile per la clientela, senza provocare un'emorragia di traffico verso la concorrenza aerea, quando è bastata la guerra commerciale scatenata da Air One e Noman per causare una vistosa contrazione nei passeggeri di prima classe sul Pendolino? Negli ultimi anni pare che il mercato degli spostamenti tra le due maggiori città italiane si sia ripartito in misura sostanzialmente paritaria tra cielo e rotaia.

Ma questo discreto successo dipende esclusivamente dalla comodità del treno o non anche dalla sua convenienza? Temo che una seria indagine di mercato sulle motivazioni che orientano la clientela (distinguendo quella pagante da quella a rimborso spese) non sia mai stata fatta. In compenso, lo "share" modale è stato studiato con attenzione nella vicina Francia. In presenza di tariffe più sostenute rispetto alle nostre, si è scoperto che il treno prevale sull'aereo fino a tre ore di viaggio. Tra Parigi e Lione (due ore) la rotaia si aggiudica il 90 per cento del mercato. Sulla Parigi-Bordeaux (tre ore) già la partita è più equilibrata (60 per cento contro 40 per cento). Tra Parigi e Marsiglia (4 h 15', pari al nostro Pendolino sulla Milano-Roma), l'aereo già si aggiudica i 2/3 della clientela. Sulla Parigi-Tolosa (5 ore, come per i nostri "Intercity" Milano-Roma), al treno rimangono appena le briciole: meno del 20 per cento del traffico. Vogliamo ridurre la ferrovia a questo ruolo marginale, applicando da subito tariffe europee? E poi come giustificheremo la richiesta di investimenti per le nuove linee veloci?



I vertici delle Ferrovie dello Stato fanno bene a ricordarci che le tariffe italiane restano tra le più basse del Continente. Meglio ancora farebbero a riflettere sul perché, negli ultimi dieci anni, le Fs – assieme alla Renfe spagnola, altra rete che applica prezzi modici – sono state l'unica azienda ferroviaria europea ad aumentare considerevolmente il proprio traffico. Merito delle migliorie introdotte nel servizio, chiaro. Ma non è che anche le tariffe c'entrano qualcosa? Certo, in linea teorica l'ideale sarebbe applicare un prezzo diverso a ogni treno, in funzione del comfort, della velocità, dell'ora di punta o di morbida o della stagione dell'anno, come si prefigura da qualche tempo. Bisognerebbe, però, trovare il modo di farlo, senza imporre ai passeggeri incombenze in termini di prenotazioni o di sanzioni in vettura, tali da far venir meno uno dei principali vantaggi del viaggio su rotaia, ovvero la facile accessibilità. Per il resto, dal punto di vista dei clienti, credo non si possa non condividere l'auspicio più volte evocato anche dall'avvocato Necci: il treno del Duemila tornerà principe dei mezzi di trasporto, se riuscirà a collegare le principali città europee in metà tempo rispetto all'auto e a metà prezzo rispetto all'aereo. Perché si realizzi la prima condizione, purtroppo, occorre attendere il completamento delle grandi infrastrutture. Perché si mantenga la seconda, per fortuna, gli aumenti tariffari non potranno che essere lievi.

Massimo Ferrari
Presidente Utp/Assoutenti

Il rebus delle tariffe

In Europa il prezzo dei biglietti resta più elevato. Ma anche più flessibile. E talvolta persino conveniente

Dall'inizio degli anni Settanta, ossia da almeno un quarto di secolo, si sottolinea la differenza tra le tariffe dei servizi pubblici in Italia – che sarebbero improntate a criteri di socialità – rispetto alle altre nazioni europee, dove, invece, prevarrebbero logiche di mercato. Questo soprattutto per quanto attiene al settore dei trasporti e, segnatamente, a quello delle ferrovie. In effetti, i lettori non giovanissimi e abituati a varcare spesso le nostre frontiere ricorderanno come, almeno fino a dieci anni addietro, la differenza tra il prezzo del biglietto del treno o del bus urbano da noi praticato rispetto a tragitti equivalenti oltre le Alpi era evidentissima. Del resto, la nostra diversità trovava addirittura una teorizzazione da parte di chi pensava di utilizzare la leva tariffaria come equilibratore delle disparità sociali e veniva comunque giustificata dal livello qualitativo dei servizi, da noi generalmente inferiore. A partire dall'inizio degli anni Novanta, il pungolo della Comunità Europea, da un lato, e l'esigenza di contenere il disavanzo pubblico, dall'altro, hanno determinato una serie di progressivi adeguamenti tariffari con la conseguenza di elevare in misura anche significativa il livello dei prezzi praticati in Italia, eliminando, soprattutto, alcune delle tariffe più palesemente sociali, come gli abbonamenti scontati per lavoratori e studenti in uso sulla rete Fs. Questo non vuol dire, però, che sia avvenuto il completo allineamento ai prezzi europei, i quali, oltre tutto, permangono assai differenti da nazione a nazione.



Il "Transcantabrico" in una stazione spagnola.

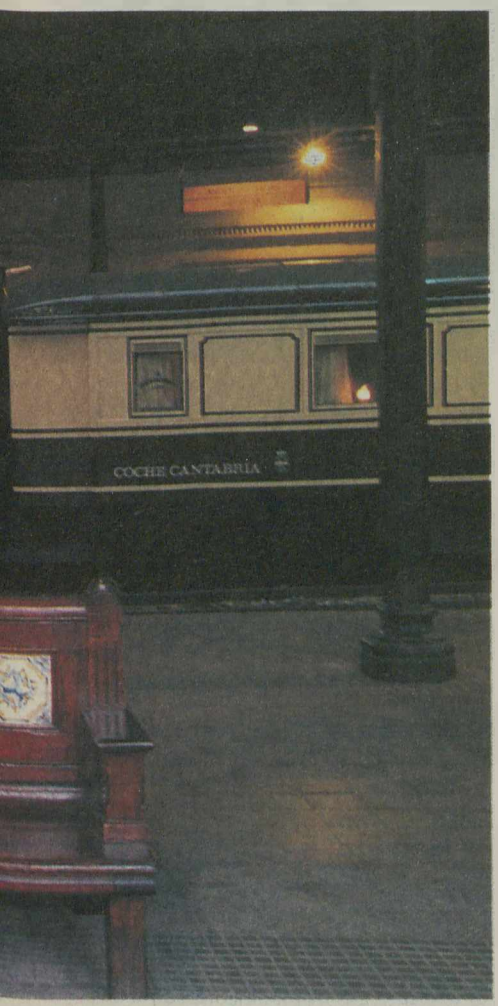
Le difficoltà del confronto

Un confronto il più possibile obiettivo in questa materia è in ogni caso assai difficile, perché le stime possono essere influenzate da molte variabili, dal tasso di cambio spesso fluttuante al potere d'acquisto di salari e stipendi, alla presenza di proposte commerciali che, talora, stravolgono completamente le tariffe base, per non parlare, ovviamente, del rapporto prezzo/qualità, quasi impossibile da misurare in assenza di parametri comuni sistematicamente rilevati. Ciò comporta che, mai come in questo ambito, i numeri rischiano di essere adattati alle opinioni di chi li utilizza a conforto delle proprie tesi. Per cui si può dimostrare praticamente tutto e l'esatto contrario, senza tema di essere smentiti. Così le aziende di trasporto pubblico italiane possono giustamente lamentare – specie quando chiedono l'autorizzazione per gli aumenti agli organi di competenza – che le tariffe sono nettamente più basse delle equivalenti europee. Ma, al tempo stesso, è facile dimostrare, nei casi ancora frequenti di tragitti che comportino la necessità di fruire di due o più mezzi di diverse aziende non integrate, come il costo complessivo in termini di biglietti o di abbonamenti a carico del pendolare italiano sia talora superiore a quello sopportato dal collega straniero. Cerchiamo quindi, per quanto possibile, di attenerci alla concretezza dei dati.

Tariffe alte e basse

Le tariffe ferroviarie di base praticate in Italia permangono, indubbiamente, tra le più basse d'Europa. Ad esempio, un percorso di 50 km in seconda classe costa da noi 4.200 lire. Lo stesso tragitto effettuato in Germania, Olanda o Francia viene tariffato tra le 11 mila e le 12 mila lire, a seconda della fluttuazione dei cambi. Ma anche in Grecia e Portogallo – come a dire i fanalini di coda della Comunità Europea – un biglietto di 50 km costa circa 7 mila lire. L'unica nazione che si avvicina al nostro livello di prezzo è la Spagna, dove la tariffa si aggira sulle 5 mila lire. Attenzione a non considerare la

Spagna come un Paese di serie B in fatto di ferrovie. Questo poteva essere vero un tempo, ma negli ultimi anni la Renfe (l'azienda che gestisce la rete iberica) ha compiuto notevoli investimenti in fatto di infrastrutture e materiale rotabile e ora vanta – non senza argomenti a sostegno della propria tesi – di offrire "il miglior servizio suburbano del mondo", almeno a Madrid e Barcellona. Un primo sospetto, dunque, si insinua: che prezzo e qualità non necessariamente siano in correlazione tra loro. Altrimenti, non si spiegherebbero tariffe tutto sommato modiche per un buon servizio come quello spagnolo e prezzi elevatissimi (e persino difficili da quotare, in un momento di privatizzazione e disgregazione della rete) per un servizio (spesso mediocre) come quello inglese o irlandese.



Il diverso potere d'acquisto

Una obiezione frequentemente addotta al confronto limitato alle tariffe base si incentra sul diverso potere d'acquisto all'interno delle singole nazioni.
Ovvero, uno stipendio per impiegato medio (tipico pendolare ferroviario) può essere ben diverso a Roma, a Parigi o ad Amburgo e, quindi, sullo stesso incide in misura differente il costo sopportato per gli spostamenti abituali.
Ebbene, applicando un correttivo matematico alle tariffe prima citate per tener conto del diverso potere d'acquisto, ci accorgeremmo che i 50 km in treno, che da noi continuano a costare 4.200 lire, vengono "percepiti" dagli altri consumatori della Comunità Europea a un prezzo oscillante tra le 8 mila e le 10 mila lire, livellando sostanzialmente francesi, tedeschi, greci e portoghesi. Resterebbero, invece, più basse – ma comunque superiori alle nostre – le tariffe "percepite" da spagnoli (l'equivalente di 5.300 lire) e danesi (5.700 lire circa).
Se prendiamo come termine di riferimento una distanza più lunga, per esempio 100 km, il confronto non varia sostanzialmente. La tariffa base italiana continua a essere la più bassa, seppur quasi allineata a quella spagnola, mentre in Francia, Danimarca e anche in Grecia si paga quasi il doppio. Il divario poi si accentua con la Germania, perché la rete DB non applica alcuna degressività ai propri prezzi chilometrici, e quindi un tragitto di questa lunghezza o superiore può costare anche tre volte più caro che in Italia. Ad esempio, un percorso di 300 km (analogo a un Milano-Firenze) costa nella Repubblica Federale circa 70 mila lire in seconda classe e circa 105 mila in prima, mentre da noi si spendono 22.600 e 38.400 lire rispettivamente.
A questo punto verrebbe da chiedersi se l'utente italiano sia inguaribilmente viziato, visto che continua a lamentarsi pur pagando prezzi così modici per spostarsi in treno, ovvero se il tedesco sia sottilmente masochista nel servirsi della rotaia, quando è noto che il prezzo della benzina in Germania è semmai inferiore al nostro e le autostrade sono, almeno per ora, gratuite.

Il peso delle proposte commerciali

In realtà, le distanze tra le due nazioni sono meno clamorosamente marcate di quanto le cifre sopra esposte potrebbero accreditare. Da un lato, infatti, il trattamento per l'utente italiano è un po' meno favorevole, visto che per un viaggio di 300 km (proprio come Milano-Firenze) è quasi sempre necessario servirsi di un treno "Intercity" con relativo supplemento.
Il prezzo complessivo sale allora a 33.900 lire in seconda e 57.500 in prima. Resta comunque circa la metà della tariffa tedesca, dove pure esistono supplementi IC, ma non generalizzati e di più modesto importo.
Si scopre però che i tedeschi non sono poi scialacquatori impenitenti, perché tre milioni e mezzo di loro (ossia gran parte dei clienti abituali delle ferrovie) sono titolari di una "bahncard", cioè di una tessera che (al prezzo di 220 marchi per la seconda e 440 marchi per la prima) consente di viaggiare per un anno a metà prezzo. Ovvero con esborsi non molto diversi da quelli cui è chiamato il cliente italiano. È chiaro, quindi, che l'incidenza delle proposte commerciali tese a fidelizzare la clientela può falsare completamente la percezione dei prezzi per il viaggiatore abituale (e informato di tutte le opportunità a sua disposizione).
È difficile stendere una mappa completa delle proposte commerciali in vigore sulle varie reti europee. Solo per restare in Germania, oltre alla "bahncard", esistono i biglietti "sparpreise" (prezzo risparmio) con cui si può effettuare un percorso di andata e ritorno a chilometraggio illimitato al prezzo di 299 marchi in prima e 199 in seconda classe, utilizzando qualsiasi treno. Tenuto conto che un accompagnatore adulto paga la metà e un bambino appena un quarto, si può calcolare che una famiglia di tre persone può viaggiare dalle Alpi bavaresi alle spiagge del Baltico, per oltre 2 mila km tra andata e ritorno, spendendo circa 350 mila lire.
Meno di quanto sarebbe necessario in Italia per spostarsi – poniamo – da Milano a Lecce e ritorno, dove, tra tariffa base e supplementi, la stessa famiglia dovrebbe mettere in conto circa 500 mila lire. Si tratta, evidentemente, di casi limite (ma non tanto infrequenti) a riprova di quanto sostenuto all'inizio: comparando sistemi tariffari tanto disomogenei si può validamente sostenere qualsiasi tesi. In linea di massima, vale, però, la regola che, tanto più la tariffa base è elevata, tanto più è mitigata da proposte commerciali allettanti (e ciò si nota anche in Svizzera, Gran Bretagna e Scandinavia).

I prezzi dell'alta velocità

Possiamo allora tentare un confronto almeno tra servizi che dovrebbero essere comparabili, come le relazioni servite dai treni ad alta velocità? Fatto 100 il prezzo (comprensivo dei supplementi) del Pendolino sulla Milano-Roma, lo stesso varia tra 110 e 145 (a seconda delle fasce orarie) per il Tgv sulla Parigi-Lione; più o meno lo stesso per l'Ave (forse il miglior servizio ad alta velocità europeo) sulla Madrid-Siviglia (salvo sovrapprezzi particolarmente salati nelle ore di punta). Con l'Ice tedesco sulla Monaco-Amburgo si sale a 151, mentre l'intercity britannico (il più modesto quanto a prestazioni) risulta essere anche il più caro, attestandosi a quota 210 (più del doppio del nostro Pendolino per una distanza esattamente uguale alla Milano-Roma). Anche in fatto di treni di bandiera, dunque, i prezzi praticati in Italia risultano essere i più economici. Ancorché qualcuno potrà – giustamente – obiettare che la nostra è un'alta velocità (per ora) dimezzata, fruendo solo della Direttissima Firenze-Roma su metà dell'intero percorso; osservazione, per altro, valida anche in Germania, mentre solo Francia e Spagna dispongono di una linea veloce sull'intero percorso.



Un Tgv sulla linea Parigi-Lione.

Il costo per i pendolari

Veniamo infine agli abbonamenti pendolari. Un tagliando valido per una distanza di 50 km in Germania costa, in seconda classe, 76,5 marchi per una settimana, 250 marchi per un mese. Aggirandosi il cambio attorno alle 1000 lire per marco, è facile desumere la convenienza degli abbonamenti italiani. Che, però, non sono esattamente equivalenti: il documento di viaggio tedesco, infatti, è impersonale. Ossia può essere utilizzato, ad esempio dal lunedì al venerdì, dal lavoratore e ceduto, il sabato o la domenica, alla moglie, al figlio o a un amico per spostarsi sulla stessa relazione. Una distanza analoga nella regione parigina comporta l'acquisto di una "carte orange" di settima fascia al prezzo di 179 franchi per settimana, pari a circa 54 mila lire. A differenza degli abbonamenti pendolari in uso da noi, però, la "carte orange" è un documento di libera circolazione, valido praticamente su ogni treno, bus o metrò dell'area. L'unico nostro sistema integrato comparabile è rappresentato dal Metrebus del Lazio: per una distanza fino a 50 km (pari a quella che separa Cisterna di Latina da Roma) il prezzo del settimanale è di 42 mila lire, che salgono a 52 mila per la zona successiva (quella, per intenderci, che include Fiuggi e Viterbo). Ancora una volta le tariffe italiane appaiono le più competitive, ma, una volta di più, occorre prestare attenzione alle offerte commerciali che possono persino capovolgere la situazione. Un caso tra i più semplici, per meglio chiarire il concetto. Quasi tutte le maggiori città italiane applicano attualmente una tariffa base di 1.500 lire valida per bus e metrò, ma anche per le tratte urbane delle linee ferroviarie regionali (come avviene a Roma e Milano). Se confrontiamo questo prezzo con quello in uso a Parigi (7,5 franchi, pari a circa 2.200 lire), risulta palese l'economicità dei nostri mezzi pubblici. Senonché, nella capitale francese, chi acquista almeno 10 biglietti, vede il prezzo unitario quasi dimezzarsi (4,4 franchi, ovvero 1.300 lire). Spostarsi nella "ville lumière" diventa così più economico che nelle città italiane, anche calcolando il modesto sconto applicato a Milano per l'acquisto di un analogo "carnet", che riduce la spesa a 1.400 lire a corsa. D'altro canto, si può obiettare che, in realtà, le nostre tariffe sono comunque più basse, posto che prevedono una validità oraria (per la precisione, 75 minuti a Milano e 90 a Roma) inesistente a Parigi. Ma, rovesciando per l'ennesima volta le posizioni, si può altresì sostenere che la tariffa oraria è un'esigenza imprescindibile nelle città italiane, mentre un parigino può raggiungere praticamente ogni quartiere della capitale con un solo biglietto, senza mai uscire dal vastissimo reticolo del metrò.

Lo sforzo per adeguarsi al mercato

Quali conclusioni possono dedursi da questa, seppur rapida, panoramica? È assodato che nessuno più rivendichi la funzione "sociale" (per non dire "assistenziale") delle tariffe. Nondimeno, nazioni come l'Italia o la Spagna continuano a risentire delle politiche adottate negli anni Settanta e, pur avendo migliorato non poco il livello qualitativo dei servizi offerti, seguitano ad applicare prezzi relativamente modesti. Per contro, nazioni come la Gran Bretagna continuano a beneficiare (o subire, a seconda dei punti di vista) di livelli tariffari tradizionalmente molto elevati, pur in presenza di una qualità del servizio che si è andata piuttosto deteriorando. Gran parte delle altre nazioni europee applica, invece, tariffe di mercato, benché sia necessario intendersi sul significato di questa parola applicato al settore dei trasporti.

Nessuna impresa ferroviaria – neppure quelle tedesche o svizzere – potrebbe permettersi di imporre prezzi corrispondenti ai costi di esercizio, in assenza di contributi pubblici (sotto forma di contratti di programma o altro). Tra l'altro i tedeschi coprono con gli introiti tariffari una quota di costi non molto dissimile da quella ottenuta in Italia. Piuttosto le diverse imprese ferroviarie cercano di ottimizzare gli introiti, ricorrendo a misure correttive collaterali. Chi è stato costretto (dai governi, dalla storia degli scorsi decenni, dal costume) a mantenere le tariffe basse, come nel nostro caso, tenta di aggiustare il tiro con l'introduzione di supplementi, percepiti poi dalla clientela (che dimentica volentieri quanto è disposta a spendere per viaggiare in auto) alla stregua di balzelli. Chi invece può applicare tariffe elevate, come i tedeschi, è poi indotto a incrementare il traffico con la concessione di forti sconti e agevolazioni nell'uso della rete, senza i quali la clientela (attenta stavolta al costo del corrispondente spostamento in auto) finirebbe col disertare le stazioni. Nell'uno come nell'altro caso a dettare i livelli di prezzo finiscono con l'essere fattori esterni alla volontà dell'impresa. Siano o meno riconducibili al mercato.

Commuter

Si può fare a meno dell'auto?

Se lo chiede - e ce lo suggerisce senza punto interrogativo - Guido Viale nel suo ultimo libro

Se non bastasse il titolo, "Tutti in taxi" (Feltrinelli Editore Milano, 274 pagine, 20 mila lire), a far capire quali sono le risposte che Guido Viale suggerisce alla domanda «Si può fare a meno dell'auto?», *aiuta* il sottotitolo di questo suo ultimo saggio [che viene pubblicato dopo "Il Sessantotto tra rivoluzione e restaurazione" (1978), "Un mondo usa e getta. La civiltà dei rifiuti e i rifiuti della civiltà" (1994)]: "Demonologia dell'automobile".

Anche chi prendesse in mano il volume e - prima di cominciare la sistematica lettura - lo sfogliasse fermandosi a caso a leggere una frase qualsiasi di una qualsiasi pagina non potrebbe sbagliarsi sulle argomentazioni che vi sono illustrate.

Se, ad esempio, la pagina è la numero 222 ecco un suggerimento: «(...) scrivere a lettere cubitali, sulle fiancate di ogni automobile: NUOCE GRAVEMENTE ALLA SALUTE, come la legge italiana prescrive di fare sui pacchetti di sigarette (...)». Se invece è la numero 19 ecco la rappresentazione del *drammatico* mondo di un bambino: «(...) Una sequenza ininterrotta di lamiere smaltate e di bande cromate, il rumore di fondo dei clacson e dei motori, il fumo concentrato di migliaia di scappamenti... e basta! Il "mondo esterno" di un bambino non è fatto d'altro: non conosce il nome degli alberi e nemmeno degli animali, tranne cani e gatti, e i loro escrementi sull'asfalto. Ma imparerà presto a riconoscere, per nome e per marca, le migliaia di automobili in cui si imbatte. (...) Familiarizzerà ben presto con il mondo delle automobili e deciderà, altrettanto rapidamente, che l'unico modo per sfuggire alla sua galera è quello di diventarne anche lui un elemento: di essere anche lui una macchina in movimento, con il diritto di continuare a prendersi il suo spazio e di portar via quello degli altri, invece di continuare a essere una vittima delle automobili, condannata a restare chiusa in casa dalla loro invadenza».

Per non parlare dell'attacco, dal tono *apocalittico*, del primo capitolo: «Un mostro si aggira per il nostro pianeta; ne ha invaso le strade, le piazze e ogni spazio accessibile; ammorba l'aria che respiriamo; distrugge la salute; divora il tempo; colonizza la psiche; ci toglie la libertà. È l'automobile».

Noi - che *fanatici* dei mezzi di trasporto pubblici e fautori di leggi che *costringano* gli utilizzatori delle auto a finanziare lo sviluppo



dei sistemi di massa lo siamo veramente - non possiamo dire di essere dispiaciuti di leggere certe analisi e qualche slogan un po' forte, ma non vogliamo neppure compiacerci oltre misura per non rischiare, come conseguenza, di allontanare dalla lettura di "Tutti in taxi" chi non è disposto a spingere la critica all'automobile oltre certi limiti.

Le 274 pagine scritte da Viale rappresentano di certo una delle disamine più complete - anche se qualcuno muoverà l'accusa che questa è troppo severa - sulle conseguenze dello sviluppo basato sulla motorizzazione privata. L'autore, in principio, invita il lettore a riflettere su come inevitabilmente l'automobile accompagni e condizioni il ciclo biologico della nostra esistenza, dal momento della nascita a quello dell'infanzia, dall'adolescenza all'età adulta, dalla maturità alla vecchiaia e, persino, alla morte: «(...) Per non disturbare il traffico, non si fanno più funerali; o meglio non si fanno più cortei per accompagnare al cimitero le spoglie dei morti. Anche i preti si sono inchinati di fronte all'idolo del nostro secolo e hanno modificato la liturgia funeraria, confinandola all'interno delle chiese. Qui inizia e finisce il saluto al caro estinto. E se, per caso, lo si vuol proprio vedere seppellire, allora lo si accompagna al cimitero con un corteo... di macchine! Amen».

Prosegue analizzando i mutamenti portati dall'auto nel rapporto tra l'uomo e il mondo che lo circonda: la modifica degli schemi spazio-temporali, la capacità di orientamento [è la segnaletica automobilistica che ormai ci aiuta (?) nella scelta dei percorsi (un articolo di Giorgio Bocca su "la Repubblica", pubblicato alla fine di luglio '96, raccontava la scoperta di un *rinnovato* quartiere di Milano grazie ad una disattenzione nel seguire l'indicazione per raggiungere l'ingresso dell'autostrada per Genova)], il depotenziamento dei sensi (non sappiamo più cos'è il silenzio, l'olfatto non percepisce le sostanze inquinanti) ecc.

Interessanti sono pure le analisi sull'auto come "motore per lo sviluppo" industriale (ruolo che ha da tempo ereditato dall'industria tessile e dalle ferrovie, che l'avevano svolto nelle precedenti fasi della storia del capitalismo), come status-symbol del potere (capace di disegnare la piramide sociale in ogni Paese), come elemento in grado di trasformare gli assetti territoriali (automobili e camion collegano tra loro zone a bassa densità di popolazione che le ferrovie, ad esempio, sono costrette a lasciare isolate; le città *allargano* i loro confini; nascono le città satellite o giardino, ma anche gli *slums*, i *barrios*, i *tugurios*, le *bidonvilles* e le *favelas*).

E nel capitolo dedicato a "La comunità sfrattata", Viale mette in rapporto il possesso del mezzo privato di trasporto con la perdita della capacità di socializzare dell'individuo e la sua lenta (?) trasformazione in una «(...) "belva irriducibile", che identifica la libertà con il consumo, la mobilità, il piacere del tempo presente, la seduzione dell'istante, l'appropriazione di redditi fuori del lavoro». Sostiene che l'annientamento della *socialità primaria* favorito dallo sfrenato utilizzo di mezzi di trasporto individuali porta con sé l'ipertrofia di una vita trascorsa tra auto e pareti domestiche, dove la televisione - nostra finestra sul mondo - surroga con l'*immagine* la *realtà* che non riusciamo più a vivere. Preconizza a questo punto - riprendendo la tesi di Javier Echeverria - l'avvento di "Telepolis", una città telematica che riesce a recuperare tutti o quasi gli aspetti della comunità di vicinato «(...) solo che lo fa (...) in bit e non in atomi».

Le pagine dedicate a valutazioni e tentativi di proiezioni sui costi generati dall'automobile sono poi - a nostro avviso - particolarmente interessanti e forniscono al lettore numeri che solitamente sono poco pubblicizzati. L'autore in questa parte del suo lavoro sostiene che i costi comunemente contabilizzati «(...) al sistema automobile sono solo una parte, e neanche la principale, dei costi effettivi, che incidono soprattutto su voci difficilmente quantificabili in termini monetari, come i costi ambientali, oppure su partite intangibili, come i costi sociali, che possono essere dilatati fino a includere il disagio creato da un assetto urbano, un sistema di distribuzione o una devastazione immobiliare del patrimonio naturalistico che si è modellato nel corso degli anni in funzione dell'automobile». Anche se, per correttezza, non può tacere sull'esistenza degli indubbi benefici individuali che possono essere accreditati al mezzo privato, Viale sostiene che questi ultimi sono «(...) subito elisi non solo dai costi individuali che essa [l'automobile] impone al singolo automobilista, ma anche da quelli che essa impone al resto della collettività, compresi gli altri automobilisti, con un saldo nettamente negativo». Al di là del confronto fra l'energia per passeggero/chilometro consumata da un'auto con quella di un bus urbano e di un treno per pendolari (ovviamente a tutto vantaggio dei secondi) ci ha sorpreso il risultato del calcolo per stabilire la media dell'effettivo uso dell'automobile: non più di due ore al giorno. Il sottoutilizzo del mezzo privato sembra dimostrato anche dal rapporto fra velocità consentita dalla meccanica e quella registrata all'interno dei centri urbani e sui percorsi extraurbani: si va da un minimo del 3 per cento ad un massimo del 70 per cento.

Spaventosi sono i dati sui morti e i feriti per incidenti (ma questi sono numeri più conosciuti perché raccontati, quasi quotidianamente, dai media) e sugli effetti devastanti che l'inquinamento generato dai tubi di scappamento determina sulla salute dei cittadini. Interessanti le citazioni di indagini utili a dimostrare, ad esempio, come la scelta dell'auto non trovi una sua giustificazione nel fattore tempo: «(...) andare in centro in auto conviene solamente in 20 comuni italiani, mentre richiede lo stesso tempo dei trasporti collettivi in 5 comuni e un tempo superiore nei restanti casi» (Rapporto Censis 1992). Risultati ancor più significativi se si considera che i servizi di trasporto pubblico debbono lamentare riduzioni della velocità dei mezzi a causa del congestione del traffico generata dalle troppe auto in circolazione (o posteggiate malamente): «(...) a fronte di una velocità teorica di 30 km/h (comprensiva del tempo di sosta ai semafori, alle fermate, e dei rallentamenti dovuti agli arresti e alle partenze), abbiamo una velocità media che varia dagli 8 (Napoli) ai 21 (Mestre) km/h, pari, mediamente, a meno della metà della prima. Il che significa che, a parità di mezzi e di personale, su strade relativamente sgombre, gli stessi veicoli potrebbero effettuare un numero doppio di giri».

Ci ha lasciato letteralmente senza fiato la scoperta che secondo uno studio, presentato nel 1994 dall'Unrae (l'associazione dei costruttori stranieri di automobili) e riportato dal quotidiano "Il Manifesto" del 15 dicembre dello stesso anno, ogni automobilista spende nel corso della sua vita una media di 450 milioni di lire per l'acquisto e la gestione di un'automobile.

Nelle pagine conclusive del suo lavoro, Viale dà notizia delle contromisure studiate per arginare l'invadenza del "mostro" e tentare di governare gli effetti deleteri generati dalla sua invasione: dalla resistenza, a colpi di referendum, tentata dal cantone svizzero dei Grigioni all'inizio del secolo, ai primi esperimenti di *road-pricing* (imporre il pagamento di un pedaggio per l'ingresso delle auto in città); dalla progettazione di quartieri, o addirittura di intere città, a misura di pedone, fino alle più semplici misure finalizzate al rallentamento del traffico nelle aree residenziali (restringimento delle carreggiate riservate alle automobili, ampliamento dei marciapiedi, creazioni di ostacoli artificiali ecc.).

Per chiudere la sua trattazione l'autore, avvalendosi di una sintesi realizzata da Wolfgang Zuckermann (uno studioso franco-tedesco che ha partecipato al progetto denominato "Access", promosso nel 1989 dal gruppo francese "Ecoplan", i cui risultati sono stati divulgati in un volume dallo stesso Zuckermann nel 1992), dà notizia dei migliori progetti formulati in materia di contenimento del traffico urbano e incentivazione dei mezzi di trasporto collettivo [ad esempio: la chiusura dei centri storici delle città e/o l'uso delle targhe alterne; la politica dei parcheggi a pagamento (con tariffe differenziate a seconda delle zone); la divisione del territorio urbano in cellule con accessi e uscite obbligatorie per scoraggiarne l'attraversamento (sperimentata a Bologna, ma mai completamente attuata); la *witcar* (l'auto bianca non di proprietà, sperimentata ad Amsterdam già negli anni Settanta); il *car-pooling* (che prevede l'accordo tra più passeggeri che percorrono abitualmente lo stesso itinerario)] e propone la soluzione che dà il titolo al volume: il *taxi collettivo*.



Guido Viale

Si tratta di un sistema di trasporto che alle caratteristiche "individuali" del taxi (conducente fisso, chiamata e itinerario personalizzato) aggiunge i vantaggi economici del trasporto contemporaneo di più persone (o di merci). Questo sistema - già sperimentato in diverse città europee e in alcune zone *rurali* italiane - non costituisce però, come afferma lo stesso Viale «(...) un'alternativa al trasporto urbano di massa, né al servizio di taxi individuale, che è funzionale a una fascia di utenti con maggiori capacità di spesa. Non costituisce nemmeno un'alternativa ad altri sistemi che si situano in una posizione intermedia tra il trasporto pubblico e quello privato, come il *witcar*, i servizi di scuolabus o di bus aziendali, o l'incentivazione di sistemi d'utilizzo più razionale dei mezzi privati, come il *car-pooling*. Anzi, si integra efficacemente con tutti questi sistemi».

Insomma, alla fine il lettore dovrà accontentarsi solo di una proposta, sicuramente intelligente, ma non ancora in grado di essere una "vera" ricetta per la soluzione dei problemi generati dal traffico. Al momento, purtroppo, siamo ancora... *imbottigliati*.

Carlo Pino

L'Italia vista da Strasburgo

Intervista ad Ombretta Colli, parlamentare europea di Forza Italia

Eletta alle Europee del '94 con 55 mila voti di preferenze, **Ombretta Colli** - una laurea in medicina, ma attrice di professione - due anni fa ha deciso di cambiare mestiere abbandonando le scene calcate da tempo con successo e dedicandosi all'attività politica. Una candidatura che si è subito posta come alternativa al teatro: «Una scelta doverosa e necessaria - sottolinea - perché si tratta di due attività estremamente impegnative, che richiedono tempo, investimento intellettuale e dedizione e che in quanto tali non possono essere svolte insieme. Sempre che si voglia affrontare con serietà ciò che si è chiamati a fare».
Una scelta, quindi, molto netta e senza compromessi professionali e che l'attrice, crediamo, non può non aver meditato. Come prima domanda abbiamo chiesto ad Ombretta Colli quale motivazione l'ha spinta a dedicarsi alla politica, esperienza per lei del tutto nuova, e se è ancora soddisfatta della decisione presa.

«Preciso che non si è trattato di una scelta sofferta. Anzi l'ho fatta con grande entusiasmo. La motivazione: la voglia, ma una voglia vera, di cambiare questo Paese, le sue inefficienze e storture».



Ombretta Colli, europarlamentare di Forza Italia.

Un desiderio che è una sorta di folgorazione sulla via di Damasco ha radici più lontane?
«Alla base della mia decisione di dedicarmi alla politica, di contribuire in prima persona, almeno per quanto posso, a costruire il bene collettivo, c'è un'esperienza personale molto dolorosa: l'odissea che ho vissuto insieme a mio padre e che è iniziata con un'attesa di più di quattro ore nell'ingresso di un ospedale milanese per ottenere la prima assistenza medica dopo un infarto. A questo primo impatto con il sistema sanitario nazionale, sono seguiti cinque anni altrettanto agghiaccianti. Quasi una beffa se penso che mio padre era un convinto sostenitore della sanità pubblica. Sta qui la vera radice della mia scelta: nel vissuto amaro di quanto possa essere inefficiente uno Stato che vuole occuparsi di tutto e che poi non c'è».

Perché ha scelto di candidarsi con Forza Italia?
«Perché l'ho ritenuto l'unico partito in grado di dare risposte risolutive al "vampirismo" statale imperante, che si traduce in una sistema di prelievo fiscale tra i più pesanti del mondo e che offre come contropartita servizi scadenti ai cittadini e apparati normativi e amministrativi arretrati e farraginosi. Quando leggo delibere o decreti legge mi viene sempre da sorridere: a parte la comunicazione macchinosa e spesso indecifrabile, non considerano mai il tempo delle persone. Il principio ispiratore è sempre quello della complicazione, altro che snellimento».

Attualmente lei è vicepresidente della commissione Cee per gli affari sociali e coordinatrice della commissione pari opportunità. Come valuta questi suoi quasi tre anni di attività politica? Ed è contenta dell'impegno europeo o avrebbe preferito il parlamento nazionale?
«La valutazione è sicuramente positiva, anche perché la mia esperienza politica si è svolta in uno scenario quanto mai frenetico: in Italia, in soli tre anni, abbiamo assistito a una serie di elezioni amministrative (regionali, provinciali e comunali), a due elezioni nazionali e a un referendum. Va detto che sono stata anche per un anno parlamentare nazionale. In questo caso riconosco che il coinvolgimento personale e la passione politica sono maggiori, perché i problemi che si affrontano sono quelli che come cittadina hai sotto gli occhi tutti i giorni e che ti toccano in prima persona. Dall'altra parte ci sono i vantaggi del livello europeo: l'ottica più allargata dei problemi, che permette di superare il provincialismo nazionale. E d'altra parte se Europa deve essere, che lo sia davvero. Devo dire che noi italiani siamo molto più europeisti di altri e che l'Italia ha davvero voglia di aprirsi. Poi, naturalmente ci sono le

pecche. Come rappresentanza siamo meno compatti di altri Paesi: un esempio sono state le votazioni per il finanziamento Cee di Malpensa. Alcuni hanno votato contro, sulla base di regionalismi stupidi (è in Lombardia e non ci riguarda...). Gli altri membri della Comunità votano invece sempre compatti a favore del loro Paese, a prescindere dagli schieramenti politici di ognuno. Altro fatto incredibile è che, pur piangendo l'Italia sempre miseria, puntualmente facciamo sempre scadere i termini per accedere ai fondi comunitari, che finanziano anche fino al 50 per cento i progetti e gli interventi approvati dal Parlamento europeo: dalle grandi opere infrastrutturali alle iniziative a favore degli anziani».

Manca quindi alla politica italiana una seria cultura della programmazione. Perché, secondo lei?
«Credo che faccia parte del nostro carattere latino. Abbiamo tantissimi pregi. Io dico spesso che se mi trovassi coinvolta in un naufragio vorrei essere su una zattera con un italiano, perché un italiano da solo è imbattibile. Peccato che dieci insieme siano inconcludenti. Ad esempio, tutte le previsioni indicano che nel 2000 la disoccupazione e la povertà saranno "donna"; su questo tema la Comunità ha varato una serie di programmi a fondo perduto per i Paesi membri. Questi programmi partiranno ad ottobre, quindi domani. È un appuntamento da non perdere, altrimenti nel 2002 ci troveremo come sempre a lamentarci che mancano opportunità per le donne, che nessuno pensa a noi e così via sperando nella soluzione miracolosa di qualche santo o demiurgo dell'ultimo minuto».

Parliamo delle grandi opere infrastrutturali per i trasporti. Qual è la sua posizione?
«Di certo più un Paese ha mezzi di comunicazione e meglio è. Sono favorevole all'Alta Velocità, perché è il futuro. Ma sono favorevole anche al potenziamento del collegamento Trieste-Bari e in genere di tutte quelle relazioni che favoriscono il turismo, che è una delle grandi ricchezze dell'Italia. Invece certi collegamenti, soprattutto interregionali, sono oggi o carenti o inesistenti. Ma bisogna potenziare la ferrovia anche per togliere traffico, soprattutto commerciale, dalle strade perché non è giusto che l'economia di un Paese debba puntare solo sul trasporto su gomma. Personalmente poi, come viaggiatrice, ho una passione per il treno: lo preferisco all'automobile e all'aereo.
Peccato che l'unico treno da Milano per Strasburgo arrivi alle cinque del mattino, e quindi sono costretta a volare con compagnie estere su aerei da venti posti, perché l'Alitalia non prevede collegamenti con la città sede del Parlamento europeo e sì che basterebbe un volo mensile in coincidenza con il calendario dei lavori parlamentari. Oltretutto non siamo pochi tra parlamentari, funzionari, interpreti, giornalisti e categorie professionali interessate a seguire l'attività legislativa della Comunità».

Per quanto riguarda gli investimenti ferroviari previsti dalla Comunità, i due stati membri più forti, e cioè Francia e Germania, tendono a privilegiare l'asse Ovest-Est a scapito di quello Sud-Nord. Qual è la sua posizione?
«Premesso che l'asse Ovest-Est è privilegiato su tutto, non solo per quanto riguarda i trasporti, posso anche condividere, perché sono vere, le valutazioni tedesche che vedono nell'Est europeo un futuro e importante mercato. Non sono invece d'accordo nel trascurare le tematiche del Sud. È una miopia politica che abbiamo già pagato con i problemi che ci troviamo oggi ad affrontare a livello di immigrazione, per non parlare poi della crescita dell'integralismo islamico. Ed è una miopia che permane e difatti, mentre sono stati approvati molti programmi di investimento per l'Est, altrettanto non è avvenuto per il Sud. C'è un coordinamento tra i Paesi che si affacciano sul Mediterraneo che ha prodotto una serie di proposte, che vengono sì ascoltate dai nostri interlocutori, ma poi, al di là dell'ascolto e della generica condivisione, non succede niente. Continua a prevalere un'impostazione puramente mercantile, che alla fine non so quanto potrà essere premiante, perché se ci dovranno essere delle turbolenze di certo arriveranno dal Sud e non dall'Est. Comunque non abbiamo intenzione di mollare e continueremo ad insistere perché si affrontino i problemi dell'area del Mediterraneo».

Torniamo a casa nostra e parliamo di trasporto pubblico. Anche l'ultima proposta di riforma, contenuta nella legge di accompagnamento della finanziaria '96, non ha trovato attuazione. Cosa fare?
«È una situazione tipicamente italiana. Sono convinta che tutti i cittadini, visto lo stato del traffico ormai vicino al blocco e i livelli di inquinamento raggiunti nelle aree urbane, sarebbero contenti di lasciare a casa la macchina, ovviamente a fronte di una valida offerta di trasporto pubblico. Invece si sono lasciate peggiorare di anno in anno le cose. La risposta è stata l'immobilismo, anche quando i finanziamenti c'erano. E i finanziamenti non sono un'entità astratta: esistono, sono disponibili in un certo periodo e quindi bisogna approfittarne, perché poi magari diminuiscono di pari passo con le richieste di danaro che sono sempre tante e provengono da tutti i settori, mentre le disponibilità dello Stato hanno - come abbiamo imparato in questi anni - dei limiti. Ci troviamo di fronte a un comportamento incomprensibile, che ha determinato il caos a cui sono giunte oggi le nostre città. Non ho comunque ricette per la riforma perché non sono un'esperta di trasporti. Condivido però il principio della privatizzazione delle società di trasporto e quello della libera concorrenza, anche da parte delle aziende straniere, perché così comunque stabilisce la normativa Cee. Come cittadina poi, più che le riforme legislative, mi interessa soprattutto che si faccia: si potenzi il trasporto pubblico, si offra un servizio migliore, si creino parcheggi. E ci sia più attenzione per gli utenti, attraverso la qualità del servizio ma anche attraverso l'informazione. Alcune cose sono migliorate, soprattutto per quanto riguarda le Fs, ma fino a non molto tempo fa c'era un disinteresse per il viaggiatore quasi imbarazzante. Altre cose sono migliorabili. Come l'informazione: ad esempio ho scoperto da poco, parlando con conoscenti al ristorante, che esiste un collegamento ferroviario tra l'aeroporto di Fiumicino e Roma. Ma dove mai è pubblicizzato? Come fa la gente a conoscerlo? Secondo me, inoltre, le aziende di trasporto non conoscono bene come dovrebbero la reale potenzialità della domanda e le esigenze dei clienti. Come si vede non siamo di fronte a problemi così ardui o dispendiosi da affrontare, basterebbe il buon senso e soprattutto la determinazione a fare».

Una determinazione che lei sembra possedere nell'affrontare il suo impegno politico. Ma non le manca mai il teatro?
«No, non ho nessun rimpianto. È una domanda che mi hanno fatto molte volte e che mi sono fatta anch'io. E le dirò che sono la prima a stupirmi della risposta che dò. Ma davvero non mi manca».

Cristina Forghieri

L'ARTISTA OMBRETTA COLLI

La donna che oggi è parlamentare europea ha alle spalle una carriera ventennale che l'ha vista cantante, attrice di cinema e di teatro, autrice dei testi dei suoi spettacoli, conduttrice televisiva e l'ha resa familiare a tanti italiani. Gli amanti del teatro la ricorderanno, oltre che per "Una donna tutta sbagliata" (1983) e "Aiuto sono una donna di successo" (1985), anche per "Ogni anno punto e a capo" (di Eduardo De Filippo, 1971), "Cielo mio marito" (di Garinei e Giovannini, 1973) al fianco di Gino Bramieri, "C'era un sacco di gente soprattutto giovani" (di Umberto Simonetta, 1978), "Gli ultimi viaggi di Gulliver" (di Alloisio, Gaber, Guccini, Luporini, 1981), "Marylin" (di Gaber, 1982), "L'angelo dell'informazione" (di Giorgio Albertazzi) presentato al "Festival dei due mondi" di Spoleto nell'estate del 1985, "A che servono gli uomini" (di Pietro Garinei, 1988). Chi è appassionato del grande schermo l'avrà vista interprete di "Buone notizie" (di Elio Petri), "La terrazza" (di Ettore Scola), "Arrivano i bersaglieri" (di Luigi Magni) con Ugo Tognazzi, "Il lupo e l'agnello" (di Gianfranco Massoro) con Michel Serrault. Chi segue la Tv non può aver dimenticato: "Giochiamo agli anni '30" (con il marito Giorgio Gaber), "E noi qui" (con Gaber e Bramieri), "I sogni proibiti di Giandomenico Fracchia" (con Paolo Villaggio), "50 anni d'amore" (con Christian De Sica), "Passaparola", "Gelosia" (trasmesso nel 1992 su Canale 5).
L'ultimo spettacolo teatrale è stato "Donne in amore".

Da visitare in treno

a cura di Marisa Radogna

1796/1996 - 200 anni dell'Accademia Carrara di Bergamo

Maestri e Artisti - 200 anni della Accademia Carrara
Bergamo, Monastero di Sant'Agostino (Bergamo Alta)
11 settembre/1 dicembre 1996
Orario: 9.30-13 e 14.30-18 (chiusa il martedì)
Catalogo Skira
Informazioni: tel. 035/399529
Evaristo Baschenis e la natura morta in Europa
Bergamo, Galleria d'Arte Moderna e Contemporanea
4 ottobre1996/12 gennaio 1997
Orario: 9.30-13 e 14.30-18 (chiusa il martedì)
Catalogo Skira
Informazioni: tel. 035/399529



"Strumenti musicali con ritratto maschile" - olio su tela (inedito ritrovato nei depositi della Accademia di Brera - 1996).

Con la fine dell'estate '96 entrano nel vivo le manifestazioni per il bicentenario dell'Accademia Carrara di Bergamo. Fondata da Giacomo Carrara come Pinacoteca e Scuola di pittura, luogo di conservazione e di formazione, l'istituzione artistica bergamasca vide alla guida dell'attività didattica, nel corso dell'Ottocento e del Novecento, sette maestri (Diotti, Scuri, Tallone, Loverini, Barbieri, Funi, Longaretti).

La mostra *Maestri e Artisti - 200 anni della Accademia Carrara* ripercorre i duecento anni di attività della Scuola di pittura dell'Accademia, dedicando ai sette maestri altrettante sezioni, che presentano le opere eseguite dai direttori negli anni d'insegnamento e le prove dei loro allievi (tra cui Giovanni Carnovali, detto il Piccio, e Giacomo Trécourt, allievi di Giuseppe Diotti, e Pellizza da Volpedo, allievo di Cesare Tallone).

Quattro sezioni speciali si affiancano, nel percorso espositivo, a quelle dei docenti.

"Paesaggismo Bergamasco", dedicata ai dipinti di paesaggio di Piero Ronzoni e di altri allievi dell'Accademia; "Acqueforti", che illustra l'esperienza della Società degli Acquafortisti di Bergamo; "Scultura" e, infine, "Momenti Collettivi", in cui sono ricostruiti due importanti eventi dell'Accademia di Belle Arti: l'Esposizione nazionale di Firenze del 1861 e la Mostra del primo centenario dell'Accademia Carrara.

A Evaristo Baschenis, grande artista bergamasco (1617-1677), è dedicata la seconda esposizione in calendario tra le manifestazioni celebrative del bicentenario.

Discendente da una famiglia di antiche tradizioni pittoriche, Baschenis dipinse quasi esclusivamente "natura morta", con un'impostazione personale del soggetto (nelle sue composizioni predominano gli strumenti musicali: violini, liuti, spinette) e dello spazio di grande originalità.

La mostra di Bergamo, la prima a carattere monografico, presenterà una selezione di cinquanta opere del maestro bergamasco, provenienti da collezioni private e da alcuni tra i più prestigiosi musei italiani e stranieri (Brera, Uffizi, Louvre, musei di Rotterdam, Bruxelles, Praga), divise secondo i due temi principali dei dipinti dell'artista, gli "strumenti musicali" e le "cucine". Accanto alle opere di Baschenis, oltre ai lavori di artisti italiani a lui legati (Bettera), troveremo alcuni esemplari di natura morta europea del '600 (fiamminghi, spagnoli, francesi) di altissima qualità, affiancati per fornire un utile confronto tra la personalità e l'arte del Baschenis e la cultura europea a lui contemporanea.

Una novità di rilievo sarà la serie completa dei dipinti con figure, tra cui il "Ritratto di giovane con canestro di pane" e due importanti inediti firmati, "Natura morta con strumenti musicali e ritratto maschile" e "Interno di cucina con fantesca e fanciullo".

Una sezione speciale sarà riservata alla presentazione di esemplari originali degli strumenti musicali di Baschenis, tra cui un violino Amati, un liuto di Hartung, una chitarra di Stradivari. Una sezione didattica, organizzata con la Scuola di Liuteria del Comune di Milano, illustrerà la ricostruzione e il restauro degli strumenti musicali.

Le celebrazioni per i 200 anni dell'Accademia Carrara proseguiranno nel 1997 con la mostra "Accademie in Europa - Continuità e innovazione nelle arti visuali".

Il Comune, la Provincia, la Camera di Commercio e l'Azienda di promozione turistica di



Romeo Bonomelli (Bergamo 1871-1943), "L'ombrellino Rosso", - olio su tela, cm 127 x 67, Accademia Carrara - Bergamo.

Bergamo, in collaborazione con la Direzione regionale Fs della Lombardia, in occasione dei 200 anni dell'Accademia Carrara, hanno voluto riservare alcune agevolazioni a chi raggiunge la città con il treno. I possessori di biglietto ferroviario con destinazione Bergamo possono ritirare, presso l'ufficio di accoglienza turistica allestito nella stazione ferroviaria, speciali coupon, che consentono di usufruire di sconti per l'ingresso alle mostre, per gli spostamenti con i mezzi pubblici del trasporto urbano, per i menù tipici e la sistemazione in albergo.
Una campagna promozionale valida da settembre fino alla fine del 1996.

Diego Martelli. L'amico dei macchiaioli e degli impressionisti

Castiglioncello, Castello Pasquini
3 agosto/31 ottobre 1996
Orario: 16-20 (domenica 10-12, 16-20)
chiusa il lunedì
Catalogo a cura di Piero e Francesca Dini
Informazioni: tel. 0586/754202
fax 0586/754198
Ingresso ridotto su esibizione di biglietto Fs valido con destinazione Castiglioncello

Ricorre quest'anno il centenario della morte di Diego Martelli (1838-1896). Tra le manifestazioni organizzate per celebrare l'illustre critico d'arte fiorentino è da segnalare l'esposizione di Castiglioncello, promossa dalla Regione Toscana, dalla Provincia di Livorno, dal Comune di Rosignano Marittimo, in collaborazione con le Ferrovie dello Stato.
La rassegna si articola in cinque sezioni: un percorso che riesce a dare il giusto risalto all'aspetto più rilevante dell'attività di Martelli – la sua capacità di penetrazione critica, di analisi e di esposizione degli avvenimenti artistici a lui contemporanei è un grande, e forse unico, contributo italiano alla critica ottocentesca – non trascurando altri momenti importanti del suo pensiero e della sua storia.
Nella prima sezione, dalle origini alla giovinezza, accanto agli scritti scientifici del padre Carlo e a quelli autobiografici di Diego, troviamo la famosa raccolta "Caricaturisti e caricaturati al Caffè Michelangelo" di Telemaco Signorini. Entriamo così nell'atmosfera del Caffè fiorentino, il punto di ritrovo dei pittori di "macchie", che Martelli frequentò dal 1855 insieme all'amico Signorini e nel quale svolse un insostituibile ruolo d'indirizzo. Con grande acume e intelligente sensibilità Martelli comprese il valore artistico delle opere dei Macchiaioli, cogliendo l'impulso innovatore di quello che sarebbe poi diventato uno dei movimenti pittorici più vitali dell'Ottocento italiano.
Proseguendo la nostra visita, dopo la seconda sezione con il "Ritratto di Diego Martelli a Castiglioncello" di Giovanni Fattori, la terza documenta l'attività letteraria del critico fiorentino, dal "Gazzettino delle Arti e del Disegno", l'interessante periodico di arte e informazione fondato con Signorini, a brevi racconti e a piccoli opuscoli che ricordano incontri e viaggi.
Martelli si recò tre volte a Parigi, tra il 1862 e il 1868. La quarta sezione della mostra è dedicata al soggiorno nella capitale francese e ai contatti con gli impressionisti e con altri esponenti della cultura d'oltralpe, come testimoniano le lettere autografe inviate da Parigi, presenti in rassegna.
La quinta e ultima sezione illustra il pensiero politico e l'attività svolta da Diego Martelli in diversi mandati.



Diego Martelli, ritratto fotografico inedito, 1875 ca.



Gruppo di artisti al Caffè Michelangelo (il terzo in piedi a sinistra è Odoardo Borrani, il quarto Telemaco Signorini) Firenze, seconda metà dell'Ottocento.

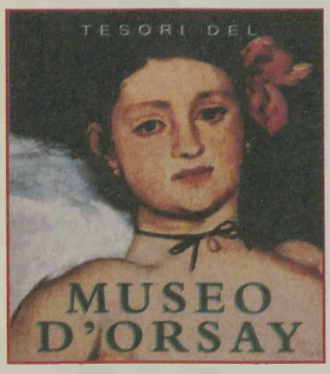
Opere della collezione d'Arte Moderna di Carlo Rizzarda

Feltre - Galleria d'Arte Moderna Carlo Rizzarda (via Paradiso, 8)
20 luglio/27 ottobre 1996
Orario: da martedì a domenica, 10-13 e 16-19
Catalogo a cura di Nicoletta Comar, edito da Charta
Informazioni e prenotazioni: tel. 0439/885242 - fax 0439/885246
Ingresso ridotto su esibizione di biglietto Fs valido con destinazione Feltre

Scomparve a soli quarantotto anni Carlo Rizzarda (1883-1931), uno tra i più famosi artisti del ferro battuto, e qualche anno dopo la sua morte improvvisa il Comune di Feltre ereditò le opere che egli aveva realizzato e raccolto nel corso della sua breve ma intensa vita e che, già tre anni prima di morire, aveva espressamente deciso di donare alla sua città natale. La mostra, promossa dal Comune di Feltre - Assessorato alla cultura, dal Ministero per la ricerca scientifica e tecnologica, dalla Provincia di Belluno e dalla Comunità montana feltrina, con la collaborazione della Direzione regionale trasporto locale Fs del Veneto, è una grande occasione per apprezzare il valore della collezione d'arte di Rizzarda. Una raccolta molto singolare, in cui si incrociano le più diverse tendenze artistiche. Accanto ai quadri del bozzettismo di fine '800 (Induno, Fattori), ai "valori plastici" (Carrà, Casorati), alla pittura del veneziano Leonardo Dudreville, si collocano alcune rarità dell'arte decorativa (i vetri di Cappellin e le ceramiche di Chini) e un interessante nucleo di sculture, dalla scapigliatura lombarda al liberty, alle statue di Mazzolani, Andreotti, Wildt, Messina. Una collezione che potrebbe apparire una disordinata mescolanza di opere senza affinità, ma che è invece una precisa testimonianza del clima culturale e artistico dell'epoca e del luogo in cui Rizzarda visse, la Milano degli anni Venti, dove lo sconosciuto e povero artigiano feltrino si era trasferito nel 1904, diventando poi un ricco artista di successo (i suoi lavori – cancelli, ringhiere, lampade a stelo e da tavolo – ebbero importanti riconoscimenti in Italia e all'estero) e un grande amante del bello e dunque dell'arte in ogni sua espressione.

Da leggere in treno

a cura di Carlo Pino e Daniela Cremona

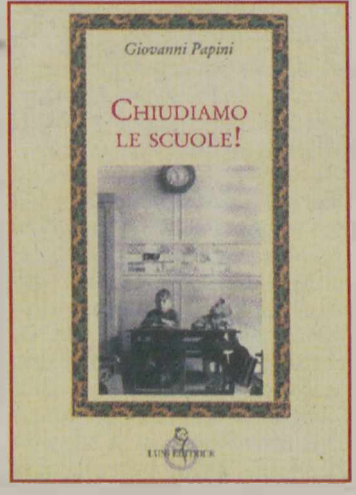


Più che un libro è un vero e proprio (piccolo) catalogo d'arte. Ci piace segnalarlo innanzi tutto perché le opere illustrate si trovano dal 1986 in una vecchia stazione ferroviaria, la gare d'Orsay, che rischiava – prima che fosse decisa la sua trasformazione in museo – di essere distrutta per far posto a un albergo. «L'edificio – come racconta Françoise Cachin, direttrice dei Musées de France, nell'introduzione al catalogo – che soltanto qualche decennio prima era considerato brutto, tanto era evidente già dall'esterno l'impronta dello stile eclettico della fine del diciannovesimo secolo e nonostante l'interno fosse un bellissimo esempio di architettura moderna in vetro e ferro, venne preso nuovamente in considerazione e sostenuto da una pressante campagna di stampa. A quell'epoca – Cachin si riferisce alla fine degli anni '70 – i parigini si stavano riprendendo dallo shock della recente distruzione delle Halles, il mercato coperto che era uno dei capolavori dell'architettura in ferro della metà del XIX secolo. L'idea di salvare la stazione ben si combinava con la ricerca da parte dei musei e del ministero della Cultura di una collocazione adeguata per i dipinti del periodo impressionista e postimpressionista». In questo mini-catalogo, ovviamente, non sono riprodotti tutti i 2.500 quadri che appartengono al Museo d'Orsay, e neppure i 1.000 che sono abitualmente esposti al pubblico: per motivi di spazio, sono solo 180 i dipinti che potrete ammirare su queste pagine, un numero sufficiente comunque a stimolare l'interesse a visitare – magari dopo un comodo viaggio in treno a Parigi – l'esposizione.
Questo titolo fa parte di una serie di guide d'arte che ci permettono – fra l'altro – di dare, a un prezzo estremamente interessante, una *sbirciatina* a musei famosi quali: il Louvre, gli Uffizi, il Prado, il Museo Picasso.

● **"Tesori del Museo d'Orsay"**
368 pagine,
Leonardo Periodici
Milano, 15 mila lire

Consigliato alle vittime delle fatiche scolastiche, questo libricino potrà aggiungere contenuti a invettive o rampogne. E non spaventi il fatto che vi sono raccolti cinque articoli pubblicati a inizio secolo (1909-1914). Una volta ambientati in una elegante scrittura che sa di antico, si potranno cogliere intuizioni e argomenti di una attualità sconcertante. La libertà di apprendere – e di insegnare – è il concetto che guida il fluire delle pagine. Papini, con accenti anarchicheggianti, si autodefinisce "partigiano della cultura libera", pur avendo chiari i pericoli di questa posizione. Il suo orientamento non è all'ozio o alla fannullaggine, ma a una libertà dell'apprendere che ha come prezzo l'impegno serio di ricerca personale. Gli studenti in ciò dovrebbero essere guidati e incoraggiati da professori intesi come "apostoli del sapere", "oneste guide bibliografiche", e non come "conferenzieri a ore" stritolati da un apparato che li rende "poveri aguzzini acidi, annoiati, anchilosati, vuotati, seccati, angariati, scoraggiati...". Il tono dei testi è apodittico, divertito e divertente. Come spesso accade, la *pars destruens* è più efficace e convincente delle proposte tratteggiate in modo vago. Ma non è poco. Una buona critica è già un passo verso una buona soluzione.

● *Giovanni Papini*
"Chiudiamo le scuole!"
65 pagine,
Luni Editrice
Milano, 16 mila lire





È uno di quei classici libretti che vanno bene per un viaggio di poche ore in treno. Lo leggi con piacere tutto d'un fiato. Un'unica accortezza: evitate di ridere in faccia al vostro compagno di scompartimento! Lo diciamo perché a noi è accaduto e... non è cosa simpatica; ma, diteci, come si fa a resistere alle esilaranti battute di Benigni?
Marco Giusti ha provato per la prima volta – e l'ha fatto conseguendo un gradevole risultato – a raccogliere in poche pagine gag, tormentoni sul sesso e sulla creazione del mondo, attacchi ai politici del comico toscano: e non era certamente un'operazione dal successo scontato. Difficile come il tentativo che facciamo quando vogliamo raccontare agli amici la scena di un film d'azione. Benigni, più di altri suoi colleghi, è uno che lavora molto con il "corpo"; e non a caso è consapevole dell'importanza di saper muovere il corpo sulla scena. Ricordando le qualità del compianto Massimo Troisi dice: «Il corpo di Troisi era una cosa portentosa, nata per il comico. Lui era un bel ragazzo, ma la conformazione del suo corpo era proprio da comico: i leggerissimi movimenti che faceva erano tutti essenziali a questa costruzione del personaggio comico. Il culo di Troisi, le gambe, il rapporto fra le gambe e il busto; sembrava veramente un burattino. Infatti si stava bene insieme sulla scena perché le sue gag sul corpo umano erano come involontarie, nascoste, mentre le mie erano dirette, esibite. Un bel contrappunto. Quella camminata quando usciamo insieme in "Non ci resta che piangere" è bellissima».
La lettura degli "spezzoni" messi assieme da Marco Giusti ci regalano fra l'altro pezzi di assoluta bravura come "Cavallo Pazzo! (Improvvisazione a Perugia, 1989)", l'indimenticabile "Hymn of the corp sciolt (l'inno del corpo sciolto)" e "Tuttobenigni '96" (dove il comico di Vergaio gioca con tutti i più famosi personaggi politici del momento).

● *Roberto Benigni*
"E l'alluce fu. Monologhi & Gag"
168 pagine,
Giulio Einaudi Editore
Torino, 12 mila lire

Nella città del Marzemino

Una tranquilla passeggiata tra gli antichi palazzi di Rovereto

Sollecitato da alcuni lettori vi suggerisco questa volta una semplice passeggiata in città. Non tutti infatti si sentono di affrontare le ore di cammino e le salite fra monti e valli che di solito propongo in questa rubrica. Il treno è un mezzo versatile. Come compagno di viaggio può utilmente servire per lunghe escursioni nella natura ma anche per dilettevoli visite alla scoperta dell'arte e della storia delle nostre grandi e piccole città. Proprio come si usava un tempo, quando le auto si tenevano in garage per paura di consumar le gomme.

Fra quelle piccole – senza che questo diminutivo possa suonare offensivo – ho scelto una città fatta a misura per una visita giornaliera, d'interessante aspetto e con notevoli memorie della sua storia, ben servita dalla ferrovia, invitante per il suo dinamismo culturale, per le sue tentazioni gastronomiche, per le cantine vitivinicole, i negozi tipici. Si tratta di Rovereto, città trentina di nobile calibro, punto d'incontro delle genti nella lunga valle dell'Adige, ponte fra l'Italia e l'Europa.

Il centro storico che andremo a visitare esprime la compiutezza culturale e il distinto carattere dei roveretani. Soprattutto nel Settecento e nell'Ottocento essi trasmutarono in nobili architetture, in istituzioni artistiche e letterarie le ricchezze accumulate con la produzione e il commercio della seta. Citata e ammirata dai viaggiatori del passato, Rovereto ebbe ospiti illustri, fra cui Montaigne, Goethe, Mozart, e cittadini famosi come il filosofo Antonio Rosmini o il musicista Riccardo Zandonai.

Settembre e ottobre sono i mesi ideali per una visita. I dintorni rosseggiano dei vitigni dai quali si trae uno dei più delicati vini trentini, il marzemino, ricordato da Mozart nel "Don Giovanni" e prodotto su un'area geografica ben delimitata. E poi, nell'autunno di quest'anno, si terranno a Rovereto due manifestazioni gastronomiche da non perdere: "Trota e pinot grigio" dall'1 al 13 ottobre, "Marzemina e lumazi" dal 18 novembre all'1 dicembre. In 12 ristoranti e 19 cantine si potranno degustare vini e assaporare squisite specialità trentine. È una ghiotta occasione per gustare i sapori della Val Lagarina unita a una bella gita in treno, magari di sabato quando i negozi sono aperti e col mercato la città si anima di attività. Biglietto in tasca... pronti via!



Le mura di Rovereto e il campanile della chiesa di San Marco.

Il centro storico di Rovereto

Itinerario a piedi con partenza e arrivo alla stazione ferroviaria di Rovereto (linea Verona-Bolzano-Brennero). Si sviluppa all'interno del centro storico. ***Tempo di percorrenza****: a piacere.* ***Periodo consigliato****: un sabato autunnale.*
Informazioni utili*. I ristoranti di Rovereto che aderiscono all'iniziativa "I sapori della Vallagarina" (Trota e pinot grigio - Marzemina e lumazi) sono:* Al Borgo, *via Garibaldi 13, tel. 0464/436300;* Flora, *via Abetone 94, tel. 438334;* La Margherita, *via Azzolini 22, tel. 435088;* La Terrazza sul Leno, *via Setaioli 2/a, tel. 435151;* Novecento, *corso Rosmini 82 (sul viale della stazione), tel. 435454;* Nuovo Mozart, *via Portici 36, tel. 430727;* San Colombano, *via Vicenza 30, tel. 436006;* Verona, *via del Garda 12, tel. 431339. Se l'incanto e l'atmosfera della città vi avranno sedotto fino a trascorrervi la notte si possono consigliare alcuni accoglienti alberghi:* Hotel Rovereto, *corso Rosmini 82, tel. 0464/435222;* Hotel Aquila, *via Abetone 2, tel. 421433.* L'Azienda di promozione turistica di Rovereto *provvede con simpatia a soddisfare le esigenze dei turisti attraverso la sede di via Dante 63, tel. 0464/430363, fax 435528.*

La visita del centro storico di Rovereto inizia da *piazza Battisti*. Vi si arriva in 15 minuti a piedi dalla stazione ferroviaria percorrendo tutto il corso Rosmini – il viale che si diparte rettilineo proprio di fronte alla stazione – fino alla piazza ornata da una fontana e qui, volgendo a destra per la breve via Orefici. La piazza Battisti è uno dei fulcri del centro storico con l'altra fontana, detta del Nettuno, e con la sua cornice di civettuoli palazzetti sette-ottocenteschi.
Imboccando via Rialto, la via che sale lievemente fra il caseggiato, si coglie l'aspetto mercantile della città: fin dai secoli passati qui si radunavano gli empori, i traffici e i commerci; vicino si trovava un piccolo "ghetto" ebraico. Non a caso la via che si sceglie subito dopo di seguire porta il nome di *via Mercerie*. Non si mancheranno di notare l'arredo e le specialità alimentari dell'emporio Micheli. Due stretti vicoli si aprono a sinistra. Fra di essi prospetta la *casa Gaifas*, già albergo dell'Aquila, che ospitò nel 1788 Cagliostro e altri illustri viandanti. Di fronte, al civico 14, sorge invece il **palazzo Todeschi Micheli**: il portale forma col poggiolo del piano nobile un'espressione artistica di rara bellezza. La lapide, sulla destra del portale, rammenta che in questo palazzo Mozart tenne il suo primo concerto in Italia, nel giorno di Natale del 1769.

1. Le piazze dei mercati. La via Mercerie sfocia nella **piazza delle Erbe**, ampia e luminosa, sopra la cui cortina di palazzi svettano il campanile della chiesa di San Marco e la torre civica. Bisogna immaginarla un tempo quando era uno spiazzo aperto sulla campagna, luogo d'incontro e di commercio, con in mezzo la tettoia del mercato delle carni. Nel 1780 assunse le forme attuali comunque



Il putto reggimensola dello storico Bar alle Due Colonne.

di bella armonia; nel 1920 una fontana sostituì l'antico lavatoio.
Deviando per un attimo per *via Tartarotti* si ammira una sequenza di bei palazzi: il *palazzo Todeschi* (civico 7) inquadrato dal bel portale del XVIII sec., dal poggiolo e dai ferri lavorati delle finestre; l'*ex-filatoio Tacchi* (1804), elevato quanto occorreva per impostare l'alto albero rotatorio che serviva a comandare le varie lavorazioni; il *palazzo del catasto fondiario*, che nel '700 ospitava una tintoria.
Piazza delle Erbe forma un solo sistema aperto con **piazza Malfatti** (già del Grano e poi del Macello). Questa ha l'aspetto di un lindo salotto cui fanno da arredo multiformi palazzi. Il più antico è quello più basso, a destra, della famiglia Malfatti, risalente al XVI secolo; accanto, il più severo palazzo Pizzini. Al vertice opposto della piazza, accanto alla *chiesa della Madonna Ausiliatrice* (1724), si apre il vicolo del Portello e, dopo la locanda della Lanterna, l'arco che immette nella *via dei Portici*.
È questa un lungo andito porticato. Un tempo era bordata da una roggia e correva lungo le mura. Sotto questi oscuri androni affacciavano botteghe e negozi di artigiani. Si sbocca nella **piazza del Podestà**, slargo forse, più che piazza. È infatti limitata dagli spalti del castello e dalla fronte del *Palazzo municipale*, edificio del XV secolo, già sede del podestà veneto: oggi si presenta per gran parte nella veste che gli conferì all'inizio di questo secolo l'architetto Augusto Sezanne. Nello stesso corpo di fabbrica si trova lo storico *Bar alle Due Colonne*, cui fanno da prezioso invito un portale con un architrave mistilineo, un mascherone, e un delizioso putto reggimensola.

2. Il Castello. La salita al **Castello**, per l'angusta via Castelbarco, serve a farvi un'idea dello sviluppo urbanistico della città, che finora ho trascurato di annotare. Le prime notizie di Rovereto risalgono al XIII secolo, quando un borgo abitato si raduna sotto gli spalti di un munito castello che rappresentava la potenza della famiglia Castelbarco, feudataria di gran parte della vallata. Il borgo medievale è piccolo, stretto nelle mura che sul lato occidentale corrono proprio lungo la via dei Portici, appena percorsa. Nel 1411 Rovereto passa sotto il dominio della Repubblica Veneta che ne fa anteposto militare nella valle dell'Adige: si amplia verso nord il circuito delle mura includendo la nuova piazza della chiesa, dedicata a San Marco. Due porte turrite tuttora esistenti – e che raggiungeremo fra poco – segnano il limite della città nel XIII e nel XV secolo. In seguito, grazie agli impulsi produttivi e a minori necessità di difesa, la città si aprirà a ventaglio sulla valle; opifici, filande e mulini utilizzeranno una capillare rete di canali derivati dal torrente Leno per alimentare i propri macchinari, mentre un animato porto fluviale si organizzerà sulla riva dell'Adige.
Il castello appare nelle forme del XV secolo quando, a causa dell'introduzione delle armi da fuoco, fu trasformato rispetto al primitivo impianto le cui origini risalgono alla prima metà del Trecento. I veneziani gli diedero un disegno poligonale con cortine rastremate e torrioni, fu scavato il fossato, furono ampliate e ricostruite le mura che inglobavano il borgo e delle quali il castello era il fulcro ordinatore. Nelle sue sale è ospitato oggi il Museo Storico Italiano della Guerra.
Usciti dal castello, prima di scendere a ritroso la scalinata (via Castelbarco) verso via della Terra, si può rimontare a destra sotto un portico, fino allo slargo di via delle Fosse, da cui si gode una bella prospettiva della cinta muraria della città, con i suoi merli guelfi e due svettanti torri.

3. Via della Terra. È la spina dorsale del nucleo più antico. Unisce la piazza del Palazzo del Podestà con quella della chiesa parrocchiale (piazza San Marco); in pratica, i due poteri, civile e religioso. Un tempo era la via di transito principale fra i territori d'oltralpe e la Pianura Padana. Ha un andamento sinuoso e vi affacciano edifici sobri e composti, dai portali variamente ornati. Di fronte alla scalinata del Castello campeggia una curiosa insegna. Segnala la **Galleria Museo Depero**. Raccoglie opere e documenti di uno dei più validi rappresentanti del movimento futurista italiano. Se ne consiglia la visita per godere delle fantasie e delle bizzarrie, delle geniali composizioni di questo "modernissimo" artista.
Riprendete poi a percorrere via della Terra a passo lento. Osservate i portali, la migliore espressione del decoroso abito sei-settecentesco del centro storico: al civico 49, sormontato dallo stemma della famiglia Vannet-

ti; al civico 48, in forme "a punta di diamante", facente parte del nobile *palazzo Noriller*, il cui restauro ha messo in evidenza oltre al ricco cornicione, lacerti di pitture murali rinascimentali; al civico 47, l'accesso al *palazzo Ferrari*, di sobria fattura classica. A una piega della via spicca la facciata della *chiesa del Redentore*, eretta nel 1656. Notate anche le molte lapidi affisse alle facciate e che ricordano i personaggi illustri che hanno dimorato in queste case. Pare di vederli, assorti nelle loro occupazioni, chi musicista, chi archeologo, chi scienziato, chi filosofo come Antonio Rosmini. Nel piccolo slargo della via, sotto la bella targa stradale nella cornice floreale, una dicitura ricorda come il noto filosofo elaborò le proprie dottrine in forma itinerante, passeggiando come faceva, nell'antica Grecia, il sommo Aristotele.

Ma ora l'attenzione è rivolta alla **Torre Civica**, che si sottopassa e che segna il limite nord della più antica cinta muraria, quella dei Castelbarco, il cui andamento si può ancora intuire lungo il successivo vicolo del Portello. Prima di raggiungere piazza San Marco, bisogna ancora soffermarsi dinanzi al portalino della sede della Società di Mutuo Soccorso degli Artieri (civico 5), istituita nel 1852; e a quello, veramente bello e prezioso, della casa de Monte (civico 1), ora casa Chiesa, anch'esso diamantato con una trabeazione riportante l'iscrizione: «Summi dei principesque tutus gratia».

4. Piazza San Marco. La piazza è un raggio di luce nella stretta intimità delle vie del borgo. Vi si impone la mole della chiesa parrocchiale, cui la vivida cromia e il timpano ellittico conferiscono quasi l'effetto di una quinta teatrale. Ma anche il curioso, multiforme andamento dei vicini prospetti edilizi fa della piazza, peraltro lievemente pendente, uno scenario a effetto in cui i passanti si trovano quasi a essere protagonisti.

La **chiesa di San Marco**, segno della presenza veneta nella città, fu eretta nel 1462, ma ricostruita nel 1603, quindi ampliata e di nuovo in parte rifatta (la facciata, ad esempio), come spesso accade per gli edifici sacri di maggior importanza. Ma prima di accedervi, gettate il vostro sguardo agli edifici di contorno. Sulla destra della chiesa, una casa d'angolo con una singolare rientranza, protetta da un'alta tettoia, fu la prima sede delle

UNA PASSEGGIATA NEL CENTRO STORICO DI ROVERETO

A - Via Castelbarco
B - Galleria Depero
C - Palazzo Noriller
D - Casa G. Ferrari
E - Casa Vannetti
F - Chiesa del Redentore
G - Casa degli Antonini
H - Scala della Torre

La linea rossa indica l'itinerario pedonale di visita che si svolge in senso antiorario partendo dalla Piazza Battisti



I - Casa de Monte
L - Contrada del Malcantòn
M - Casa Gentilini
N - Cappelleria Bacca
O - Contrada della Crosara
P - Calle dell'Aquila
Q - Calle e bastione Basadonna
R - Chiesa della Madonna Ausiliatrice
S - Vicolo del Portello

A P.za Battisti si accede dalla stazione FS percorrendo corso Rosmini e via Orefici.

Orari di visita.
Galleria Museo Depero: in estate (dal 15 giugno al 15 settembre) 10-12/14.30-19.00, in inverno 9-12.30/14.30-18 (chiuso il lunedì).
Castello e Museo Storico Italiano della Guerra: 8.30-12.30/14.00-18.00 (in estate orario continuato dalle 9 alle 19; chiuso il lunedì non festivo e da dicembre a marzo).



La piazza Malfatti.

più accreditate istituzioni culturali cittadine (lapide); da notare anche il portoncino (civico 1), forse il più antico e armonico dell'antica città, assegnabile al XVI secolo. A sinistra della chiesa, invece, si apre *la contrada del Malcantòn*, impreziosita da austeri edifici rinascimentali. Vale la pena risalirla fino alla *casa Gentilini* (civico 8), per ammirare il portale (sec. XVIII) sovrastato da una bifora con inferriata artistica.

L'interno della parrocchiale è un autentico "trionfo rococò" che offusca in parte il risalto di una serie di altari marmorei di bella architettura.

Lasciata piazza San Marco, l'itinerario riprende discendendo *via Rialto*, inframmezzata dalla **porta San Marco**, limite estremo della città in epoca veneta. Non si tralasci di notare, appena prima della porta, la leggiadra cornice floreale di un negozio (civico 65) con l'insegna "Oreficeria". Sottopassata la porta, giratevi e alzate gli occhi per osservare l'affresco con il leone e lo scudo in pietra raffigurante il rovere, l'albero da cui la città prese il nome.

Subito dopo si incontra il *Campiello del Trivio*, da cui si consiglia una breve diversione verso destra, risalendo *via Valbusa Piccola* che, con la parallela *via Valbusa Grande*, forma un rione ben caratterizzato, dove alle facciate di minor ricchezza rispetto a quelle del borgo entro le mura si aggiunge l'ambiente popolare delle corti, dei ballatoi, delle vecchie botteghe artigiane. La cortina edilizia di destra si erge sulla vecchia cinta muraria, della quale spicca, sul fondo, una possente torre quadrata.

Passo passo lungo via Rialto, l'ambiente cittadino si anima ed emerge di nuovo l'aspetto mercantile della città. Ai palazzi nobili di via della Terra, che sembrano coltivare un loro dignitoso silenzio, si sostituiscono ora più modesti ma non meno interessanti edifici a spiccata funzione commerciale. Si noti, ad esempio, quello ai civici 41 e 47 di via Rialto, con i due sporti verticali e con i frontali dei negozi in pietra rossa (cappelleria Bacca ed erboristeria La Quercia), retti dalle figure imitanti le cariatidi ateniesi. Proseguendo si perviene alla *Contrada della Crosara* e all'ormai vicina piazza Battisti da cui l'itinerario aveva preso le mosse.

I TRENI UTILI

Dall'Orario Ufficiale Fs valido fino al 28 settembre 1996 (i treni sono confermati nell'Orario invernale '96/97).

Linea Verona-Brennero

	EC 88	EC 12	
Milano C.le		09.10	
Verona P. N.	08.57	10.57	
Rovereto	09.38	11.38	
	EC 13	**iR 2265**	**EC 89**
Rovereto	18.18	19.23	20.18
Verona P. N.	19.07	20.17*	21.07
Milano C.le	20.50		

* coincidenza a Verona P. N. alle 20.27 con IC 646 per Milano C.le (a. 21.55).

Testo e disegni di Albano Marcarini

Si ringrazia per la collaborazione l'Azienda di Promozione turistica di Rovereto.

Nuova linea veloce tra Norimberga e Berlino

È iniziata in Germania la costruzione della linea ad alta velocità tra Norimberga ed Erfurt. Lunga 192 km, questa relazione raggiunge i territori a lungo separati sotto la giurisdizione della DDR e si propone di migliorare i collegamenti tra le due parti della nazione. Con la realizzazione della nuova linea si ridurranno, infatti, a sole tre ore i tempi di viaggio tra Berlino e Norimberga: circa la metà, rispetto alle quasi sei ore attualmente necessarie, in ragione del tracciato molto sinuoso dell'itinerario. Il progetto è stato diviso in due segmenti. Il primo tronco, lungo 83 km, da Norimberga a Ebensfeld, implica l'aggiunta a quelli esistenti di due binari adatti a velocità di 200 km/h. I restanti 109 km saranno di nuova concezione e potranno essere percorsi a 250 km/h. La catena montuosa della Selva di Turingia sarà superata in gran parte in galleria: sono, infatti, previsti tunnel per complessivi 41 km. Da questa opera potranno trarre notevole beneficio anche i collegamenti tra la nuova capitale tedesca, Berlino, la Baviera, il Tirolo e, quindi, la Pianura Padana.

Un'imposta sulle imprese destinata a treni e bus

Il costo dell'ammodernamento complessivo del sistema di trasporti pubblici londinese è stato stimato in oltre 50 mila miliardi di lire. È ben evidente che né il governo centrale, né gli enti locali possono impegnarsi in un simile investimento. Per questo la Corporation of London, che sovrintende al quartiere finanziario della City, ha lanciato la proposta di una tassa sulle imprese locali destinata a finanziare gli investimenti per nuove linee ferroviarie urbane e per il rinnovo del materiale rotabile di treni e bus. Prima di procedere d'autorità, tutte le imprese operanti nella Grande Londra saranno sondate e, se verrà raggiunto almeno un 51 per cento di consensi, l'idea potrà tradursi in realtà. Agli scettici che non credono all'interesse degli imprenditori a impegnarsi finanziariamente in questo settore, la London Corporation replica con i dati sui valori fondiari, superiori per gli immobili ben serviti dal trasporto pubblico, rispetto a quelli che si trovano più isolati. Intanto, il partito laburista ha chiarito la sua piattaforma programmatica in vista delle elezioni che si terranno nel 1997. La priorità per la sinistra britannica, nel caso di un ritorno al potere, non sarà tanto quella di riaffermare la proprietà pubblica sulle aziende di trasporto e sulle ferrovie in particolare, quanto quella di favorire l'integrazione della rete e il rilancio del settore.

Gli uomini d'affari svedesi preferiscono il treno

Le Ferrovie svedesi (SJ) hanno recentemente migliorato la propria offerta di servizi intercity lungo la linea costiera nord, che collega la capitale, Stoccolma, alle città di Sundsvall e Härnösand. L'impiego di treni X 2000 ha consentito di recuperare una parte consistente della clientela (sei passeggeri su dieci tra gli uomini d'affari) che in precedenza preferiva l'aereo o l'uso della propria vettura. Un dettagliato sondaggio ha consentito di appurare come la maggior parte dei passeggeri preferisca il treno, perché consente di riposarsi o di lavorare durante il viaggio. Tra i suggerimenti avanzati per il miglioramento delle prestazioni di bordo c'è, infatti, il bisogno di poter disporre di prese elettriche per i personal computer o per la ricarica dei telefoni cellulari. Anche nelle relazioni verso la Danimarca si è registrato un miglioramento, grazie alle coincidenze a Hässleholm tra gli intercity X 2000 e le "Frecce costiere" danesi, che hanno permesso di ridurre a sette ore il tempo di viaggio tra le due capitali. La relazione più veloce tra Copenhagen e Stoccolma (circa sei ore) si realizza però utilizzando l'aliscafo fino a Malmoe e di lì il treno attraverso la Svezia.

Il "Regio Sprinter" alla conquista del Canada

Dopo essere entrato in servizio con successo nella scorsa primavera sulla Dürenes Kreisbahn, una ferrovia locale tedesca, un esemplare del treno leggero "Regio Sprinter" è stato inviato in Canada, per essere provato sui percorsi suburbani attorno alla città di Calgary. I "Regio Sprinter" sono veicoli biarticolati, con un solo carrello centrale portante e due assi-motore semplificati alle estremità. Il 70 per cento del piano calpestabile è ribassato e le ampie porte facilitano l'accessibilità dei passeggeri. Grazie alla sua struttura flessibile (può essere accoppiato in più sezioni), questo veicolo può adattarsi sia al trasporto urbano in zone densamente popolate, sia al traffico regionale. Può quindi essere impie-



gato utilmente in molte funzioni, quali la navetta città-aeroporto o il collegamento verso zone turistiche o stazioni di montagna. All'interno, infatti, sono previsti spazi attrezzati per il trasporto di biciclette e di sci. Altre compagnie private tedesche e danesi hanno ordinato "Regio Sprinter" per rinnovare il loro parco rotabile e, se l'esperienza canadese sarà giudicata positivamente, una variante verrà adattata alle esigenze del mercato nord-americano.

160 km di ferrovie urbane a Singapore

Nonostante l'impegno già profuso negli anni Ottanta, con la realizzazione dal nulla di uno dei più moderni sistemi metropolitani del mondo, e con l'introduzione del pedaggio urbano per selezionare l'accesso dei veicoli privati nel centro, il governo di Singapore non si dichiara ancora soddisfatto e si pone nuovi obiettivi per migliorare la mobilità nella città-stato equatoriale. Secondo il Libro Bianco, recentemente presentato, la rete ferroviaria nell'isola dovrà raggiungere i 160 km nei prossimi 15 anni. Saranno prolungate le linee di metro esistenti e ne verranno realizzate nuove anche a guida automatica. Al tempo stesso verrà estesa la rete di autostrade, dotandola però di sofisticati sistemi di pedaggio elettronico che consentano di limitare il traffico ai livelli desiderati, grazie alla flessibilità delle tariffe. Con il potenziamento del servizio di trasporto pubblico il governo di Singapore si propone, tra l'altro, di assecondare le richieste della classe media dell'isola, la quale oggi lamenta che molti quartieri residenziali non siano ancora raggiungibili in metropolitana: i suoi vagoni, sempre puliti e dotati di aria condizionata, sono infatti preferibili, in quanto a comfort di viaggio, agli equivalenti tragitti stradali.

Mobilità su rotaia per le Olimpiadi del 2000

Mentre si archiviano le Olimpiadi di Atlanta, la città di Sydney, che ospiterà l'edizione dei Giochi nell'anno 2000, sta adeguando il proprio sistema di trasporti per far fronte al grande movimento di pubblico. Particolare attenzione è riservata ai servizi ferroviari suburbani, per i quali è prevista l'acquisizione di una nuova serie di elettromotrici, le prime delle quali saranno disponibili tra un paio d'anni. Rispetto ai treni "Tagara" attualmente in circolazione, questi convogli disporranno di 30 posti a sedere supplementari, di più sofisticati dispositivi di sicurezza e di finestrini più ampi, onde favorire la vista sulla città e sui sobborghi. Si è nel frattempo completata, con la consegna dell'ultimo dei 450 convogli "Tagara" (parola che, in lingua aborigena, significa "andare"), la più grande ordinazione di materiale rotabile in Australia, iniziatasi nel 1988. Il governo del Nuovo Galles del Sud desidera limitare la circolazione veicolare in occasione delle prossime Olimpiadi e punta, quindi, sull'alternativa ferroviaria. Homebush, luogo in cui si svolgerà la maggior parte delle gare, sarà raggiunto da una nuova linea su rotaia. Treni dedicati, che si fregeranno dell'appellativo di "Olympian", faranno la spola tra il centro e lo stadio, come pure tra la città e l'aeroporto, dove è attualmente in costruzione un raccordo. Trenta corse ogni ora serviranno Homebush, utilizzando una linea a quattro binari.

Elettrotreni d'avanguardia per le Ferrovie giapponesi

Entro l'autunno entrerà in servizio l'elettrotreno della serie 500, ultimo grido in fatto di alta velocità per il Giappone. Estremamente affusolato, il convoglio può raggiungere una velocità massima di 320 km/h, al pari del Tgv francese, ossia del principale concorrente europeo in quanto a prestazioni di punta. Grazie alla motorizzazione di tutti gli assi del veicolo, i tecnici nipponici hanno realizzato la massima dispersione della trazione, ottenendo allo stesso tempo un apprezzabile abbattimento del rumore e delle vibrazioni. Delle 16 vetture che compongono il treno, tre sono di prima classe ("carrozze verdi") e sono situate al centro della composizione, adiacenti al vagone caffetteria, provvisto anche di piccoli negozi che vendono articoli da regalo. Questi treni copriranno il tragitto tra Osaka e Hakata, lungo la linea Sanyo Shinkansen, che serve la parte occidentale dell'arcipelago. Oltre all'alta velocità, le JR (Ferrovie giapponesi) pensano anche al traffico locale e regionale, presentando nuovi convogli ideati per questo tipo di clientela. I treni locali raggiungono una velocità massima di 130 km/h e saranno impiegati nella grande periferia di Osaka; gli espressi regionali "Thunderbird" viaggeranno, invece, a 160 km/h.



SMEMORANDA EXPRESS

● NON GETTATE ALCUN OGGETTO DAL FINESTRINO ● KEINE G

EFFETTI COLLATERALI

di Enzo L...



● 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

ENSTAENDE 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 OGGETT

TERZA CLASSE

Cocktails

di Gino & Michele

Il libro parla chiaro. *Martini dry. Dosi per 4 persone. 3/4 di dry gin (120 gr.), 1/4 vermouth dry (40 gr.), 4 spruzzi di buccia di limone.* Il libro dei cocktails se ne sta lì, aperto a pagina 32. Il treno corre veloce, scarta di lato ogni tanto, quanto basta per sballottarlo di quelle due dita sul tavolino pieghevole. Uno scossone un po' più violento e il libro si chiude. Ecco, meglio così. Perché non puoi liquidare in quel modo il martini.

Innanzi tutto i bicchieri. Se ne consiglia di un tipo solo – suggeriva il libro – comunemente detto da "miscele secche". E invece no, per il martini non ci può essere *un qualsiasi bicchiere* da miscele secche. Per il martini c'è questo bicchiere e basta: base a triangolo, esile stelo, e coppa a piramide rovesciata. Soltanto quello. Essenziale, geometricamente perfetto. Va bene anche niente cristallo: vetro, sottile da non poterlo lavare con le dita. Una sciacquata e via. Meglio asciugare col phon, aria tiepida. E metterlo in freezer, ma a questo arriveremo a suo tempo.

E le olive. Macché *le: la*. Singolare femminile. *L'oliva*. Anche il martini più gioioso può sopportare al massimo un'oliva. Fuori, non dentro. Infilzata nel legno (guai alle forchettine di ferro e, per carità, la plastica!), in bilico sul bordo del bicchiere, ben bilanciata a specchiarvisi dentro. L'oliva. Che non venga in mente di prenderla sott'olio. Che non passi a nessuno per la testa di inventarsela nera. Oliva obbligatoriamente in salamoia, verde, media, col nocciolo. Punto.

Il manuale se ne sta lì, sul tavolino. Leggo. *Si prepara nel mixing glass con poco ghiaccio cristallino.* Torno indietro: m'illudo di non aver capito. Pagina 18, glossario dello stesso manuale. *Mixing glass: bicchiere miscelatore per la preparazione dei long drinks.* Richiudo. Sarà lo sballottamento ma mi sta venendo un po' di nausea. Il martini non è un long drink. E il ghiaccio non c'entra. Il martini è brevilineo. Il martini è secco, odia l'acqua, se potesse ci sputerebbe dentro, nell'acqua. Il martini – è conseguenziale – rifugge il ghiaccio. Qualcuno ha provato a metterci quei pallini di plastica, dentro c'è l'acqua ghiacciata. Così dicono. Ma intorno alla plastica un filo di ghiaccio c'è, si forma.

E si scioglie irreparabilmente a contatto con l'alcool. Acqua nel martini: scherziamo? E poi la plastica ha sapore, mica è fatta di aria.

Un martini al moplen, stai a vedere che adesso ci tocca anche questo.

Eppure lo sappiamo, il martini si beve molto freddo. Già. C'è una sola soluzione. Bicchieri – rigorosamente da martini – in ghiacciaia. Ma, si badi bene, senza mettere la coppa a contatto col ghiaccio. Si estrae il bicchiere con una pinza, senza toccarlo per non scaldarlo. Lo si posa sul tavolo e lì, non nel mixing glass, lì e soltanto lì, dentro il bicchiere, si procede alla magia.

Martini. Attenzione perché un martini è un martini, per quelli del giro. Quando uno chiede un martini chiede un Martini cocktail, è ovvio. Mica può farsi fare la domanda: dry, bianco o rosso? Dire martini è come dire nutella per pasta di cioccolata e nocciole, e borotalco per talco borato. Come dire vinavil per colla o biro per penna a sfera. Metonimia, per usare un termine grosso. O forse sinèddoche, che è poi un'altra forma della retorica. Insomma, è estendere il significato di una parola, o restringerlo, per esprimere un'altra parola similare. Più o meno: ma non siamo qui a parlare di linguistica. Siamo qui a parlare di cose più serie. Il martini, appunto. Scritto apposta minuscolo perché il martini, come l'universo, è un'idea, un concetto, una percezione astratta e concreta al tempo medesimo. A proposito. Il martini non vuole il limone. Che lo dicano una volta buona a quelli che fanno i libri. Via quella fettina, quella fettaccia di limone. Ma via anche la buccia e con la buccia – o scorza, per i più raffinati dell'improvvisazione – via anche *lo spruzzo di scorza di limone in ciascun bicchiere.*

Per carità: il libro, quello dei presunti e sedicenti cocktails, adesso è finito fuori dal finestrino. Anche perché aggiungeva un folle *mescolare con vigore adoperando un cucchiaio lungo.* Allora: primo, quale vigore; secondo: quale cucchiaio. Terzo: quale mescolare. Tutti sanno che il martini non si mescola. Al più si gira. Lo si fa roteare lentamente, due volte. Prima di metterci l'oliva a specchiarsi. Tenendo il bicchiere per lo stelo sottile. Non più di tre, quattro secondi. Questo, naturalmente, se sei un dilettante. Nel senso di uno che si diletta, ma non gode.

Chi gode, e finalmente siamo al punto, chi gode sa che il martini, il Martini cocktail, è una fantasia che sfiora la mente del gin. Gin che dev'essere di primissima qualità. Ci siamo capiti, di quella marca che non si può scrivere, ma il gin è solo quello, lo si sa, dalle nostre parti. Una fantasia. E qui ci sono le due Scuole, le uniche vere Scuole di pensiero che contano, sul martini.

La prima. Qualcuno, degna persona, scrisse che il martini non è tre quarti e un quarto. Il martini è quattro quarti, anzi, no: è ventinove trentesimi. Proprio così: 29/30 di gin (quello là) e 1/30 di Martini dry. Come si fa: si fa semplice semplice. Si versa nel bicchiere ghiacciato un terzo di Martini dry, lo si gira una volta, lo si butta. Si versa il gin: quattro quarti che saranno un filo meno per via del fondo che resta. Il Martini dry è bastato per sollecitare la coppa, asserisce la degna persona. Ma Buñuel, il Maestro, persona ancora più degna che a martini se la cavava eccellentemente, sosteneva – seconda Scuola – che se davvero il martini è la fantasia del gin, basta prendere il bicchiere. Versare il gin. Una giornata di sole. Interporre tra il bicchiere e il sole una vera bottiglia di Martini dry. Con la mano sinistra farla sfilare tra la luce e il bicchiere. Di modo che per un secondo, due al massimo, i loro umori si incrocino. Posarla (la bottiglia). Bere (il bicchiere di gin). Anzi no – errore imperdonabile – di martini.

Poi c'è la storia del limone, della fetta, della buccia, della scorza, che andrebbe chiarita. Questa è una mia idea. Non è che il martini rifiuti il limone. Il martini non rifiuta nulla di ciò che è giusto, rifiuta soltanto la violenza, l'intrusione, la sopraffazione. Sono sempre più convinto che il martini lo si debba acquisire – dimenticavo: il martini non si beve, come ho troppo precipitosamente detto in precedenza. Si acquisisce –. Sono fermamente convinto che il martini lo si debba acquisire in un bosco di limoni. Una fantasia di limone, un umore.

Pretendo troppo? Non sono io a pretendere. È il martini. Io, per quanto mi riguarda, alla prossima scendo. Sono le sei e ventiquattro, è già chiaro e il cartellino è quello che è: obbligo di timbrare entro sei minuti. Mi sa che per un pelo ci sto dentro anche oggi. No, è ovvio. No, io il martini, quello con la emme minuscola, non l'ho mai bevuto. Mica ci ho tempo da perdere.

Agenda

Abruzzo

Il 29 settembre 1996 entra in vigore il nuovo orario invernale che prevede alcune significative novità per il servizio ferroviario abruzzese.
La più importante riguarda la linea Pescara-Sulmona e consiste nel miglioramento del sistema di coincidenze nella stazione di Sulmona, ottenuto prevedendo l'incrocio dei treni principali in tale località. Questo, oltre a consentire una migliore marcia di detti treni, permetterà di avere significative coincidenze nel nodo di Sulmona con gli orari dei treni delle linee diramantisi.
Con la nuova offerta invernale c'è stata inoltre una revisione degli orari e dei percorsi di alcuni treni della relazione Metropolitana Chieti/Teramo.
Minimi, anche se significativi, gli interventi sull'orario dei treni delle altre linee: aggiustamenti delle coincidenze a Termoli, Pescara e Giulianova.
Linea Pescara/Roma
Riportiamo, di seguito, gli orari dei treni interessati dalle variazioni.
- iR 2372, invariato nell'orario da Roma, da Avezzano e da Sulmona, arriverà a Pescara alle 11.20
- IC 686, anticipato da Roma alle 12.45, partirà da Avezzano alle 14.12, da Sulmona alle 15.11 e arriverà a Pescara alle 16.05
- iR 2374, ritardato da Roma alle 14.15, avrà un orario pressoché invariato da Avezzano a Pescara
- iR 2376, al contrario, invariato da Roma, partirà da Avezzano alle 20.13, da Sulmona alle 21.17 e arriverà a Pescara alle 22.13
- iR 2373, anticipato da Pescara alle 09.25, partirà da Sulmona alle 10.25, da Avezzano alle 11.22 e arriverà a Roma alle 12.55
- l'IC 689, ritardato da Pescara alle 17.45, partirà da Sulmona alle 18.47, da Avezzano alle 19.42 e arriverà a Roma alle 21.10
- iR 2377, ritardato da Pescara alle 19.00, partirà da Sulmona alle 20.07, da Avezzano alle 21.04 e arriverà a Roma alle 22.40
- nuovo treno Roma Termini (p. 17.15)-Sulmona (a. 19.51) con le fermate degli iR; prosecuzione per Pescara con tr. 3486, proveniente da Napoli; per L'Aquila con tr. 7122.

Nodo di Sulmona e stazione di Avezzano
Per quanto riguarda le linee diramantisi dalla stazione di Sulmona, oltre alle variazioni indotte dal nuovo orario dei treni a lungo percorso (IC e iR), si sottolineano i seguenti incrementi di offerta.
Linea Sulmona/Castel di Sangro
- Nuovo treno, con periodicità scolastica, da Sulmona (p. 07.55), come proseguimento del treno 7089, proveniente dall'Aquila (p. 06.43) e diretto a Castel di Sangro (a. 09.28)
- nuovo treno, con periodicità scolastica, da Castel di Sangro (a. 12.10), a Sulmona (a. 13.17) e proseguimento immediato per L'Aquila, Rieti, Terni
- nuovo treno, nei giorni di venerdì e prefestivi, da Sulmona (p. 15.21) a Roccaraso (a. 16.10), come proseguimento del treno 7103 proveniente dall'Aquila.

Linea Sulmona/L'Aquila/Rieti
- Un nuovo treno, in partenza dall'Aquila alle 07.50 e diretto a Sulmona (a. 08.50), circolerà nei giorni lavorativi
- il treno 7097 proseguirà da Rieti (p. 08.45) fino all'Aquila (a. 10.03) nei giorni lavorativi
- il treno 7091 (sostituito dal 7089) e il 7113 (sostituito dal 7115) risulteranno soppressi
- il treno 3185, proveniente dall'Aquila, non sarà più diretto a Napoli, ma consentirà ugualmente di giungervi mediante coincidenza a Sulmona con il treno 3187.

Linea Avezzano/Sora
L'offerta rimane invariata, solo per alcuni treni sono stati previsti lievi aggiustamenti di orario per assicurare migliori coincidenze.
Relazione Metropolitana Chieti/Teramo
Sulla relazione Metropolitana Chieti/Teramo sono stati attuati interventi per migliorare i tempi di percorrenza; inoltre, si segnalano:
- un nuovo treno, in partenza da Chieti (p. 16.58), con arrivo a Giulianova (a. 17.45) e proseguimento per Teramo come tr. 3223
- un nuovo treno per Chieti, in partenza da Pescara (p. 09.55) come proseguimento del treno 3200/01 proveniente da Teramo.

Danilo Antolini

Alto Adige

Traendo spunto dalle osservazioni della clientela, per il prossimo orario invernale sono previste alcune novità:
- anticipando di pochi minuti la partenza del 10931, è stato possibile prevederne la fermata alla stazione di Magré/Cortaccia e servire quindi i due grossi centri situati sulla strada del vino
- oltre alla stazione di Magre, il 10906 servirà anche Bronzolo
- come richiesto da più parti, il 10933 fermerà a Campo di Trens
- al 10917 verrà aggiunta la fermata di Salorno
- il D 480, uno dei quattro importanti collegamenti diretti Lienz-Innsbruck attraverso le valli Pusteria e Alto Isarco, fermerà anche a Monguelfo; oltre al grosso centro, verranno quindi servite le numerose località turistiche circostanti e la Val di Casies. Il provvedimento sarà particolarmente utile per gli studenti che frequentano le Università di Innsbruck e di Trento.

Si tratta di piccoli ma importanti aggiustamenti, volti a rendere il servizio locale ferroviario sempre più rispondente alle necessità dei pendolari.
Anche durante l'estate in corso, tutto il materiale rotabile viene sottoposto ai turni di lavaggio e pulizia radicali. Le Fs dimostrano così di tenere nel giusto conto quest'importante aspetto del servizio.
Sempre nel campo del materiale rotabile, nel prossimo futuro, è inoltre prevista la progressiva sostituzione delle Ale 840, più note con il nome di "littorine", con materiale più moderno. Allo stato attuale, non è tuttavia ancora possibile stabilire la data precisa in cui le elettromotrici color marrone, dopo decenni di onorato servizio, potranno andare in pensione.

Ewald Fischnaller

Basilicata

Il piano di sviluppo della rete di vendita in Basilicata

La crescente diffusione di nuove tecnologie nei sistemi che regolano la circolazione dei treni ha ridotto gradualmente la necessità della presenza dell'"uomo" negli impianti ferroviari. I segnali, i passaggi a livello, gli scambi oggi vengono azionati da un unico operatore (Dirigente centrale operativo), attraverso il sistema del Controllo del traffico centralizzato (Ctc).
Queste innovazioni hanno avuto delle significative ricadute anche sull'attività commerciale svolta in quelle stazioni dove tali mansioni erano affidate allo stesso personale ad-

detto alla circolazione. Nelle realtà che presentano volumi di traffico non sufficienti a giustificare l'esistenza di una struttura esclusivamente dedicata alla vendita dei biglietti si sono infatti rese necessarie soluzioni alternative.
In Basilicata le uniche stazioni abilitate al servizio di vendita biglietti sono rimaste Potenza Inferiore, Potenza Superiore, Ferrandina, Metaponto e Maratea, poiché le principali linee ferroviarie lucane sono tutte gestite con il sistema di Controllo del traffico centralizzato.
In questo scenario, è stato indispensabile procedere all'ampliamento della rete di vendita dei recapiti di viaggio su tutto il territorio regionale, per consentire alla clientela di munirsi del biglietto in maniera agevole ed evitare il ricorso all'emissione di biglietti in treno, che costituisce un aggravio dell'attività svolta dal personale di scorta.
Il piano predisposto dalla Direzione regionale Basilicata prevede l'attivazione di punti di vendita presso esercizi commerciali di vario tipo (bar, tabaccherie, edicole ecc.) in tutte le località servite dal treno, dando la priorità a quelle che sono sedi di scuole, insediamenti industriali e uffici pubblici, dove maggiore è la domanda.
Ovviamente, la tipologia dei titoli di viaggio disponibile presso queste particolari rivendite comprende esclusivamente i biglietti e gli abbonamenti a "fasce chilometriche", che la nostra clientela conosce ormai da diversi anni e che, è bene ricordarlo, fino a quando non vengono obliterati non scadono di validità.
La rete di vendita esternalizzata è stata estesa in maniera da soddisfare le esigenze della maggior parte del territorio, essendo stati attivati, al momento, circa trenta punti di vendita, tutti riportati nel prospetto che indica anche gli orari di apertura e i turni di chiusura settimanale dei diversi esercizi abilitati.
Quando è stato possibile, si è cercato, nelle località con più punti di vendita, di evitare la sovrapposizione degli orari e la concomitanza dei turni di riposo settimanale, diversificando le tipologie degli esercizi commerciali.
La completa attuazione del piano prevede la capillare diffusione della rete, con un minimo di due punti di vendita per ciascuna delle località che fanno capo a una stazione ferroviaria.
A regime, sono previsti oltre cento punti di vendita, che, integrati con le biglietterie e la rete delle quindici agenzie di viaggio già esistenti nella regione, contribuiranno sicuramente a elevare la qualità del servizio ferroviario.
Un ulteriore ampliamento del sistema di vendita dei titoli di viaggio del trasporto locale sarà realizzato prossimamente, grazie all'estensione alla Basilicata dell'accordo stipulato con la Sisal, che consentirà alle ricevitorie abilitate l'emissione sia di biglietti ferroviari di corsa semplice che di abbonamenti.

Vittorio Moffa

Punti di vendita esternalizzati dei biglietti e abbonamenti a fasce chilometriche in Basilicata

Località	Tipologia	Indirizzo	Orario d'apertura	Chiusura settiman.
Avigliano	Supermercato	Stazione Fs	08.00 - 13.30/16.30 - 19.30	domenica
Avigliano Città	Edicola	V.le della Vittoria	06.00 - 21.30	domenica
Baragiano	Staz. di servizio API	Via Appia, km 430	07.00 - 19.30	dom. pom.
Baragiano	Bar/Edicola Stazione Fs	Stazione Fs	06.00 - 19.30	domenica
Barile	Buffet di Stazione	Stazione Fs	06.00 - 22.00	dom. pom.
Bella Muro	Tabacchi Stazione Fs	Stazione Fs	07.00 - 13.00/15.00 - 20.30	domenica
Bernalda	Bar/Tabacchi	Corso Umberto, 46	05.30 - 22.00	domenica
Garaguso	Buffet di Stazione	Stazione Fs	06.00 - 21.30	domenica
Grottole	Autolinee De Angelis	Corso Umberto, 28	08.00 - 20.00	domenica
Lagonegro	Bar Vittoria	Piazza Trento, 16	06.30 - 22.00	domenica
Lagonegro	Bar La Gioconda	Via Umberto I, 1	07.30 - 14.00/16.00 - 21.30	dom. pom.
Lagopesole	Autolinee Petruzzi	Via Nazionale, 14	08.00 - 13.00/16.00 - 20.00	domenica
Lagopesole	Bar/Tabacchi	Via Andrea Doria, 44	06.00 - 21.30	lunedì
Lavello	Tabaccheria	Via Roma, 120	08.00 - 20.00	domenica
Maratea	Bar di Stazione	Stazione Fs	07.00 - 13.00/15.00 - 20.30	martedì
Melfi	Ag. di servizi GESTEL	Via F. Del Zio, 37	08.00 - 13.00/14.30 - 20.00	domenica
Picerno	Edicola	Via G. Albini	05.30 - 13.30/16.00 - 20.30	dom. pom.
Picerno	Caffetteria di Stazione	Piazzale Stazione	06.00 - 22.00	domenica
Pisticci Scalo	Bar Carmelingo	Via Pomarico, 2	06.00 - 21.00	dom. pom.
Possidente	Bar Sport	Via Nazionale	06.30 - 23.00	lunedì
Potenza	Edicola di Stazione	St. Fs Potenza Inf.re	05.30 - 22.00	dom. pom.
Potenza	Ass. Naz. Tur. e T. Lib.	Via Napoli, 14	08.00 - 13.00/16.00 - 20.00	domenica
Potenza	Bar di Stazione	Staz. Potenza Sup.re	06.00 - 22.00	domenica
Rionero	Edicola di Stazione	Stazione Fs	06.30 - 13.30/16.00 - 20.30	dom. pom.
S. Angelo di Av.	Tabaccheria/Edicola	Viale T. Morlino, 54	07.30 - 13.00/16.00 - 20.30	dom. pom.
Tito	Edicola	Piazzale Ferrovia	06.30 - 13.00/16.00 - 20.00	dom. pom.
Tito	Caffetteria di Stazione	Stazione Fs	06.00 - 22.00	domenica

Calabria

La novità dell'anno in Calabria è costituita dal decollo dell'*Acquapark Odissea 2000*, il compagno di divertimenti dell'estate '96. Il complesso, che si estende su un'area di oltre otto ettari, nei pressi di una zona marina classificata dall'UE "bandiera blu", è situato nelle vicinanze di Rossano, a Zolfara, nell'alto Ionio calabrese, e si trova a soli 32 km da Sibari.
Lungo la costiera nessuna "ammucchiata" di case a sbarrare l'accesso al mare, segno che da queste parti la speculazione selvaggia è stata efficacemente contrastata.
Per consentire ai visitatori di raggiungere più comodamente l'Acquapark, la Direzione regionale trasporto locale della Calabria ha effettuato ogni giorno, per tutta l'estate, due treni straordinari, da (e verso) Taranto e Catanzaro Lido, con fermata a "Toscano", a poche centinaia di metri dal parco divertimenti, e servizio di collegamento con pullman. È stata anche istituita una coincidenza a Sibari, sia all'andata che al ritorno, per i viaggiatori provenienti da Cosenza.
L'Acquapark è inserito in un grande villaggio turistico residenziale ("Nausicaa"), una struttura realizzata su una superficie di 35 ettari, che potrà ospitare circa tremila persone. Si tratta di un'opera ardua ma ben riuscita, capace di coniugare il cemento con la natura. Basti pensare che tutti gli eucalipti secolari sono rimasti al loro posto.
Il parco divertimenti offre circa mille metri di strutture coperte e un servizio di self-service in grado di soddisfare i palati più esigenti. Chi vuole divertirsi con le attrezzature acquatiche non ha che l'imbarazzo della scelta: dall'Aquashow (un lago con grandi onde artificiali) al River Run (scivolata da una piattaforma di oltre 14 metri); dal Kamikaze al Surfing Hill (scivolo con cuscino tra tortuose curve); dal Foam (cinque scivoli mozzafiato) al Twist (condotti a scivolo trasparente avvitati a spirale). Ci sono poi il Multipista, il Toboga, il Fiume lento, l'idromassaggio e l'Area baby. La grande "chicca" è rappresentata dall'Aquadance, una grande pista dove si balla tutti i pomeriggi sotto zampilli d'acqua. Da non perdere è anche la fantasmagorica discoteca "Le Sirene", all'avanguardia nei particolari stilistici e architettonici, dove di sera è possibile ritagliarsi un angolo di felicità col "disco live" e i migliori DJ. Insomma, come recita lo slogan del complesso turistico rossanese, "Night & Day - lo spettacolo infinito".
Nei momenti di relax ci si può rifugiare nel grande parco verde, pieno di alberi e di vegetazione esotica, magari per consumare una bibita o un gelato in un gazebo. L'idea di realizzare questa megastruttura è stata di Saverio Marino, un costruttore intelligente e lungimirante che insieme ai due giovani figli, Luigi e Maria, ha saputo interpretare il nuovo inserendolo in una cornice naturale di rara bellezza. Siamo sulla costa ionica rossanese, eppure sembra di trovarsi in un grosso centro turistico dell'Emilia Romagna.

Mick Bagalà

CAMPANIA

Antiquari a Napoli

Dal 19 al 27 ottobre si svolgerà a Napoli la 5ª Biennale Internazionale dell'Antiquariato, realizzata con il patrocinio della Regione Campania, della Provincia e del Comune di Napoli, dell'Apt, con la collaborazione delle Ferrovie dello Stato. L'esposizione si terrà al Castel dell'Ovo, una sede prestigiosa che ben si addice all'importanza dell'evento: la mostra, infatti, per la ricchezza, lo stile e la qualità delle opere d'arte presenti (oltre 5 mila), si colloca ai primi posti tra le manifestazioni del genere.
In questa suggestiva galleria d'arte antica, circa settanta antiquari, tra i più importanti, provenienti dall'Italia e dall'estero, in altrettanti stand disposti su un'area di 20 mila metri quadri, esporranno mobili, dipinti, disegni, stampe, sculture, argenti, tappeti e altre antiche rarità: splendidi fondi oro del '300 e del '400, dipinti del '500 e del '600; cassapanche, credenze, trumeau e fratine tra '400 e '800. Da segnalare, in particolare, gli splendidi mobili del Barocco romano e napoletano.
Tra le opere in mostra non mancheranno bellissime cesellature in argento: candelabri, vassoi, caffettiere e zuppiere di maestri argentieri italiani, tedeschi, inglesi, austriaci. Inoltre, si potranno ammirare arazzi e tappeti cinesi e persiani, un libro in miniatura su pergamena del XIII secolo, nonché, di genere più moderno, gioielli in oro, platino e diamanti, firmati da noti stilisti.
Sempre a Castel dell'Ovo si terrà la mostra *L'Ottocento napoletano - I Vedutisti* con l'esposizione di circa trenta opere dei maggiori vedutisti napoletani dalla fine del '700 al 1870 circa.
Coloro che presenteranno all'ingresso della Biennale un biglietto Fs con destinazione Napoli non scaduto di validità potranno usufruire di uno sconto sulla visita alla mostra.
Orario: feriali 11-21, prefestivi e festivi 11-22.30.
Per informazioni: tel. 055/294626-289981-212288.

Antonietta Sannino

WARHOL, VIAGGIO IN ITALIA

Napoli - Maschio Angioino
20 luglio - 2 novembre 1996
Orario: 9-19 (chiusura domenica)
Catalogo: Mazzotta
Informazioni: Comune di Napoli tel. 081/7952003

Un evento culturale di grande rilievo: per la prima volta sono state raccolte esclusivamente le opere "italiane" – presenti nelle collezioni private e nei musei italiani – di Andy Warhol, il massimo esponente della Pop Art americana. Lavori su tela, bozzetti e disegni, dalla fine degli anni Cinquanta agli anni Ottanta, attraverso le opere più celebri della metà degli anni Sessanta (Marilyn, Campbell's Soup), i ritratti degli anni Settanta e i lavori concepiti e prodotti in Italia.
Warhol e l'Italia: un rapporto molto singolare. La rassegna partenopea testimonia la straordinaria attenzione dei collezionisti italiani alla produzione dell'artista americano e l'altissimo livello delle opere in mostra mette in evidenza quale fortuna egli abbia avuto nel nostro Paese. Diversa l'attrazione provata per l'Italia da Warhol, che, a differenza di tanti altri viaggiatori stranieri, non fu particolarmente colpito dal patrimonio storico e culturale italiano.
Oltre novanta fotografie, in gran parte inedite, dell'artista statunitense, ripreso durante i suoi soggiorni a Napoli, Milano, Roma, Ferrara, completano la rassegna.

Marisa Radogna

EMILIA ROMAGNA

Solo qualche notizia flash sulle novità dell'orario invernale '96/97. Nella tratta **Poggio Rusco-Bologna** saranno ripristinate le fermate di Mirandola, S. Felice, Crevalcore e San Giovanni in Persiceto per il treno R 11447 (arrivo a Bologna Centrale 08.12) per favorire la clientela pendolare; le stesse fermate non saranno più previste per il treno espresso 289.
Sulla linea **Parma-Fornovo-Borgo Val di Taro** si effettuerà anche nei giorni lavorativi il treno 6797, attualmente solo festivo per La Spezia, in partenza da Parma alle 22.40, con arrivo a Borgo Val di Taro alle 23.31. La corsa bus corrispondente BO119 verrà soppressa.
Nell'orario invernale, parimenti, non circoleranno più alcune corse di autobus a scarsissima frequentazione.

Silvano Bonaiuti

FRIULI VENEZIA GIULIA

Un breve riassunto prima di cominciare una rivoluzione

Ormai tutti i nostri lettori sono a conoscenza delle prospettive del trasporto locale e dell'assetto che assumerà nei prossimi anni: già a partire dal 1997 la Regione potrà stipulare un Contratto di Servizio Pubblico con le Fs. Ma dal 1998 il Contratto di Servizio Pubblico dovrà essere lo strumento per eccellenza, mediante il quale la Regione governerà la spesa e la programmazione del trasporto locale, di tutto il trasporto locale, indipendentemente dal vettore che di volta in volta sarà chiamato a svolgere i vari servizi.

I vincoli della nuova politica di trasporto
La scelta di affidare alla Regione la gestione della spesa per tutto il comparto del trasporto è la chiave di volta della razionalizzazione del settore. L'unicità dell'ente erogatore della spesa, la minore disponibilità finanziaria (che tale sarà per effetto del contenimento della spesa pubblica) e la maggiore produzione di servizi (per soddisfare una domanda in crescita e ancora parzialmente insoddisfatta) costringeranno l'amministratore pubblico a razionalizzare il settore:
1) eliminando gli sprechi costituiti dai servizi sovrapposti (in parallelo a tutte le linee Fs regionali, esistono servizi di autobus coincidenti, in tutto o in parte, con il percorso ferroviario; ad esempio, sulla sola relazione Codroipo-Udine fanno servizio, oltre alle Fs, quattro società di autoservizi e si contano una settantina di corse giornaliere su gomma, seppur non tutte coincidenti completamente con il percorso ferroviario; sulla Udine-Gemona, in parallelo – e non integrate al servizio Fs – vi sono 24 corse di autobus al giorno);
2) dimensionando l'offerta alla domanda, tenuto conto delle condizioni della viabilità (nelle ore in cui sui treni ci sono meno di 50 persone basta un autobus, a condizione che il percorso su strada non sia particolarmente penalizzante; in questo senso, il ricorso al bus in sostituzione del treno è da escludersi sempre sulle direttrici Udine-Trieste e Udine-Pordenone, mentre è ammissibile sulla Trieste-Portogruaro solo per tratti limitati);
3) elaborando infine una strategia generale, che affermi il concetto di alleanza e di unica offerta di trasporto fra i vari vettori e che, evitando una inutile competizione fra questi, consenta di sottrarre quote di mercato al traffico privato.

Lo stato dell'arte del processo di integrazione
Allo stato attuale, mentre in varie regioni d'Italia gli esperimenti di integrazione si stanno sviluppando rapidamente (si vedano le esperienze in tal senso delle reti urbane e suburbane di Roma, Milano, Torino, Genova, Napoli e Palermo, le integrazioni in Valle d'Aosta – che acquista già servizi dalle Fs – del Trentino e della provincia di Bolzano, che ha adottato una carta valore valida per tutti i mezzi pubblici), nella nostra regione sopravvive un unico esperimento di integrazione, riguardante la linea Udine-Tarvisio, del quale accordo non si può dire che la Regione sia stata protagonista.

Le linee strategiche
A nostro parere, l'ultimo punto più sopra citato – l'elaborazione di una strategia regionale ad ampio respiro – è ormai indilazionabile e dovrebbe prevedere:
1) la definizione del costo del servizio;
2) la verifica dei flussi di traffico;
3) l'individuazione delle risorse disponibili;
4) la definizione di una tariffa unica regionale per il trasporto extraurbano;
5) l'assegnazione dei servizi ai vari vettori, dopo aver definito il ruolo peculiare di ciascuno di essi.
Si tratta di argomenti certamente noti agli amministratori pubblici e per ciascuno dei



quali molto andrebbe detto. Qui ci preme evidenziare solo alcuni aspetti, che per altro sono stati più volte affrontati dalla nostra rivista.

La definizione dei costi. Per valutare le scelte strategiche inerenti al servizio pubblico è determinante l'analisi costi/benefici: ciò significa che, a fronte dei benefici ricadenti sulla collettività, vanno analizzati non solo i costi *tout-court* (personale, manutenzione, energia ecc.), ma anche i costi indiretti (le cosiddette "esternalità"), derivanti dagli incidenti automobilistici, dai danni ambientali, dalla congestione del traffico, dal risparmio di investimenti nella manutenzione e nella costruzione di altre strade. Sul fronte finanziario, il ricorso alla accise sulla benzina per finanziare il trasporto pubblico locale – come la riforma prevederebbe – sarà problematico per una regione in cui le fasce confinarie godono delle agevolazioni sull'acquisto del carburante e una consistente fetta di automobilisti si rifornisce in Slovenia. Solo l'esame congiunto di questi fattori fornisce un'idea precisa della congruità e della sostenibilità economica di un servizio pubblico.

La verifica dei flussi di traffico. Non è un'analisi pura e semplice del mercato esistente, ma tiene conto dell'attività direzionale propria di un organo di governo del territorio e perciò è in stretta connessione con i progetti di sviluppo urbanistico, viario ecc. Ciò consente di prevedere su quali direttrici vi sarà crescita della domanda e fin d'ora permette di effettuare scelte, in materia di trasporti, coerenti con tali linee di sviluppo.

Le risorse disponibili. Forniamo per informazione alcuni dati sommari. Nell'ambito regionale, il vettore su gomma offre oggi complessivamente 42 milioni di chilometri l'anno, di cui 18 urbani. Le ferrovie ne offrono circa 3 milioni. Si tenga conto però che la disponibilità di posti offerti dalle Fs su ogni treno-tipo è cinque volte maggiore rispetto a quella di ogni autobus e pari a circa 6 milioni di posti/km l'anno (dati del 1995). Le imprese di trasporto su gomma sono attualmente 6 per il traffico urbano, 6 per quello extraurbano e 12 che intervengono da altre regioni o stati confinanti.

La definizione di una tariffa unica. È una condizione non eludibile del riassetto complessivo del servizio. Oggi, economicamente non conviene servirsi del treno per raggiungere il centro studi di uno dei nostri capoluoghi di provincia, perché ciò comporta l'acquisto di due abbonamenti, uno ferroviario e uno urbano. Su relazioni come la Udine-Cervignano o Sacile-Maniago non è possibile utilizzare indifferentemente l'autobus regionale o i servizi Fs secondo le proprie necessità e l'accessibilità del servizio, perché ciò comporterebbe l'acquisto di un abbonamento ferroviario e di uno extraurbano. Per tacere della disparità di trattamento dei cittadini che, per distanze identiche, sopportano costi diversi secondo il mezzo utilizzato. Tutto ciò sarebbe superato dall'adozione di una tariffa unica, valida per qualsiasi mezzo (le carte-valore come quelle adottate a Bolzano consentono l'uso di tutti i treni e i bus, ripartiscono automaticamente gli introiti fra i vari vettori, danno conto esatto di tutti gli spostamenti, una volta esaurite si ricaricano con estrema facilità dell'importo desiderato ecc.).

L'assegnazione dei servizi. Quali saranno i rispettivi ruoli dei vettori? Se il trasporto su rotaia costituisce l'asse portante con caratteristiche di medio-lungo percorso, cosa di cui ci sembrano convinti anche gli attuali amministratori regionali, ne consegue una precisa funzione di entrambi i vettori, nel senso che alla gomma – sistema modale certamente più elastico – può essere assegnato il ruolo di adduzione alla rete Fs, quello di supporto nelle ore di minor traffico, quello leader per i percorsi extraferroviari o su relazioni dedicate ecc. Si capisce bene che è determinante decidere le competenze di ciascuno. Da questo punto di vista, se analizziamo i flussi di traffico esistenti, vediamo che gran parte di essi si muovono su due assi ortogonali, una specie di croce che attraversa la regione: la direttrice Tarvisio-Udine-Cervignano-Latisana e quella Pordenone-Udine-Gorizia-Trieste. Sulla prima può nascere un servizio in grado di assorbire gran parte delle diseconomie derivanti dai parallelismi e dal conseguente surplus di offerta esistente. Interventi infrastrutturali mirati consentirebbero la realizzazione di un'alternativa al traffico di estremità Latisana-Udine, che nelle ore di punta immobilizza attualmente notevoli risorse che non trovano produttiva utilizzazione nel resto della giornata. Sulla direttrice trasversale Pordenone-Trieste un aumento dell'offerta (presto possibile grazie al raddoppio in corso della Cormons-Mossa) realizzerebbe un vero e proprio servizio metropolitano fra i capoluoghi di provincia, assorbendo gran parte della domanda esistente. Un tale intervento, unitamente al collegamento metropolitano Capodistria-Trieste Campo Marzio-Trieste C.le-Ronchi Aeroporto (per il quale vi è uno studio di fattibilità in corso da parte del Comune di Trieste) consentirebbe di unire velocemente tutti i capoluoghi regionali all'Aeroporto di Ronchi e di completare una rete metropolitana sull'intero territorio regionale. Un ruolo analogo per le Fs è immaginato dalla Provincia di Pordenone anche in zone a urbanizzazione meno concentrata con il recupero di un progetto di metropolitana leggera che serva l'intera provincia di Pordenone con un percorso ad anello che unisca il capoluogo a Sacile, Aviano, Maniago, Pinzano, Spilimbergo e Casarsa.

La rivoluzione prossima ventura

Tutto ciò premesso, si vede bene che di una rivoluzione si tratterà. In tutto questo qual è il ruolo della nostra clientela? Ecco, a questo volevamo arrivare. Perché fino a oggi un coinvolgimento importante di chi utilizza il mezzo pubblico non c'è stato. Così, importanti riunioni hanno trattato dell'argomento, ma non hanno creato un dibattito capillare e forse non hanno registrato un intervento significativo di chi, alla fine, finanzia e finanzierà il servizio: il cittadino. Non sono ancora sorte organizzazioni regionali con un peso "politico" in grado di far valere i propri bisogni (come invece è avvenuto per la riorganizzazione sanitaria che, indipendentemente dall'esito dei recenti referendum regionali, ha suscitato una grande discussione, coinvolgendo la maggioranza dei cittadini). Si avvicina il momento di importanti decisioni e perciò abbiamo voluto riassumere in questo numero gli elementi più significativi di analisi. Non perdete questo treno.

Alberto Duri

LAZIO

Non è mai troppo tardi...

Dal 1° dicembre 1994, con l'introduzione del sistema tariffario integrato regionale Lazio, creato per facilitare gli spostamenti all'interno della regione suddetta, sono stati eliminati gli abbonamenti a tariffa Fs e le relative offerte commerciali.

Ai clienti più fedeli, già in possesso – alla data di introduzione del sistema tariffario integrato – di più abbonamenti ferroviari consecutivi (minimo due), le Fs (in relazione all'offerta commerciale allora in vigore) hanno riconosciuto, su richiesta, un *bonus* d'importo equivalente alla somma spettante. I *bonus* possono essere utilizzati per l'acquisto, presso tutte le biglietterie ferroviarie abilitate, di qualsiasi tipo di biglietto ferroviario o integrato.

L'operazione di consegna dei *bonus* è conclusa. Purtroppo, per cause indipendenti dalla nostra volontà, le Poste italiane hanno restituito (per destinatario sconosciuto o trasferito) all'ufficio emittente i *bonus* spettanti ad alcuni clienti, i cui nominativi sono di seguito riportati.

Gli interessati in elenco possono recarsi personalmente a ritirare il *bonus* (tutti i giorni lavorativi, dal lunedì al venerdì, dalle ore 9.30 alle ore 11.30) presso l'*Ufficio emissione bonus*, sito al 1° piano della Galleria di Roma Termini, lato via Giolitti, oppure comunicare l'avvenuta variazione di indirizzo telefonando al n° 06/47307092.

Ernesto Orsini

Cognome	*Nome*	*Località*
Abbafatti	Vittoria	Genazzano
Agostini	Fabrizio	Zagarolo
Amog	Jeat	Roma
Arena	Francesco	Santa Marinella
Asdrubali	Massimiliano	Tarquinia
Bianchi F.	Elisa	Campoleone
Bianco	Marcello	Santa Marinella
Bondi	Pierangelo	Montefiascone
Bronzi	Monica	Guidonia
Casali	Mario	Frosinone
Castigliego	Vittorio	Cisterna
Celani	Cristiano	Terracina
Cerolli	Nicola	Ferentino
Dal Colle	Gino	Ceprano
D'Angiò	Maria Pia	Roma
De Cicco	Carmelo	Santa Marinella
Della Vecchia	Rino	Anagni
De Santis	Alessandro	Rieti
Dezzi	Mario	Colle Romito (Ardea)
Di Giacinto	Gino	Mentana
Di Lorenzo	Salvatore	Frosinone
Di Palma	Pasquale	Pomezia
Di Pietro	Giovanni	Manziana
Dodaro	Antonio	Montecelio
Dolce Mascolo	Giuseppe	Roma
Ferrari	Paolo	Latina
Fiorni	Vincenzina	Frosinone
Fodor	Lenke	Roma
Gasbarrone	Maria	Terracina
Godio	Flaviano	Santa Marinella
Iannarelli	Paola	Viterbo
Klus	Teresa	Santa Marinella
Latini	Pietro	Velletri
Laudisa	Giuliano	Ladispoli
Lembo	Giovanna	Ciampino
Lovato	Moreno	Cisterna
Mantica	Miguel	Aprilia
Marcheselli	Paola	Latina
Memmat	Teuta	Castel S. Angelo Canetra (RI)
Mercogliano	Antonio	Nettuno
Merola	Giovanni	Itri
Miano	Michelle	Santa Marinella
Migliori	Eleuterio	Latina
Milea	Esperina	Civitavecchia
Padovani	Daniela	Giove
Pazzaglia	Valeria	Roma
Petrillo	Andrea	Colleferro
Radu	Sandel	Lanuvio
Rizzo	Loredana	Colonna
Rossi	Roberto	Roma
Sanseli	Salvatore	Ladispoli
Santini	Roberto	Roma
Secola	Stefania	Ciampino
Serena	Angelo	Roma
Spitalieri	Pietro	Civitavecchia
Tamicci	Gerardo	Roma
Tornabene	Pietro	Santa Marinella
Tozzi	Claudio	Nettuno
Trotto	Giuseppe	Roma
Verolini	Fabiana	Santa Marinella
Zibellini	Roberto	Stimigliano

Liguria

Nella formulazione dell'orario ferroviario invernale si è tenuto conto di vari fattori. Il primo riguarda i provvedimenti, più volte annunciati (e ribaditi anche nel corso dell'incontro annuale con la clientela tenutosi il 17 maggio scorso a Campoligure), relativi all'adeguamento della linea Genova-Ovada-Acqui al traffico merci, che sarà più intenso al termine della realizzazione del terminal container di Voltri.
Gli interventi, che rientrano nell'ambito della riclassificazione del corridoio intermodale Genova-Domodossola, riguardano, come già accennato in un precedente numero del giornale, essenzialmente gallerie, linea elettrica di contatto e armamento e comporteranno necessariamente sospensioni notturne della circolazione dei treni. I lavori si svolgeranno in due fasi.
La prima interesserà presumibilmente il periodo marzo-settembre '97, con sospensione della circolazione nel tratto Genova Borzoli-Ovada dalle ore 21.30 alle 04.40, dando luogo al programma d'esercizio (indicativo) che riportiamo.
1. Sostituzione del treno 6151 da Ovada (p. 04.39) a Genova Brignole (a. 05.36) con bus. Per mantenere invariato l'orario di arrivo a Genova, al treno 6151 sarà anticipata la partenza da Acqui Terme alle ore 03.56 (come treno 33881); a Ovada verrà effettuato trasbordo su bus (p. 04.20), con fermate a Rossiglione, Campoligure, Genova Cornigliano, Genova Sampierdarena, Genova P.P. (a. 05.25). I bus verranno attestati a Genova P. P. per esigenze logistiche.
2. Soppressione del treno 11374 da Genova Brignole (p. 22.40) a Ovada (a. 23.27) e sostituzione con bus da Genova P. P. a Ovada, con trasbordo su treno per Acqui (da Ovada p. 23.50, Acqui a. 00.08).
3. Soppressione del treno 6166 da Genova Brignole (p. 23.44) a Ovada (a. 00.42) e sua sostituzione con bus da Genova P. P. a Ovada, con trasbordo su treno per Acqui (da Ovada p. 01.00, Acqui a. 01.18).
4. Anticipo della partenza del treno 6164 da Brignole (19.45 anziché 20.08, come treno 33882), con arrivo a Ovada ore 20.46 e ad Acqui ore 21.05.
5. Istituzione nuovo treno 33884 da Genova Brignole (p. 20.30) a Acqui (a. 22.07), con effettuazione di tutte le fermate intermedie.
6. Posticipo del treno 6167 in arrivo a Genova (da Acqui p. 20.42, a Brignole a. 21.58 anziché 21.54).
La seconda fase dei lavori inizierà presumibilmente a ottobre 1997, per terminare a settembre 1998, e comporterà l'interruzione del tratto Genova Borzoli-Campoligure, con soppressione del treno 6151, da Campoligure a Genova Brignole, e dei treni 11374 e 6166, da Genova Brignole a Campoligure, con provvedimenti analoghi ai precedenti.
Il secondo fattore che ha inciso sulla programmazione dell'orario riguarda la razionalizzazione della circolazione sul Ponente, ove si sono eliminate, in ambito metropolitano, alcune interferenze fra treni metropolitani o regionali rispetto agli iR o diretti che, nel corso dell'orario estivo, hanno reso necessari spostamenti d'orario e precedenze indesiderate a carico dei treni a più alta frequentazione. A ciò si aggiunge un ulteriore aumento dell'offerta, in termini di posti disponibili, nella fascia oraria 06/09. Vediamo nel dettaglio i provvedimenti più rilevanti.
- D 2886 effettuerà fermata anche a Sestri Ponente (17.17/17.18) e, come di consueto, con l'orario invernale proseguirà su Ventimiglia
- iR 2078 è confermata la fermata a Quiliano-Vado (14.40/14.41) assegnata in corso d'orario

PER L'ESTATE '96 ORARI REGIONALI... QUASI INTERNAZIONALI!

Per pubblicizzare l'orario estivo la Direzione regionale trasporto locale della Liguria ha diffuso circa 60 mila libretti relativi ai treni delle linee Genova-Ovada-Acqui, Genova-La Spezia-Sarzana e Genova-Ventimiglia. Quest'anno alle migliaia di turisti che trascorrono le ferie nelle due Riviere gli ambiti opuscoli hanno però offerto una novità sicuramente gradita: le note e la simbologia degli orari delle due linee costiere, a est e ovest di Genova, sono state indicate, oltre che in lingua italiana, anche in inglese, francese e tedesco. È un piccolo segno dell'interesse delle Fs per quel particolare segmento di clientela che nel periodo estivo modifica notevolmente i flussi viaggiatori nell'ambito delle stazioni e – naturalmente – sui treni. Alcuni dati, relativi al periodo giugno/agosto '95, sull'andamento turistico degli esercizi alberghieri mostrano un incremento di presenze degli stranieri di circa il 15 per cento. Rispetto al totale delle presenze estere quelle tedesche sono circa il 34 per cento, contro il 5 per cento delle francesi e il 7 delle inglesi. Nell'ambito delle cinque Apt liguri le presenze straniere negli alberghi sono state, nei tre mesi considerati, 1.413.420, di cui solo 120.332 di competenza dell'Apt Genova. Questo dato dà l'idea di quanto sia importante estendere, in particolar modo nel periodo estivo, l'informazione sui servizi Fs, anche a quei bacini di traffico che presentano un'impennata nella domanda potenziale di trasporto. L'esperimento di quest'anno verrà attentamente valutato, sia in termini economici che d'immagine, per una sua eventuale ripetizione, destinandovi, se necessario, un maggior numero di risorse.

Fulvio Bergaglio

GENOVA CITTÀ DEI CONGRESSI: UN'ALTRA OCCASIONE DI CRESCITA

Se all'inizio del XX secolo era la città delle grandi aziende a partecipazione statale, alle soglie del XXI Genova si sta trasformando, seppur costretta e a fatica, in qualcosa d'altro.
Oltre ai tanti lati negativi la crisi degli ultimi anni sta però mostrandone anche uno positivo, costituito dall'apertura ai genovesi (e ai liguri) di nuove opportunità, derivanti dalla valorizzazione di aspetti della regione al di fuori di quello industriale. In quest'ambito è nata nel mese di aprile la Cotone Congressi Genova Spa, costituita dalla Porto Antico Spa, dalla Camera di Commercio di Genova e dalla Provincia di Genova, con lo scopo di promuovere, coordinare, sviluppare e gestire le attività congressuali e le manifestazioni che si realizzeranno negli edifici e, più in generale, nelle strutture del Porto Antico. L'eredità ricevuta dalle Colombiadi del '92 e la creazione di un Centro Congressi da duemila posti nell'area Expo propongono così il Porto Vecchio come fulcro per una specializzazione congressuale della città, che da tempo dispone delle necessarie strutture collaterali (gli spazi espositivi della Fiera di Genova, catene alberghiere eccetera). Cotone Congressi Spa avrà l'arduo compito di assicurare servizi congressuali praticamente a ciclo continuo, per far rendere al massimo un settore che presenta grossi rischi proprio nelle alte spese di gestione delle strutture. Pertanto, occorrerà lavorare a tutti i livelli per rendere la regione turisticamente appetibile, effettuando ricerche di mercato e realizzando iniziative volte a far conoscere alla clientela potenziale questo nuovo volto della Liguria. La Regione, in proposito, avrà il compito di curare l'aspetto promozionale, mediante la predisposizione e il lancio di un messaggio unitario, rivolto sia all'Italia che all'estero, tramite l'attività sul campo delle Apt e la costituzione di un'Agenzia Regionale per il Turismo, a cui affidare il rilancio di tutte le aree di eccellenza (l'Acquario, il Porto Antico, la Fiera di Genova, il Centro Congressi ecc.).
Il Centro Congressi di Porto Antico è infatti parte integrante di un progetto di ristrutturazione ambientale tra i più all'avanguardia in Europa: comprenderà attività commerciali, ristoranti e bar, una multipla cinematografica (7 sale per complessivi 1.400 posti), una pista di pattinaggio sul ghiaccio, contenitori culturali, strutture sociali, piscine all'aperto (alcune di queste strutture sono già operanti), il tutto accanto all'Acquario più grande d'Europa e a pochi minuti di battello, o di auto (o, ancora meglio, di mezzo pubblico!) dalla Fiera Internazionale. Il ruolo delle Ferrovie in questo progetto? Soddisfare la domanda che si verrà a creare intorno all'area, magari prevedendo l'uso del treno all'interno dei contratti che la Cotone Congressi Genova Spa stipulerà con amministrazioni pubbliche, enti pubblici, soggetti privati e imprese nazionali ed estere operanti nel settore turistico-congressuale.

F.B.

- R 11263 confermata origine da Savona (posticipato ore 06.29 per evitare la sosta di 11' a Cogoleto); si chiamerà 33823
- treni R 11265 e iR 2159 posticipando la partenza del Regionale da Savona alle ore 06.51 è stato possibile spostare la precedenza con il 2159 (anticipato da Savona alle ore 07.02, assegnata fermata a Genova Sampierdarena, arrivo a Genova P. P. invariato ore 07.40) a Cogoleto, anziché a Sestri Ponente, velocizzando l'11265 nella tratta urbana
- treno R 11269 anticipato da Finale L. alle ore 06.55; assegnate fermate a Ge-Voltri, Ge-Prà, Ge-Cornigliano; arrivo a Brignole invariato alle 08.09 .
- D 2881 invariato da Ventimiglia; modificato orario da Albenga, percorrerà da Finale la traccia dell'odierno R 11273 mantenendone le fermate, con arrivo a Brignole alle 08.30; a Savona arriverà alle 07.40, effettuando coincidenza con treno 9874 per Torino e con R 11275 (variato) per Genova (p. 07.47)
- R 11273 posticipato da Finale L. alle 07.46; da Savona parte alle 08.06, ed effettuerà le fermate dell'attuale 2881 (Varazze, Cogoleto, Arenzano), con arrivo a Brignole alle 08.54
- R 11275 posticipato alle 07.47 da Savona, per coincidenza col 2881; eliminata precedenza in linea con conseguente velocizzazione e arrivo a Brignole alle 08.48
- sui treni 11265 e 11271, considerata la maggiore domanda rispetto all'11275, i posti disponibili saranno 1038 in luogo degli attuali 770 (l'11275 sarà invece composto di materiale navetta-piano ribassato da 770 posti, anziché doppio piano da 1038 posti).

Anche a Levante sono stati effettuati alcuni ritocchi all'offerta.
- R 33804 (attuale 11268) prolungato su Genova P. P. (Brignole 08.44/08.46; Principe 08.51)
- iR 2297 assegnata fermata a Camogli (19.25/19.26)
- attuali treni 11255 e 2291 circoleranno come 33831 e 33833 con orario posticipato rispettivamente da Sestri L. (p. 06.33) e da Genova P. P. (p. 06.00) nei periodi in cui circolerà il treno internazionale EN 219
- treno 33802 (attuale M 21086) prolungato su Busalla (Genova Brignole ore 19.19/19.20).

Per concludere, i principali provvedimenti per le linee del nord (della Genova/Ovada/Acqui abbiamo già ampiamente discusso).
- D 2535 Novara-Alessandria prolungato su Brignole come 33801 (Alessandria 08.18/08.23, Brignole 09.31)
- nuovo treno 33800 da Brignole (08.08) ad Alessandria (09.20) con fermate a Genova P. P., Ronco, Arquata, Serravalle, Novi, Frugarolo
- nuovo treno 33802 (prolungamento da Genova Nervi dell'attuale 21086) da Brignole (19.20) a Busalla (19.58), con fermate in tutte le località.

Francesco Vinci

LOMBARDIA

Provincia di Lodi, Trasporto Locale e Alta Velocità: firmato un protocollo d'intesa

Alla fine dello scorso mese di giugno è stato firmato un protocollo d'intesa tra l'Amministrazione provinciale di Lodi, le Fs Spa e la Tav Spa per l'integrazione del progetto di realizzazione del quadruplicamento veloce della linea Milano-Piacenza, tratta fondamentale della linea Milano-Bologna. In Lombardia sono 18 i comuni interessati dal quadruplicamento veloce della linea, di cui 16 sono nella provincia di Lodi.
Il quadruplicamento comporterà notevoli benefici anche per il trasporto locale: è stata richiesta espressamente la collaborazione della Direzione regionale Lombardia, per evidenziare le problematiche di competenza in ordine alla definizione del protocollo.
I due nuovi binari destinati al traffico veloce consentiranno infatti di dedicare la linea storica alle esigenze del traffico regionale e locale, di cui Lodi e la sua provincia sono uno dei bacini territoriali più rilevanti.
Tra gli interventi previsti nel protocollo, figurano anche i progetti di ristrutturazione funzionale delle stazioni di Lodi, Casalpusterlengo, Codogno, Secugnago, Tavazzano e di Santo Stefano Lodigiano e la realizzazione di zone di interscambio tra i diversi vettori della mobilità pubblica e privata.
Sulla linea storica Milano-Piacenza sarà possibile attivare un servizio ferroviario di tipo comprensoriale e di tipo regionale che avrà proprio a Lodi il nodo di scambio.
Il servizio comprensoriale prevede 126 treni al giorno nei due sensi con frequenza ordinaria di 30 minuti – 15 nelle ore di punta – tra Milano e Lodi, con tutte le fermate intermedie, mentre quello regionale prevede 42 treni al giorno tra Milano e Piacenza, con cadenza oraria – di mezz'ora nelle ore di maggior traffico – con tutte le fermate da Lodi a Piacenza.
È inoltre prevista complessivamente la fer-

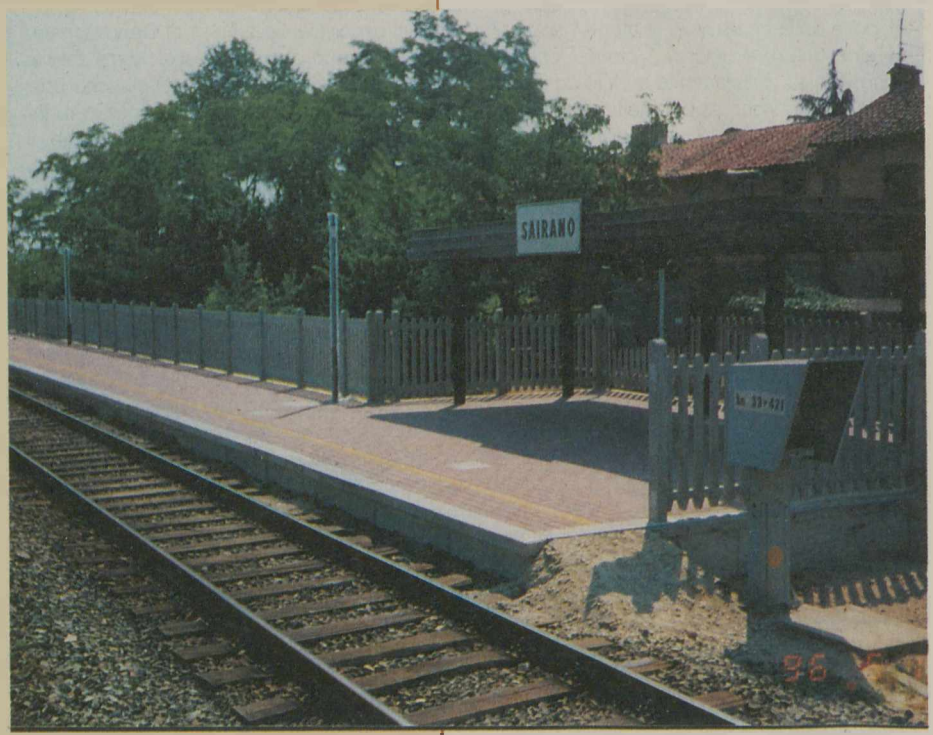
SULLA LINEA TREVIGLIO CREMONA I TRENI FERMERANNO A MADIGNANO

Con l'attivazione dell'orario invernale, sarà assegnata ai treni della linea Treviglio-Cremona la nuova fermata impresenziata di Madignano, in provincia di Cremona, posta al chilometro 39+040 della stessa linea, tra le attuali stazioni di Crema e di Castelleone, in una località in fase di crescita urbanistica e commerciale. La nuova fermata è frutto della collaborazione tra il Comune di Madignano e la Direzione regionale della Lombardia.

G.B.R.

LA NUOVA FERMATA DI SAIRANO... UN SOGNO DELLA POPOLAZIONE LOCALE DURATO 134 ANNI

Con l'orario estivo '96 è stata attivata la nuova fermata impresenziata di Sairano sulla linea Pavia-Torreberetti-Alessandria. Un avvio promettente, dopo una attesa durata, per vari motivi, 134 anni. La linea fu infatti costruita nel 1862 e, quando si trattò di edificare le relative stazioni, scoppiarono i soliti temporali campanilistici sulle denominazioni ufficiali da dare agli impianti. Il comune di Zinasco, allora come oggi, è formato da tre frazioni: Zinasco Vecchio, Zinasco Nuovo e Sairano. L'allora "Direzione delle strade ferrate dell'Alta Italia" decise di costruire le stazioncine nelle prime due località e a Zinasco Nuovo fu realizzato anche un binario per gli incroci e un piccolo scalo merci. Ci fu la protesta degli abitanti di Sairano che minacciarono la... secessione comunale. Un cambio di denominazione della stazione di Zinasco Vecchio in Sairano poteva avere tutte le intenzioni di calmare le richieste degli abitanti della frazione, ma quelli di Sairano non sono mai andati a prendere il treno a Zinasco e la stazione di Zinasco divenne ufficialmente Sairano-Zinasco.



Così gli abitanti di Sairano sono sempre rimasti a sognare la loro stazione, fino alla nascita del Trasporto locale delle Fs, intenzionato a favorire proposte e progetti presentati dagli Enti locali per incentivare il trasporto pubblico.

Dal 1990 il Comune di Zinasco torna alla carica e, dopo un iter – anche travagliato – con incontri e mediazioni della Regione Lombardia e della Provincia di Pavia, si arriva alla conclusione che la fermata di Sairano si deve realizzare. Il Comune di Zinasco, a questo punto, firma una convenzione con le Fs, nella quale si impegna a sostenerne i costi della realizzazione, secondo prescrizioni tecniche date dalle stesse Fs. Con il 2 giugno 1996 la lunga attesa è finita e i viaggiatori hanno cominciato a salire e scendere dal treno nella nuova fermata di Sairano.

Persino uno spot pubblicitario televisivo di un'agenzia immobiliare elenca, tra i buoni motivi per comprare casa in quel di Zinasco, il servizio ferroviario offerto.

Un po' di spazio va dedicato ai contenuti della convenzione tra il Comune di Zinasco e le Fs per la realizzazione della nuova fermata e può servire d'esempio per gli Enti locali che hanno o avranno intenzione di chiedere una nuova stazione o una nuova fermata. A Sairano le Fs hanno dato la disponibilità del terreno su cui il Comune ha costruito con proprio denaro un marciapiede di 120 metri di lunghezza e di 3 metri di larghezza, una pensilina di 32 metri quadrati di superficie e l'impianto di illuminazione a norma. La gestione e la pulizia della fermata sono state affidate al Comune, mentre le Fs hanno provveduto alla fornitura di due obliteratrici, ancora da installare, e alla realizzazione degli impianti tecnici necessari alla sicurezza e alla funzionalità dell'esercizio ferroviario.

G. B. R. e V. N.

mata giornaliera di 20 treni a lunga percorrenza nella stazione di Lodi.

Il protocollo d'intesa firmato dal Presidente della Provincia di Lodi, Lorenzo Guerini, e dall'Assessore ai Trasporti e al Territorio, Gianfranco Concordati, riguarda tutti gli aspetti del servizio ferroviario in rapporto al territorio provinciale.

Anche il settore del trasporto merci: così è previsto che lo scalo merci di Casalpusterlengo venga spostato rispetto all'attuale posizione, evitando che i treni attraversino parte dell'abitato urbano.

Nel capoluogo provinciale ci sarà una permuta di aree tra Fs ed Enti locali, per la realizzazione di un nuovo scalo merci di primo livello e di un'area di interscambio nell'esistente scalo.

A Codogno l'attuale scalo merci diventerà area di interscambio, con la valorizzazione delle aree al servizio della città.

Un protocollo che giustamente concilia due esigenze fondamentali molto sentite soprattutto in Lombardia. Da un lato, il quadruplicamento delle principali linee commerciali e nazionali consentirà di alleggerire la rete ferroviaria esistente dal traffico di lunga e media distanza, che attualmente interferisce, dal punto di vista infrastrutturale, sulla realizzazione del Servizio ferroviario regionale, quindi del trasporto locale.

Dall'altro, il progetto dell'Alta Velocità ferroviaria in Italia si colloca nell'ambito di un processo di potenziamento e di velocizzazione dell'intera rete europea, non solo per i viaggiatori, ma anche per le merci, con relativi positivi benefici di decongestionamento delle strade e delle autostrade dal traffico pesante. Per quanto riguarda espressamente la provincia di Lodi, il potenziamento del servizio ferroviario regionale è oggi condizionato dalla compresenza, sui due binari della linea Milano-Bologna, del traffico a lunga percorrenza e del traffico merci.

Di conseguenza, la realizzazione dell'Alta Velocità determinerà la trasformazione del servizio ferroviario lodigiano, trasformazione che si traduce anche nei progetti di maggiore accessibilità alle stazioni, nella riqualificazione delle stesse e nel riassetto urbano in generale delle aree interessate.

Il preaccordo del 30 aprile 1996 tra gli uffici dell'area Rete e dell'area Trasporto di Milano delle Fs Spa con l'Amministrazione provinciale lodigiana è servito anche come documento di inizio della collaborazione in materia con la Provincia di Lodi ed è diventato parte integrante del protocollo con la Tav Spa.

Gian Battista Rodolfi e Vito Nuovo

Il turismo in Lombardia: work-shop a Roma per presentare una regione che è anche meta di turismo

Nel 1994, il turismo lombardo ha iniziato un periodo positivo di ripresa, dopo la fase di stasi degli anni precedenti.

Proprio nel 1994, infatti, la Lombardia, secondo una ricerca dell'Enit, è stata la regione che ha registrato il maggior introito valutario da turismo di tutta Italia, con 11.860 miliardi, a fronte del totale nazionale di 38.300 miliardi.

La regione offre 400 mila posti letto, quarto posto nella graduatoria nazionale, e gli esercizi alberghieri sono il 37 per cento dell'intero patrimonio nazionale del settore.
Da un'analisi dell'Irer, l'Istituto regionale di ricerca, emerge che la realtà turistica lombarda è alquanto diversa da quella nazionale: accanto a una metropoli di peso internazionale, ci sono città d'arte, parchi e bacini fluviali e lacuali, fasce collinari e di montagna.
La Regione Lombardia, in collaborazione con le Apt lombarde, ha promosso a Roma un work-shop per presentare agli operatori turistici della capitale le potenzialità della Lombardia in campo turistico.
Anche le imprese di trasporto, tra cui le Fs, possono essere coinvolte nei progetti di valorizzazione turistica promossi dalla Regione.
Ci sono programmi e proposte per i laghi lombardi, la montagna e le forme di turismo nuovo come quello ambientale.
La Lombardia dispone di 3 aeroporti, di cui uno intercontinentale, di 27.500 chilometri di strade e autostrade e di 2 mila chilometri di ferrovia. «Si può dunque definire la Lombardia – ha detto a Roma l'Assessore regionale alle attività produttive Alberto Guglielmo – come serbatoio di due grandi segmenti di utenza: quello rappresentato dal turismo di vacanza, montagne e laghi, soprattutto, e quello rappresentato dal turismo d'affari e occasionale».

G.B.R.

Marche

Non molte, ma significative, le novità dell'orario invernale 1996/97 per la regione Marche. Le più importanti riguardano l'incremento di servizi che verrà dato ai due poli universitari di Macerata e Camerino.
Analizziamole in dettaglio.

Linea Ascoli Piceno-San Benedetto del Tronto

- Treno 7059 S. Benedetto-Ascoli P.: partenza da S. Benedetto ritardata alle 05.13
- treno 7058 Ascoli P.-S. Benedetto: partenza da Ascoli P. ritardata alle 05.46; da S. Benedetto prosegue come nuovo tr. 34256 su Civitanova (a. 07.04) e per Fabriano come 7017 (Macerata a. 07.43); a Civitanova i viaggiatori diretti ad Ancona troveranno coincidenza con tr. 7010 (p. 07.09).

Linea Ancona-Pescara

- Treno 34255 (nuovo treno) Ancona-Civitanova (08.01-08.37/38) prosegue su Macerata (a. 09.05); periodicità: treno feriale intero orario invernale; fermate: Varano, Porto Recanati, Civitanova
- treno 34256 (nuovo treno) S. Benedetto-Civitanova (06.26-07.04/07.10); arriva da Ascoli P. come 7058, da Civitanova prosegue come 7017; periodicità: treno feriale intero orario invernale; fermate: in tutte le stazioni.

Linea Ancona-Roma

Dati i buoni risultati ottenuti vengono resi feriali i collegamenti da Ancona per Castel Raimondo (Camerino) – via Jesi – attualmente a cadenza settimanale.
-1) Treno 21545/46 Ancona p. 08.05-Albacina p. 09.04 (C. Raimondo a. 09.22); coincidenza ad Albacina con tr. 7017; periodicità: circola dal 7/10/96 al 31/5/97 escluso sabato e festivi; soppresso nei giorni 23-24-27-30-31/12/96, 2-3/1/97, 14-17-18/2/97, 27-28/3/97, 1/4/97 e 2/5/97 (periodo universitario)
-2) treno 21548 (C. Raimondo p. 17.00) Albacina p. 17.30-Ancona a. 18.25; periodicità: circola dal 7/10/96 al 31/5/97 escluso sabato e festivi; soppresso nei giorni 23-24-27-30-31/12/96, 2-3/1/97, 14-17-18/2/97, 27-28/3/97, 1/4/97 e 2/5/97 (periodo universitario).
- Treno 12083 Ancona-Foligno: posticipata partenza ore 21.10 da Ancona per coincidenza tr. 12038 ad Ancona e tr. 587 a Falconara; Fabriano a. 22.09/22.12, Foligno a. 22.58; fermate: soppressa fermata ad Albacina; periodicità: permanente
- treno 12069 Ancona M.-Jesi (06.40/07.10); fermate: istituita fermata a Chiaravalle.

Linea Fabriano-Pergola

- Treno 3246 Fabriano-Pergola anticipato da Fabriano ore 13.40 (Pergola a. 14.16) per esigenze studenti; fermate: soppresse fermate Melano, Bastia Rucce e S. Donato
- treno 3247 Pergola-Fabriano anticipato da Pergola ore 14.19 (Fabriano a. 14.52) fermate: soppresse fermate Bellisio, Monte Rosso, S. Donato, Bastia Rucce, Fabriano Ca' Maiano
- treno 3248 Fabriano-Pergola posticipato da Fabriano ore 17.30 (Pergola a. 18.07) per coincidenza a Fabriano tr. 678; fermate: soppresse fermate Bastia Rucce e S. Donato
- treno 3249 Pergola-Fabriano posticipato da Pergola ore 18.10 (Fabriano a. 18.42); fermate: soppresse fermate Bellisio, Monte Rosso, S. Donato, Bastia Rucce, Fabriano Ca' Maiano.

Linea Fabriano-Civitanova

- treno 21537 Civitanova-Macerata posticipata partenza (21.58-22.29) per coincidenza tr. 587 a Civitanova; periodicità: permanente
- treno 7017 Civitanova-Fabriano, proviene da Ascoli P. come tr. 7058/34256 (n.t.), Civitanova p. 07.10, Albacina a. 08.56/09.05, Fabriano a. 09.10; coincidenze: ad Albacina attende coincidenza con tr. 21545
- treno 7033: istituita fermata a Morrovalle
- treno 7037: istituita fermata a Montecosaro.

Bus AN 302 da Fabriano a Macerata

Fermate: a Tolentino fermerà nel piazzale antistante la Stazione Fs, anziché in P.zza Libertà.

Bus AN 301 da Macerata a Fabriano

Fermate: a Tolentino fermerà nel piazzale antistante la Stazione Fs anziché in P.zza Libertà.

Sono soppressi: il Bus AN 200 Fabriano-Ancona e il Bus AN 201 Ancona-Fabriano.

Danilo Antolini

TRENOTREKKING MARCHE

Riprenderà a ottobre, dopo la pausa estiva, il programma del *Trenotrekking Marche 1996*.
Più che soddisfacente il livello di presenze nelle otto escursioni che hanno preceduto l'estate: circa centoquaranta persone, in media, hanno voluto sperimentare questo nuovo modo di abbinare comodità di trasporto e natura.
Primo appuntamento domenica 6 ottobre, per raggiungere il Monte Valmontagnana, nel preappennino fabrianese. Nelle sue viscere si cela la Grotta Grande del Vento, appartenente al sistema delle celebri Grotte di Frasassi.
Si arriverà in treno, da Ancona, alla stazione di Genga. I 750 metri di dislivello saranno percorsi lungo un impegnativo sentiero. Dalla vetta, dopo aver ammirato lo splendido panorama, con le colline marchigiane digradanti verso il mare Adriatico, si scenderà, tra faggete vestite del rosso autunnale, ad Albacina, da dove, con il treno 12088, alle ore 18.00 si ripartirà alla volta di Ancona.

Informazioni presso la Direzione Regionale Trasporto Locale Marche - Ancona - tel. 071/5924282 (dal lunedì al venerdì dalle ore 9.00 alle ore 13.00) e presso il Club Alpino Italiano - Ancona - tel. 071/2070696 (mercoledì e venerdì dalle ore 18.30 alle ore 20.00).

D.A.

GERARDO MERCATORE: SULLE TRACCE DI GEOGRAFI E VIAGGIATORI NELLE MARCHE

Urbania - Palazzo Ducale
21 luglio - 30 settembre 1996
Orario: 10-12, 15-18
(chiusura lunedì)

Una mostra dedicata al più grande cartografo di tutti i tempi: Gerardo Mercatore.
In esposizione strumenti astronomici, globi e astrolabi, mappamondi e cartine geografiche del XIV, XVII e XVIII secolo, atlanti provenienti da prestigiosi musei italiani ed europei.
La mostra vuole essere anche un invito, rivolto al turista-viaggiatore di oggi, a immergersi nel clima culturale e scientifico dei secoli passati e a ripercorrere, sulla scia di intellettuali come Montaigne e Stendhal, o di artisti come Piero della Francesca e Paolo Uccello, i luoghi e le contrade delle Marche, dal Montefeltro e dalle torri fiabesche del Palazzo Ducale di Urbino alla residenza di caccia dei Duchi di Urbania (il Barco, dove Torquato Tasso iniziò a scrivere l'*Aminta*) e alle chiese ricche di capolavori del Barocci e del Ridolfi.

Fabio Frontini

Molise

Promozione del treno nel Molise

L'attività promozionale svolta dalla Direzione regionale Molise, soprattutto nei mesi precedenti la stagione estiva, ha ottenuto positivi riscontri nelle scuole e tra le varie associazioni locali, che, dapprima timidamente e poi con forte convinzione, si sono avvicinate alla cultura del treno, scegliendolo come mezzo di trasporto nei consueti viaggi di istruzione.
Per rafforzare i rapporti con le scuole molisane e aprire nuovi canali di conoscenza, la Direzione regionale ha organizzato un particolare viaggio in treno, che aveva per tema la "sicurezza di esercizio nelle Fs".
Una significativa rappresentanza di studenti, inviata da tredici diverse scuole della provincia di Campobasso, è stata condotta a Isernia, dove ha potuto visitare la sala del Dirigente centrale operativo (Dco), che, attraverso il sistema del Controllo del traffico centralizzato (Ctc), regola la circolazione sul tratto che va da Vairano a Bosco Redole, sulla linea Campobasso-Vairano.
I ragazzi hanno anche potuto apprendere il funzionamento del banco Acei (Apparato centrale elettrico a itinerari) della stazione di Isernia, mediante il quale il capo stazione manovra tutti gli scambi, i segnali, i passaggi a livello interessati all'arrivo o alla partenza dei treni.
Alla visita erano presenti dirigenti e responsabili di diversi settori ferroviari, i quali, ognuno per la propria parte di competenza, evidenziando l'enorme affidabilità dei sistemi impiegati, hanno illustrato il complesso delle apparecchiature che, con elevati standard di sicurezza, permettono il movimento dei treni.
Dopo una breve pausa-caffè, si è passati nella locale aula professionale, dove è stato dato spazio agli interventi di docenti e alunni.
L'ultima parte della mattinata è stata caratterizzata dalla curiosità e dall'interesse dei "visitatori", che hanno posto domande molto precise e pertinenti.
Particolarmente attratti dalle apparecchiature elettriche ed elettroniche si sono dimostrati i docenti e gli studenti dell'Istituto tecnico industriale.
Grande disponibilità di fronte a una massa entusiasta e insaziabile di notizie ferroviarie hanno manifestato i dirigenti Fs, che si sono resi disponibili a fornire le più disparate risposte tecniche e commerciali.
Il passo verso il treno è stato breve.
La Direzione regionale è stata letteralmente presa d'assalto da insegnanti e responsabili di varie associazioni (Wwf, cicloamatori, scout ecc.), con richieste di informazioni sulle agevolazioni previste per i viaggi di gruppo e sui possibili itinerari turistico-culturali.
In quasi due mesi, sono stati organizzati viaggi per circa duemila studenti che, utilizzando i treni ordinari, hanno fruito degli sconti applicabili alle "iniziative particolari". Non è poco, se si considera la popolazione scolastica del Molise e la dislocazione delle scuole, molto spesso ubicate in piccoli centri lontani dalle linee ferroviarie.
Considerevole è stata anche la richiesta di treni straordinari.
Per il prossimo futuro non è difficile ipotizzare un'ulteriore crescita della domanda, considerando la possibilità di utilizzare treni con locomotive a vapore o con automotrici d'epoca.
Le mete dei viaggi sono state le più varie, ma tutte di notevole interesse turistico-culturale e naturalistico. Fra quelle preferite primeggia San Pietro Avellana, in provincia di Isernia, sulla linea ferroviaria Carpinone-Sulmona.
Nelle immediate vicinanze, a Montedimezzo-Collemuccio, c'è infatti una delle 243 riserve Mab (Man and Biosphere) istituite nel mondo dall'Unesco, per salvaguardare valori naturali e culturali di grande importanza.
Oltre a quella molisana, in Italia esiste solo un'altra riserva del genere: la foresta del Circeo, nel Lazio.
Molto "gettonate" anche Campobasso, Termoli, Isernia, Larino e, oltre i confini regionali, Sulmona, Roccaraso, Caserta e Pietrarsa.
Con il prossimo anno scolastico verranno proposte a scuole e associazioni altre iniziative, per migliorare ulteriormente l'offerta e consentire di scoprire il Molise in maniera non superficiale e frettolosa, assaporando la straordinaria ricchezza di una natura ancora incontaminata.

Vittorio Moffa

Piemonte

Città di Torino e Ferrovie

Nell'ultima e fortunatissima edizione del Salone del Libro, l'Amministrazione comunale torinese ha voluto riassumere – in un suggestivo stand dall'originale configurazione a lanterna – i temi forti del suo impegno: dal progetto di città cablata alla metropolitana, dalle sezioni storiche e culturali al passante ferroviario e alle prospettive dell'Alta Velocità.
Molti degli oltre duecentomila visitatori del Salone, all'interno del quale le Fs erano a loro volta presenti con un proprio servizio informativo-commerciale, hanno così avuto l'opportunità di rendersi conto della complessità degli interventi volti alla riorganizzazione del nodo di Torino e dell'imminenza delle opere che daranno il via ai collegamenti ad Alta Velocità (per il Piemonte la Torino-Milano e poi la Torino-Lione). Vale la pena di ricordare che i due progetti (uno nato per "fluidificare" il traffico regionale, l'altro per ammodernare il sistema di trasporto ferroviario italiano), non casualmente accostati, risulteranno complementari. Le nuove linee ad Alta Velocità, infatti, decongestioneranno gli attuali tracciati, a beneficio della regolarità e della frequenza dei treni dedicati al trasporto regionale.

Mario Elia

MINIRUGBY IN STAZIONE

Se scommettere sui giovani, storicamente, ha sempre dato buoni risultati, ancora meglio dovrebbe andare con i giovanissimi.
Su questo teorema il Nucleo torinese dei Servizi di stazione ha appoggiato un'iniziativa davvero simpatica, mettendo l'atrio principale di Porta Nuova a disposizione di un centinaio di ragazzini *under 8*, che per tutta la giornata si sono correttamente impegnati in un godibilissimo torneo di *minirugby*.
A evitare spiacevoli infortuni, la superficie di gioco, ben transennata per contenere un pubblico divertito e plaudente, era stata ricoperta con un provvidenziale strato di gommapiuma.
Il riuscito programma sportivo, promosso dalla Federazione italiana rugby, in collaborazione con l'Associazione italiana cultura e sport, ha così trasformato il grande spazio in una sorta di festante stadio-palestra, dimostrando ancora una volta che gli ambienti di stazione possono, di tanto in tanto, diventare – *a costo zero* – ottimi veicoli di promozione del trasporto pubblico.

M.E.

ARTISSIMA '96 FIERA INTERNAZIONALE D'ARTE MODERNA E CONTEMPORANEA

Torino - Lingotto Fiere, Padiglione 3 (via Nizza, 294)
da giovedì 26 settembre a domenica 29 settembre 1996

È una rassegna completa di tutte le espressioni artistiche nazionali e internazionali del Novecento, fino alle più recenti tendenze. La mostra-mercato, che ospita espositori di 120 Gallerie italiane ed estere, diventa anche un luogo d'incontro e un'occasione di dibattito per artisti, critici, collezionisti, appassionati, esperti e grande pubblico.

M.R.

Sardegna

Restyling delle stazioni

Il 28 giugno sono stati inaugurati i lavori di restyling effettuati nelle stazioni di San Gavino e di Oristano.
Tali opere costituiscono fase di un programma nazionale che ha visto interessati anche gli impianti di Macomer, Chilivani e Olbia.
La stazione di San Gavino è la terza nell'isola per movimento viaggiatori. Nei giorni feriali

arrivano 12 treni dal nord e 22 dal sud che soddisfano, rispettivamente, una domanda di 250 e di 1.200 viaggiatori.
Lo scalo è ubicato in pieno centro abitato e serve diversi comuni, fra i quali Sardara, Gonnosfanadiga, Guspini, Villacidro e Arbus, collegati alla stazione con linee su gomma.
Sono stati interessati dai lavori di restyling i locali destinati alla clientela, in particolare l'atrio, la sala d'attesa, la biglietteria e l'edicola.
Durante la visita di inaugurazione, il Sindaco non ha mancato di sottolineare la necessità che quanto prima venga dato corso alle opere di raddoppio della tratta Decimomannu-San Gavino, previste specificatamente dall'Accordo di Programma sottoscritto il 9 febbraio 1996 tra la Regione Sarda e le Fs Spa, garante il Ministro dei Trasporti.
Nell'attesa che tali interventi vengano realizzati (l'Accordo di Programma ha validità quinquennale 1997/2001 e prevede finanziamenti assegnati dallo Stato alle Fs) la Direzione regionale si è attivata affinché l'Assessorato ai Trasporti coordini una riunione tecnica, con la partecipazione delle Aziende di Trasporto che operano nella zona (Fs, FdS, ARST e privati) e le Amministrazioni locali.
Scopi dell'incontro: definire i livelli minimi dei servizi da garantire, progettare orari integrati fra i diversi vettori, valutare le necessità infrastrutturali capaci di migliorare e favorire lo scambio ferro/gomma, stabilire adeguati sistemi di informazione e avviare lo studio di un sistema tariffario integrato.
Da subito comunque le Fs, d'intesa con l'Amministrazione di San Gavino, predisporranno uno studio per l'individuazione delle zone di sosta dei bus in coincidenza e per la realizzazione, all'interno dello scalo, di un parcheggio per auto.
Se tutto procederà senza ostacoli, già a fine '96 potranno aversi i primi segnali di miglioramento.
La stazione di Oristano è la seconda nell'isola per movimento viaggiatori. Nei giorni feriali arrivano 12 treni dal nord e 18 dal sud che soddisfano, rispettivamente, una domanda di 500 e 1.400 viaggiatori.
Lo scalo è ubicato alla periferia della città in una zona di possibile espansione, vicino alla SS 131.
Anche a Oristano sono stati interessati dai lavori di restyling i locali destinati alla clientela, con particolare attenzione all'atrio ove, d'intesa con la Sovrintendenza ai Beni ambientali, sono stati ripristinati due originari archi in basalto, tenuti nascosti per decenni da uno spesso intonaco.
La manifestazione di inaugurazione tenutasi nel pomeriggio ha visto un'ampia partecipazione delle autorità locali (dal Sindaco al Prefetto, dal Questore al Responsabile della Pro-loco) le quali, nell'apprezzare gli interventi, hanno sottolineato la necessità che il materiale rotabile venga rinnovato affinché i collegamenti, specie quelli per Cagliari, siano più veloci e confortevoli.
Particolare riferimento è stato fatto ai Pendolini diesel, per i quali la Fs Spa ha già definito le specifiche tecniche e sta avviando l'attività contrattuale per l'acquisto.
L'occasione ha consentito di confermare gli impegni delle Fs relativi alla realizzazione di un parcheggio per 80 auto nelle aree dello scalo e quelli assunti dal Comune di Oristano riguardanti la sistemazione di Piazza Ungheria.
Tali interventi dovrebbero costituire la prima fase di un più ampio piano di riordino urbano, studiato di recente dal Comune di Oristano insieme con le Fs e con lo Iacp.
Tale piano prevede, tra l'altro, la destinazione di parte delle aree ferroviarie a residenze e ad attività commerciali e di servizio. È pure previsto un centro di interscambio ferro/gomma, se in linea con gli esiti dello studio del Piano urbano del traffico recentemente affidato dall'Amministrazione comunale.
Nel 1997 le Fs provvederanno comunque ad avviare le procedure relative alla realizzazione di un sottopassaggio che consentirà ai viaggiatori di accedere ai treni senza attraversare i binari.

Giorgio Asunis

PANI, PISCI, PEZZA E PIRICCHITTUS

Questo è il titolo della prima Rassegna Gastronomica della cucina quartese, organizzata dal Comune di Quartu Sant'Elena (terza città dell'isola) con la collaborazione della Provincia di Cagliari e dell'Ente Sardo Industrie Turistiche (Esit).
L'obiettivo principale della manifestazione, che durerà fino al 30 settembre, è quello di valorizzare la tradizionale gastronomia locale, attraverso la riproposizione di antichi piatti offerti dai migliori ristoranti della zona.
L'iniziativa, che segue alla prima Rassegna Gastronomica della Cucina Cagliaritana (svoltasi dal 24 aprile al 4 maggio 1996), fa parte di un ambizioso progetto, portato avanti con il grosso contributo creativo di Vincenzo Frigo (Pinti), che interesserà altri luoghi dell'isola, affiancando alla gastronomia altri tre aspetti peculiari della storia e delle tradizioni sarde: la natura, la cultura e l'umanità.

G.A.

SICILIA

Prosegue a ritmo serrato il confronto fra il Comune di Ragusa e le Ferrovie dello Stato per la realizzazione della prima fase del progetto per la mobilità del capoluogo ibleo, che prevede il potenziamento e la funzionalizzazione dei servizi di trasporto ferroviari nel bacino di traffico ragusano, in una logica di integrazione modale e tariffaria con gli altri vettori.
Sono già tre gli incontri tenutisi quest'anno. Nel corso dell'ultimo, che si è svolto a Palermo il 4 luglio, sono stati esaminati gli aspetti connessi alla progettazione della metroferrovia e ai relativi costi, con particolare riguardo alla fattibilità di alcune fermate, alla copertura di alcune tratte ferroviarie in città e alla questione dello spostamento dell'attuale scalo merci Fs di Ragusa Centrale.
Alla riunione partecipavano per il Comune di Ragusa Francesco Poidomani e Giovanni Guardiano, dell'Ufficio tecnico, e Fabio Maria Ciuffini, consulente del sindaco. Per le Fs erano presenti Sergio Orsini e Carmine Del Riccio della Funzione istituzionale, Mario La Rocca, direttore della Zona territoriale Sicilia, Nunzio Nicita e Cesare Beccaria del Servizio Ingegneria Sud, Vittorio Scimò e Paolo Provenza della Direzione regionale trasporto locale, Francesco Di Blasi ed Ernesto Schirò del Coordinamento territoriale merci.
In relazione ai risultati dello studio effettuato sulla allocazione e sui costi delle fermate del servizio metrò, si prevede di poter realizzare, per fasi funzionali, 13 fermate: Ragusa Ibla (stazione esistente), Poste Comune, Carmine, Ospedale Arezzo-Cimitero, Alfieri-Virgilio, Stazione Centrale di Ragusa (esistente), Piazza Anselmo-Archimede, Colajanni-Costituzione, Psaumida-Croce, Mugno-Asi, Bruscè, Cisternazzi, Puntarazzi. Inoltre è previsto il raddoppio del binario tra la fermata di Ragusa Centrale e quella di Bruscè, la copertura del tratto a doppio binario tra Via Ariosto e Via Archimede e quella del tratto a semplice binario fra Piazza Vann'Anto e Via Grasso, per realizzarvi parcheggi per le auto.
È inoltre risultata fattibile la proposta di dislocare lo scalo merci Fs nell'area industriale in corrispondenza della fermata Bruscè.
Questa ipotesi, sostenuta dall'Unione degli industriali di Ragusa, è stata valutata positivamente anche dalle Ferrovie dello Stato e dai rappresentanti dell'Amministrazione comunale, perché consente di realizzare un moderno sistema di trasporto combinato e raccordato delle merci. «Questo è il risultato – ha affermato Vittorio Scimò – di un nuovo modello di offerta di servizio di trasporto, basato su un'attività di programmazione e di esecuzione realizzata congiuntamente dal Comune di Ragusa e dalle Ferrovie dello Stato. Partendo dal recupero funzionale e dall'ampliamento della linea ferrata esistente, che in atto interessa per una buona parte il territorio comunale, e avvalendosi soprattutto del tracciato che solca le aree del centro, si può realizzare, senza bisogno di affrontare l'esecuzione di grandi opere e con un limitato finanziamento da parte del Comune, un servizio metropolitano urbano della città di Ragusa. Ciò consentirà – ha proseguito Scimò – di alleggerire considerevolmente il traffico all'interno del tessuto urbano e, in previsione di una più completa utilizzazione della tratta ferrata verso l'hinterland, di offrire un sistema alternativo di mobilità extraurbana e intercomunale, con tempi di percorrenza e costi sensibilmente inferiori a quelli dei mezzi gommati. Notevolmente ridotti saranno anche i problemi di traffico e di parcheggio e il rischio di sinistri».

Leonardo Cordone

TOSCANA

Progetto Porrettana

Il recupero della linea Porrettana, sotto l'aspetto culturale e turistico, si inserisce senza dubbio tra gli obiettivi più interessanti da perseguire.

Già negli scorsi anni era stata avanzata un'ipotesi di intervento tesa al completo recupero della storica arteria ferroviaria e solo un improvviso slittamento dei tempi di apertura dei cantieri ha impedito di dare il via a un programma articolato di valorizzazione che già precedentemente aveva portato a convergenti intese di massima con la Provincia di Pistoia.

Questa, finalmente, sembra proprio la volta buona. Partiti i lavori di ripristino della linea, sono stati presi contatti anche con gli amministratori del versante bolognese, i quali hanno confermato con entusiasmo la propria disponibilità verso un'operazione congiunta di valorizzazione delle "verdi vallate", rivolta a ogni possibile fascia di clientela.

MOSTRA INTERNAZIONALE DEI COMICS, DEL CINEMA D'ANIMAZIONE E DELL'ILLUSTRAZIONE

Lucca - Punto Fiera
31 ottobre/3 novembre 1996
Orario: 31 ottobre 10.30-19; 1-2-3 novembre 9-19
Informazioni tel. 0583/48522



Lucca celebra i cento anni del fumetto con un programma ricco di iniziative. Grandi mostre dedicate ai maestri dei comics, da Antonio Rubino ad Alberto Breccia.
Per festeggiare il fumetto insieme agli autori e al pubblico degli appassionati, l'Ente Autonomo Garnier, promotore della manifestazione, ha realizzato l'iniziativa "Cento autori per cento anni di comics", invitando a Lucca i più importanti disegnatori e sceneggiatori del fumetto. In questa occasione sarà organizzata una raccolta di fondi a favore dei paesi alluvionati della Garfagnana e della Versilia.
Nella festa del divertimento e della fantasia non mancheranno gli spazi riservati al cinema d'animazione e ai giochi ("Lucca Games", dedicata alle Olimpiadi del gioco con una riproduzione di Atlanta, sede delle Olimpiadi '96, e "Lucca Junior", la piazza di giocattoli, cartoni animati, musica, spettacoli teatrali e libri per bambini).
Durante la manifestazione sarà allestito, all'interno della stazione Fs di Lucca, un punto informazione dove si potranno acquistare in prevendita i biglietti di ingresso alla rassegna.

Le Fs, in collaborazione con l'Ente Garnier, allestiranno, sempre nella stazione ferroviaria di Lucca, la mostra "Treni di Carta", una carrellata di disegni in cui il treno è protagonista, estratti dalle più famose testate fumettistiche dagli anni Trenta ai nostri giorni. L'esposizione, realizzata per festeggiare i cento anni della nascita del fumetto e per celebrare i 150 anni della tratta ferroviaria Lucca-Pisa, verrà inaugurata il 15 ottobre e resterà aperta fino al 15 novembre.

Marisa Radogna



C'ERA UNA VOLTA UN TRENO...

Dopo la pausa estiva, riprende anche in Toscana la programmazione dei treni storici con trazione a vapore.
Questi gli appuntamenti in calendario:

22/9
Firenze S.M.N. - Rignano sull'Arno; Montevarchi - Rignano sull'Arno

29/9
Livorno - Pisa - Lucca e ritorno
(nell'ambito delle celebrazioni per il 150° della Ferrovia Pisa/Lucca)

6/10
Firenze S.M.N. - Rufina e ritorno
(con visita alle aziende vinicole di Rufina)

20/10 e 27/10
Firenze S.M.N. - Marradi
(in occasione della Sagra delle castagne di Marradi)

10/11
Siena - Monte Antico - Asciano - Siena
(in occasione della Mostra mercato del tartufo bianco di San Giovanni d'Asso)

17/11
Firenze S.M.N. - San Miniato e ritorno

Per l'effettuazione dei treni sopra indicati saranno impiegate le loc. a vapore 740.451 e le vetture d'epoca "centoporte", con livrea verde, recentemente ripristinate.
Per informazioni ci si può rivolgere alla Direzione regionale Fs Toscana n° tel. 055/2356194.

Mauro Scarpi

Rotabili storici



Le condizioni ci sembrano ormai mature perché si possano riunire attorno a un medesimo tavolo di lavoro tutte le componenti interessate da un "progetto Porrettana" con concrete prospettive di positivi sviluppi.
In tal senso la Direzione regionale trasporto locale Toscana si è espressa anche nel corso dell'ultima riunione di verifica per l'andamento dei lavori di ripristino della tratta. Si è deciso di costituire un gruppo di lavoro propositivo, con la finalità di consentire, fin dalla prossima primavera, un'utilizzazione ai fini didattici e culturali della linea ferroviaria Porretta-Pistoia per i numerosi gruppi in età scolare, provenienti da entrambi i versanti appenninici. La proposta verrà elaborata secondo un programma da definire sulla falsariga di quanto già da qualche anno è stato proficuamente sperimentato, in sinergia con il Provveditorato agli Studi del plesso scolastico fiorentino.
Fra le altre iniziative, sarà possibile visitare un piccolo museo che documenterà le fasi salienti della realizzazione della storica linea ferroviaria. Si potrà inoltre apprezzare in tutta la sua genuinità l'eco-museo dell'Appennino pistoiese e anche effettuare gite ed escursioni lungo suggestivi percorsi boschivi, senza tralasciare le altre numerose emergenze paesaggistiche e monumentali presenti nel comprensorio montano di Castagno, San Mommè, Pracchia, Biagioni Lagacci, Molino del Pallone e Porretta.
Superato il primo, più importante, momento di carattere propositivo, non resta che procedere di buona lena verso una rapida definizione del programma che – tangibile dimostrazione della volontà di recupero di una linea dalle grandi potenzialità culturali – consentirà di ampliare il ventaglio delle offerte turistiche e promozionali per il vettore ferroviario.

M.M.

TRENTINO

Per rispondere alle esigenze manifestate da singoli clienti, da gruppi organizzati e da Enti locali, con l'entrata in vigore dell'orario invernale '96-97 sono adottate alcune significative modifiche.
Riportiamo le variazioni più importanti.

Linea Verona-Trento-Bolzano
- Il tr. 2253 effettuerà fermata anche nella stazione di Avio (06.56)
- il tr. 10905 effettuerà fermata anche nella stazione di Mori (07.43)
- il tr. 10927, anticipato da Trento alle 16.48, fermerà anche ad Avio (17.24)
- il tr. 10929, con partenza da Bolzano alle 16.40, fermerà anche a Lavis (17.23)
- il tr. 10906, con partenza da Verona alle 06.43, anticiperà l'arrivo a Trento alle 07.52
- il tr. 10918 partirà anticipato da Verona alle 13.28 come treno 17608 fino a Rovereto
- il tr. 10924, in partenza da Verona alle 17.05, fermerà anche ad Avio e la partenza da Trento per Bolzano sarà ritardata alle 18.13
- il tr. 10934, in partenza da Verona alle 19.22, sarà anticipato in arrivo a Trento alle 20.27, per consentire la coincidenza con il treno per Male
- istituzione di un treno regionale da Trento ad Ala, con partenza da Trento alle 19.28.

Linea Trento-Bassano
- I tr. 5442 e 5444 fermeranno anche a Povo-Mesiano dal lunedì al venerdì
- i tr. 5450 e 5852 effettueranno fermata anche a Tezze di Grigno, rispettivamente alle 13.01 e 19.05
- il tr. 5448 fermerà a Calceranica tutti i giorni
- il tr. 2815 fermerà a Povo-Mesiano a richiesta per i soli viaggiatori in arrivo, dal lunedì al venerdì
- il tr. 5465 fermerà anche nelle stazioni di San Nazario e Solagna
- i tr. 5443, 5445, 5447, 5452 e 5458 fermeranno anche a Villanzano.

Sulla linea **Trento-Venezia**, grazie alla costruzione del nuovo ponte sul torrente Fersina, con l'orario invernale, dopo alcuni anni, cesserà finalmente l'ultimo rallentamento.

Mario Benedetti

UMBRIA

Due interessanti opportunità

Nello spazio di questo numero vogliamo presentare ai lettori di "Amico Treno" due importanti iniziative realizzate dalla Direzione regionale Umbria.
La prima, denominata **"Week-End in Umbria"**, è partita il 1° agosto ed è stata concepita con l'intento di favorire l'uso del mezzo pubblico per raggiungere e visitare nel fine settimana quattro città d'arte: Assisi, Orvieto, Spoleto e Todi.
Con il patrocinio della Regione Umbria, le Fs e la Ferrovia Centrale Umbra (Fcu) hanno infatti stipulato un accordo con le Aziende di trasporto urbano (Asp per Assisi e Todi, Atc per Orvieto e Ssit per Spoleto), in base al quale i viaggiatori che giungono con il treno nelle quattro città umbre nei fine settimana (dalle ore 14.00 del venerdì alle ore 24.00 della domenica e nei giorni festivi infrasettimanali) possono acquistare, presso le biglietterie Fs e quella Fcu di Todi, *al prezzo di sole 2 mila lire*, un biglietto di libera circolazione valevole per il week-end su tutte le linee urbane.
L'acquisto è subordinato alla presentazione del biglietto Fs non scaduto di validità (che dovrà poi essere conservato unitamente al biglietto bus).

La seconda manifestazione è un avvenimento di carattere storico-culturale che certamente troverà molti consensi anche da parte dei non addetti ai lavori.
In occasione del centenario della scoperta della necropoli longobarda di Nocera Umbra (PG), l'Amministrazione comunale di questa città ha promosso l'organizzazione della mostra **"Longobardi in Umbria"**, ospitata,



dal 1° agosto al 10 gennaio '97, nel Museo civico. In rassegna è possibile ammirare i più importanti corredi tombali di guerrieri con armi, bardature di cavalli guarnite in oro e argento e vasellame metallico; sepolture femminili riccamente abbigliate con gioielli, fibule, croci e fili d'oro degli abiti.

I corredi tombali conservati in vari musei italiani sono per la prima volta riuniti nel luogo di origine, dopo lo smembramento avvenuto nel 1916.

Per i visitatori in possesso del biglietto ferroviario con destinazione Nocera Umbra è previsto uno sconto del 30 per cento sull'ingresso all'esposizione e sull'acquisto (in mostra) del catalogo.

Per tutta la durata della rassegna sono garantiti i collegamenti a mezzo pullman tra la stazione Fs e la città.

Giovanni Pinchi

Veneto

L'offerta orario invernale 1996/97 del Trasporto locale Veneto conferma i criteri che sono stati alla base della programmazione dell'orario estivo '96, illustrati sul n. 4 di "Amico Treno", sintetizzabili in una razionalizzazione dell'offerta dei treni a medio percorso (Interregionali) sulle principali linee della rete, in concomitanza col potenziamento dei treni di qualità, e in un maggior adeguamento dell'offerta di trasporto locale alla reale domanda, anche seguendo una diversificazione temporale.

Per l'inverno abbiamo tenuto conto di alcune criticità emerse durante i mesi estivi, e del resto già anticipate nel corso del confronto con i Pendolari e con l'Assoutenti il 23 maggio scorso a Padova, riguardanti soprattutto la conversione del servizio interregionale sulla Milano-Venezia in IC.

Nei limiti d'intervento sulla complessiva programmazione oraria, d'altra parte già definita, abbiamo così istituito alcuni nuovi treni, adeguato degli orari per migliorare o permettere coincidenze, assegnato, ove possibile, fermate per accogliere richieste della clientela e delle organizzazioni sindacali, modificato la periodicità di alcuni treni in funzione della effettiva mobilità.

Di seguito riportiamo le novità e le modifiche dell'orario invernale '96/97:

Linea Venezia-Verona-Brescia

Nuovi treni Regionali: Verona P.N.-Peschiera (p. 14.50 a. 15.10) e Peschiera-Verona P.N. (p. 15.20 a. 15.40), istituiti in funzione del traffico studentesco, nei gg feriali

- Reg. 5607 Verona P.N. 09.40-Padova 10.57, nuova periodicità: solo feriale, compresi i giorni lavorativi nel periodo natalizio e pasquale
- Dir. 6406 (FE/PD) Vicenza 08.00-Verona 08.40 trasformato in Regionale, a richiesta della clientela, feriale, compresi i giorni lavorativi del periodo natalizio e pasquale
- Reg. 20476 (VE) Vicenza 13.17-Verona 14.06, partenza da Vicenza ritardata di 10 minuti rispetto al termine delle lezioni e per coincidenza da Schio
- Dir. 2707 Verona P.N. 06.10-Vicenza 07.01 (VE), partenza da Verona anticipata di 5 minuti per coincidenza a Vicenza per Schio. Orario invariato da Vicenza a Venezia
- Dir. 2710 Venezia 13.35-Verona P.N. 15.10, nuova fermata a S. Martino Buonalbergo (richiesta della clientela) e orario di fermata a Verona P.V. alle 15.06 (richiesta delle organizzazioni sindacali)
- Dir. 2738, Dir. 2709, Reg. 20490, Dir. 2710, Dir. 2717, nuova periodicità: solo feriali.

Linea Vicenza-Schio

Una volta ultimati i lavori di risanamento del binario, col ripristino della velocità sulla linea ai livelli del '94, sarà possibile riportare l'offerta alla situazione precedente il ridimensionamento del periodo estivo. In tal caso, sono previste nei due sensi di marcia 18 coppie di treni nei giorni feriali e 8 coppie, con orario cadenzato in coincidenza a Vicenza con gli IC da/per Milano/Venezia, nei giorni festivi.

Linea Venezia-Portogruaro

- Reg. 11107 Venezia S. L. 16.23-Portogruaro 17.26 (TS), nuova fermata a Gaggio (richiesta degli Enti locali)
- Reg. 5915, Reg. 5918, nuova periodicità: solo feriali, compresi i giorni lavorativi del periodo natalizio e pasquale

Linea Venezia-Padova-Ferrara

- iR 2225, nuova periodicità: permanente.

Linea Mantova-Monselice (PD/VE)

- Dir. 2725/2954 Mantova 07.33-Mons./PD-Venezia S. L. 10.03 nei gg festivi originario da Mantova anziché da Legnago; fermate: Gazzo di Bigarello, Castel d'Ario, Nogara, Cerea, Legnago, Montagnana, Saletto, Ospedaletto, Este, Monselice, Terme Euganee, Padova e Mestre
- Dir. 11495/2728 Venezia S. L. 16.30-PD/Mons.-Mantova, nei gg festivi destinato

Mantova anziché Legnago; stesse fermate del 2725/2954 nei gg festivi
- Reg. 20753/11492, Reg. 11491/20756 nuova periodicità: solo feriali, compresi i giorni lavorativi del periodo natalizio e pasquale.

Linea Verona-Mantova
- Reg. 5526, nuova periodicità: solo feriale, compresi i giorni lavorativi del periodo natalizio e pasquale.

Linea Verona-Legnago-Rovigo
- Reg. 5586 Rovigo 12.38-Legnago 13.28/31 (Verona), partenza da Legnago ritardata di 2 minuti per consentire trasbordo da Reg. 5566 da Monselice, in arrivo a Legnago 13.29 (richiesta clientela).

Linea Vicenza-Treviso
- Reg. 5653 Vicenza 16.18-Treviso 17.22, nuova periodicità: permanente (compresi i giorni lavorativi del periodo natalizio e pasquale)
- Reg. 5648, Reg. 5654, Reg. 5659, nuova periodicità: solo feriali, compresi i giorni lavorativi del periodo natalizio e pasquale.

Linea (VE) Conegliano-Ponte NA (BL/Calalzo)
- Dir. 2745 Calalzo 07.33-Venezia S. L. 10.03 viene soppresso e sostituito da nuovo treno Diretto Belluno 07.47-Ponte NA 07.55/57-Conegliano 08.38/39-Venezia S. L. 09.32; permanente.

Linea Padova-Calalzo
- Dir. 2743 Calalzo 06.38-Belluno 07.45 (PD), nuova periodicità: permanente
- Dir. 2747 Ponte NA 08.43-Padova 10.43, originario da Calalzo (anziché Ponte NA) 07.56, Ponte NA 08.41/43, invariato fino a Padova
- Reg. 11123 Belluno 05.25-Padova 07.36, nuova periodicità: permanente
- Reg. 11134 Padova 12.30-Calalzo 16.03, nuova periodicità: permanente
- Reg. 11144 Padova 17.58-Calalzo 21.25, soppresso da Belluno a Calalzo; in sua vece circola nuovo treno Reg. Belluno 20.25-Calalzo 21.25.

Linea Treviso-Montebelluna
Reg. 5876, Reg. 5877, Reg. 5885 nuova periodicità: solo feriali.

Linea Venezia-Primolano
Importante novità è rappresentata dall'istituzione della nuova fermata di Asseggiano, di valore strategico in un'area a denso traffico automobilistico, dove effettuano fermata per servizio viaggiatori i seguenti treni Regionali: 5701, 11061, 11063, 5707, 11069, 5731 Bassano/Castelfranco per Venezia e i treni Regionali 5702, 5714, 11060, 11062, 11064, 11070, 5728.
Inoltre il 5465 (TN) Primolano 07.26-Bassano 07.58 (PD) ferma anche a S. Nazario e Solagna (richiesta della Direzione regionale di Trento).

Paolo Galletta/Anna Scielzo

Promozione di iniziative culturali nel 1996

La nostra partecipazione a iniziative culturali, con la formula della sponsorizzazione tecnica, quest'anno è stata particolarmente articolata sul territorio del Veneto, con qualche sconfinamento nel vicino Friuli. Oltre che a Venezia, siamo infatti presenti in manifestazioni, alcune delle quali già concluse, a Pordenone, Trieste, Feltre, Verona, Padova.
Un "carnet" folto e stimolante per il pubblico, al quale confidiamo di aver dato motivi "appetibili" per scegliere il treno per i propri tour di svago e di cultura, soprattutto in questo scorcio estivo, all'insegna della comodità, del rispetto dei valori ecologici, e perché no del risparmio sul biglietto d'ingresso alle mostre. Sul n. 6 anno 5 di "Amico Treno" abbiamo già scritto della nostra partecipazione, con la Direzione Friuli, alla promozione della riapertura del Museo Civico di Pordenone, inaugurato il 28 giugno scorso.
A Palazzo Albrizzi, sede dell'Associazione culturale italo-tedesca di Venezia, si è tenuta, dal 7 luglio fino al 31 agosto, una retrospettiva su Gerhard Altenbourg, uno dei più importanti artisti della ex DDR, morto in Germania proprio pochi mesi dopo la caduta del muro. In esposizione 58 opere – acquerelli, disegni – risalenti al periodo tra la fine degli anni '40 e la scomparsa dell'artista. Malgrado la sua condizione di isolamento rispetto alla politica ufficiale della RDT, Altenbourg rimase fedele alla propria ricerca di una forza espressiva individuale e al desiderio di una natura integra nell'uomo e in quanto lo circonda. A ispirare l'arte di Altenbourg fu sempre la natura, anche quando lo stile dell'artista, inizialmente narrativo, divenne con gli anni più concentrato e astratto.
Ancora a Venezia, ricordiamo la nostra partecipazione all'iniziativa della IV Internazionale dell'Antiquariato con la mostra "Antiquari a Venezia", in esposizione a Palazzo Morosini-Sagredo dal 31 agosto al 7 settembre (vedi "Amico Treno" n. 6 anno 5). Sempre a Venezia, l'Accademia di San Rocco ha organizzato per gli amanti della musica, dal 16 agosto al 14 settembre, presso la Scuola Grande di San Rocco, le "Feste Musicali di S. Rocco", un vero e proprio festival all'interno della stagione musicale "Musica e Arte".
Di altri interessanti appuntamenti vi parleremo dettagliatamente sui prossimi numeri.

P.G. - A. S.

Charter News

In Fiera con il treno charter

Grazie a un accordo siglato dalle Fs Spa e dall'Ente Fiera di Bologna, è stata istituita una stazione-fermata per l'accesso diretto alla Fiera di Bologna. Una novità assoluta nell'ambito del traffico ferroviario metropolitano. L'accordo intercorso con Bologna Fiere vuol dare il via a collegamenti di qualità, per operatori e visitatori, con i prestigiosi convogli della Flotta Charter, della quale è venuto a far parte di recente anche l'innovativo ETR 500, e a collegamenti plurigiornalieri per servire i flussi che si creeranno ogniqualvolta si avrà un appuntamento di richiamo. Ma c'è di più: alla comodità di raggiungere direttamente la Fiera, con un treno realizzato ad hoc, si aggiunge la possibilità di accedervi senza code né attese, acquistando in stazione, insieme al biglietto ferroviario, anche quello di ingresso in Fiera. Il viaggio inaugurale, battezzato da una madrina d'eccezione, l'attrice Maria Grazia Cucinotta, è avvenuto lo scorso 26 aprile, con un collegamento da Milano, realizzato con il prestigioso ETR 250 Arlecchino, una promozione per il COSMOPROF '96. Il servizio sarà attivo già dal 1° ottobre, in occasione della manifestazione CERSAIE (1-6 ott.), tramite collegamenti plurigiornalieri con Rimini e Sassuolo, per servire gli operatori protagonisti di questo importante appuntamento per il settore della ceramica. E durante tutta la stagione fieristica 1996/97 i treni charter collegheranno le principali città con Bologna Fiere, in occasione di SAIE, LINEA PELLE, e tante altre interessanti manifestazioni. Questo servizio innovativo sarà il "plus" del MOTORSHOW del prossimo dicembre, con collegamenti di qualità da Roma, Milano e altre principali località, e con la realizzazione di treni speciali ad hoc per tutti i visitatori. Non si dimentichi comunque che, oltre alle singole iniziative intraprese dal Charter Fs e Bologna Fiere, nasce una nuova opportunità per gruppi, associazioni di settore e aziende, che vogliano noleggiare un treno adeguato alle loro esigenze.

L.V.

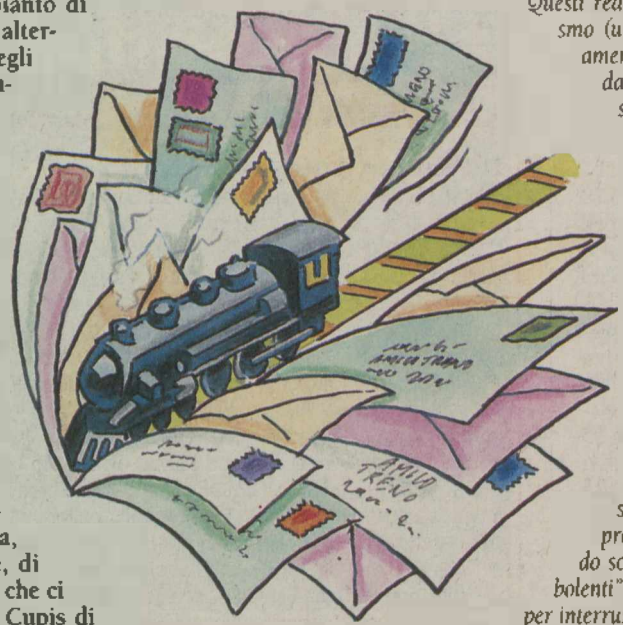
MARKETING TURISMO E CHARTER

Rappresentanze territoriali

Regione	Sede	Telefono	Fax
Piemonte-Valle d'Aosta	Alessandria	0131-231282	0131-56506
Lombardia	Milano	02-63712672	02-63712462
Triveneto	Verona	045-8092354	045-8093830
Liguria	Genova	010-267833	010-2742197
Emilia Romagna-Marche	Bologna	051-6303366	051-6303912
	Rimini	0541-703537	0541-703539
Toscana	Firenze	055-2352712	055-2352266
Lazio-Abruzzo-Sardegna	Roma	06-84905161	06-84905255
Campania-Molise	Napoli	081-5625301	081-5676523
Puglia-Basilicata	Bari	080-5213348	080-5213348
Sicilia-Calabria	Messina	090-713170	090-713170

Lettere&lettere

Cari amici,
a settembre dell'anno scorso aprivamo il nostro giornale con un editoriale dal titolo molto significativo: "Non è andata bene". Questa estate abbiamo cercato di far tesoro dell'esperienza, per evitare almeno i disagi più prevedibili. Sappiamo tuttavia che molti problemi sono rimasti: i soliti, soprattutto quelli legati alla qualità del materiale rotabile. Alcuni di essi vi saranno anzi sembrati meno tollerabili e avranno messo a dura prova la vostra pazienza. L'impianto di condizionamento che funziona a fasi alterne, il sovraffollamento, gli scioperi degli addetti al servizio prenotazioni vi hanno forse fatto rimpiangere di aver lasciato a casa l'auto... e vi avranno magari fatto sottovalutare le code in autostrada, i lunghi viaggi al volante sotto il solleone. Per conoscere il vostro umore aspettiamo comunque di leggere le lettere che ci invierete.
Fra le ultime che abbiamo ricevuto molte riguardano l'orario estivo, con critiche e proposte di cui abbiamo cercato di tenere conto nell'elaborazione di quello invernale. Sarebbe intempestivo – e inutile – rispondere ai tanti quesiti specifici che ci avete rivolto. In qualche caso abbiamo dato risposta privata, negli altri... Vi preghiamo, se potete, di scusarci. Impossibile citare tutti quelli che ci hanno scritto. Uno per tutti: Edoardo Cupis di Chiaravalle (Ancona), che è stato il più... prolisso.
Non rinunciamo, invece, a "investire" un po' dello spazio riservato a questa rubrica per ringraziare tutti coloro che si sono voluti complimentare con noi: **Giannandrea Andreoli** - Villadose (Rovigo), **Antonio Andriolo** - Catania, **Nico Bertaiola** - Verona, **Maria Luisa Bianchi** - Milano, **Alberto Borraccino** - Torino, **Giacomo Capozza** - Lecce, **Lidia Casadei** - Roma, **Daniele Cericola** - Torre Pellice (Torino), **Maurizio Ciotti** - Norma (Latina), **Santina D'Amico** - Barcellona (Messina), **Anna Donati** - Roma, **Clara Margani** - Roma, **Renato Montanaro** - Caserta, **Piero Nebbia** - Santhià (Vercelli), **Rosa Radicetti** - Cellere (Viterbo), **Giuseppe Rizzo** - San Bernardo (Catanzaro), **Cinzia Ruffato** - Spinea (Venezia), **Antonio Salzotto** - Torino, **Nicoletta Stefano Galvan** - Vicenza, **Francesco Tulliani** - Sulmona (L'Aquila), **Antonello Vallosio** - Buronzo (Vercelli), **Gian Marco Vitagliano** - Napoli e **Mauro Zuccarelli** - Gaggio di Piano (Modena).
Ringraziamo infine Fabio Mastellone di Salerno per i suggerimenti.



IL CAPRO ESPIATORIO

Grave e scandaloso è assistere a un crescendo di agitazioni: occupazione dei binari sulla tratta compresa tra Napoli C.le-Cancello/Aversa, da parte di svariate categorie di lavoratori, occupanti di case popolari, persino interi greggi di pecore e non ultimo una quarantina di handicappati. Mi chiedo laicamente perché questa "calamità" deve essere figlia ingrata di una libertà che in altri Stati europei civili difficilmente viene concessa? Si rende conto il vertice delle Fs Spa degli enormi disagi e danni economici che questi sconsiderati arrecano ad altri indifesi utenti e alla città stessa per le loro rimostranze illegittime che si perpetuano, senza, peraltro, che nessuno faccia qualcosa per togliere alla metropoli la "maschera della vergogna sociale", dell'abulia e del caos?

Questi reati, decisamente, non incrementano il turismo (unica potenziale risorsa) in questa Napoli amena, poetica, sì, ma senza il costante nerbo, da parte delle autorità preposte, di gestire un servizio fondamentale, che dovrebbe garantire e offrire un simulacro di efficienza, di ordine logistico e di etica della città.

Perché questi dimostranti, con più acume, non cercano altre sedi più opportune dove, certamente, attraverso un contatto diretto con gli enti interessati, avrebbero maggior riscontro ai loro problemi. Così, è solo una guerra codarda contro altri lavoratori!!!

È lecito chiedere perché la Polfer interviene solo dopo 2-3 ore per sedare "quattro scalmanati", che spingono ai limiti dell'umana sopportazione tanti pendolari, altri onesti lavoratori e professionisti che si sentono, ineluttabilmente, feriti nel proprio prestigio deontologico. Per me, e chiedo scusa della mentalità prussiana, questi "turbolenti" vanno arrestati e perseguiti giudizialmente per interruzione di pubblico servizio e danni derivanti, giusto articolo 340 del codice penale. Spero che si definisca quanto prima una linea di condotta comune, democratica, senza questi bracci di ferro spossanti – tra lavoratori ed enti coinvolti – cui da troppo tempo altri costruttori laboriosi della società assistono rassegnatamente. Poniamo fine a queste manifestazioni selvagge, devastatrici, in una società in cui sta diffondendosi la metastasi della trasgressione e la parola "legalità" è un optional.

Franco Petraglia - Cervinara (Avellino)

Il signor Petraglia deve averne viste di tutti i colori per arrivare a un tale livello di esasperazione. Comunque, a parte alcune punte di "estremismo", concordiamo con la sua analisi. Anche noi, infatti, continuiamo a chiederci perché in questo nostro Paese chiunque abbia un problema o un contenzioso non trovi di meglio che riversarsi sui binari. Il treno nell'immaginario collettivo deve avere un ruolo enorme, se persino gli "appassionati" di calcio sono portati spesso a sostituire la figura dell'arbitro con quella del vagone ferroviario, scaricando su quest'ultimo le pulsioni domenicali represse. Sarà perché le Ferrovie sono percepite come la materializzazione dell'idea che molti cittadini si sono fatti dello "Stato" (una volta il bersaglio erano i Municipi), sarà per una sorta di nostrano "muoia Sansone con tutti i filistei!", eppure gli incolpelvoli e ignari viaggiatori ferroviari sono quasi quotidianamente designati al ruolo di controparte dalle più varie categorie di protestatari. E purtroppo non solo in Campania. È una pratica tal-

mente diffusa da contagiare gli stessi passeggeri dei treni: basti vedere i blocchi attuati talvolta da alcuni gruppi di pendolari.
Sia ben chiaro, molti di quelli che protestano (pendolari compresi!) hanno delle ottime ragioni per farlo... nessun torto hanno però commesso coloro che sono costretti a subire i conseguenti disagi. Il problema è innanzitutto di "ordine pubblico" e perciò poco o nulla possono fare le Fs per risolverlo, tranne che continuare a segnalare alle "competenti autorità" la gravità del fenomeno. Da un po' di tempo (riscuotendo pochi consensi da parte dell'opinione pubblica!) abbiamo cominciato a chiedere ai responsabili di alcune manifestazioni il risarcimento dei danni, per scoraggiare il ricorso a questa pratica. Ma si tratta di misure che possono avere efficacia in tempi abbastanza lunghi: bisogna attendere infatti l'effetto deterrente che potranno esercitare le prime sentenze.
Questa lettera ci ha però lasciato una curiosità. Possiamo comprendere i lavoratori, gli occupanti di case e naturalmente gli handicappati: ma quale motivo hanno le pecore per bloccare la circolazione dei treni? O meglio, di ragioni per protestare ne avrebbero anche più degli uomini, ma fortunatamente non lo sanno. Forse, come è il loro solito, si accodano solamente agli altri, imitando tanti esseri umani.

VIAGGIO IN SICILIA

Mi complimento con voi per i continui progressi che negli ultimi anni hanno migliorato il comfort e la puntualità dei nostri treni. Questa constatazione credo che dovrebbe essere avvertita maggiormente dal popolo cosiddetto "padano", che continua a vedere aumentata la qualità di tutti i servizi (Pendolino, vetture nuove, costruzione di linee ad alta velocità ecc.).
Io lavoro in "Padania" e quindi vedo l'efficienza e la comodità di tutti questi servizi, ma avendo la famiglia in Sicilia utilizzo frequentemente i treni che portano al "Sud". Quindi vi suggerisco di affrontare un viaggio da Milano a Siracusa o peggio ancora a Caltanissetta, per constatare di persona se un viaggio del genere sia accettabile dal punto di vista del comfort.
Non riesco a capire come mai per tragitti così lunghi, con tempi di percorrenza di quasi 24 ore, vengano utilizzate carrozze così vecchie e scomode. Va bene che noi siamo "terroni" e che non protestiamo come il popolo della "Padania", ma credo che questa sia un'ingiustizia sociale, visto che poi tutto sommato i soldi nostri sono uguali a quelli loro.
Qualche volta ho usufruito del treno con carrozze letto che parte da Roma alle 21.00 e che arriva a Basilea. Ho notato che con un costo superiore di circa £. 10.000 si hanno dei servizi nettamente migliori, con treni che confrontati alle nostre "utilitarie" sembrano delle Rolls Royce.
Quindi con quasi lo stesso costo le nostre Ferrovie offrono un servizio completamente diverso a seconda del collegamento (io mi fermo a Domodossola).
E allora prima di chiedere una secessione perché non si provvede a ripristinare le pari opportunità tra Nord e Sud? Perché in questo modo la differenza inizia anche dal vostro servizio. (...)

Francesco Arcidiacono - Fiumefreddo di Sicilia (Catania)

Il signor Arcidiacono, se ha avuto la pazienza, nei quattro anni appena trascorsi, di seguire il nostro giornale, e soprattutto la rubrica delle lettere, avrà notato che gli italiani saranno anche divisi dalle opinioni politiche, dall'appartenenza geografica, dal tifo calcistico, ma sono sicuramente più che uniti e compatti nelle critiche alle Ferrovie.
Dal Nord al Sud le lamentele e le proteste (quasi tutte giuste!) hanno per oggetto gli stessi problemi. Una lettera molto simile a questa, tanto per citarne una a memoria, l'abbiamo pubblicata l'anno scorso: lamentava la difficoltà dei collegamenti con Roma, la vetustà del materiale rotabile utilizzato per l'intercity "Marco Polo" e la mancanza di "Pendolini".
Quella lettera proveniva da Trento e conteneva un'altra significativa denuncia: il mancato completamento dei lavori di raddoppio della linea Verona-Bologna. Come si potrà constatare da altri numerosi esempi, i mali ferroviari sono comuni a quasi tutte le regioni, anche se in questo caso non possiamo dire che si tratti di un mezzo gaudio.
Non saremo certo noi a negare le difficoltà economiche e strutturali del Sud, né le tante distorsioni e ineguaglianze (non dovute certo alla fatalità) del processo di sviluppo del nostro Paese. Ma non è questa la sede per affrontare un simile discorso.
Per quello che ci compete possiamo dire che su tutta la rete siamo alle prese con difficoltà più o meno uguali e che in tutte le realtà siamo impegnati a realizzare dei progetti molto ambiziosi, che si propongono di portare le nostre ferrovie al livello di quelle europee. E non parliamo solo di Alta Velocità.
Per quanto riguarda in particolare il materiale rotabile, ricordiamo che la situazione è destinata a migliorare progressivamente nei prossimi anni. Bisogna solo attendere i necessari tempi di consegna.
A proposito di cuccette. Il nostro lettore non ci fornisce elementi precisi sulle vetture che ha avuto modo di utilizzare e non ci consente perciò di dare una risposta dettagliata. Trattandosi di un treno in servizio internazionale c'è infatti anche la possibilità che si trattasse di carrozze delle Ferrovie svizzere. Come direbbe il professor Bellavista, si è sempre meridionali di qualcuno.

STIAMO FRESCHI!

Da circa due anni le Ferrovie hanno ristrutturato la stazione di Chivasso, realizzando una modernissima biglietteria, dotata di tutti i più sofisticati apparecchi elettronici, e una grande e accogliente sala d'aspetto. La nuova biglietteria è ancora inutilizzata e vuota e i relativi congegni elettronici rischiano di arrugginire, mentre la sala d'aspetto, bellissima, luccicante di marmi e graniti, è già in funzione.
Ma è indicata soltanto per il periodo estivo, perché è senza vetri e aperta ai quattro venti su due lati. È quindi sconsigliabile ai viaggiatori nel periodo invernale, perché si rischia di buscare una broncopolmonite, anche se funziona regolarmente 24 ore su 24 l'inutile impianto di riscaldamento!!!
Si spera e si auspica che le Ferrovie costruiscano una seconda sala d'aspetto chiusa, per il periodo invernale.

Pietro Bretto- Montanaro (Torino)



Probabilmente chi ha progettato la sala d'attesa della stazione di Chivasso ha voluto tenere in particolare considerazione le esigenze di chi soffre di claustrofobia, oppure ha pensato a delle sale "stagionali", lasciando però a metà il suo lavoro. Non sarebbe il primo caso: la storia dell'architettura è disseminata di splendide incompiute, ultimate in tempi successivi.
Mettendo da parte ogni (inevitabile!) considerazione ironica, siamo convinti che sulle preoccupazioni di carattere estetico avrebbero dovuto prevalere le ragioni di chi, nelle stagioni appropriate, non disdegna gli spazi protetti e riscaldati. Possiamo però assicurare che è già stato affidato l'appalto per i necessari interventi correttivi.
Per questa estate si è potuto approfittare del consueto microclima fresco e ventilato.
I lavori dovrebbero però essere

completati prima del prossimo inverno, giusto in tempo per garantire condizioni più favorevoli ed evitare "complicazioni polmonari".
È invece dovuto a problemi di carattere tecnico il mancato funzionamento della biglietteria: le strutture non sono ancora predisposte per adottare il nuovo sistema di bigliettazione.
Anche in questo caso i tempi previsti non sono lunghi.
Ai "malcapitati" viaggiatori che partono da Chivasso va tutta la nostra solidarietà. E ovviamente a loro indirizziamo le scuse delle Fs.

TRADIZIONI E CONTRADDIZIONI

Sono un vostro affezionato lettore da parecchio tempo, fin dai primi numeri del periodico, e uso spesso e volentieri il treno, anche in sostituzione della vettura. Vorrei segnalarvi una strana disfunzione che si verifica nella zona in cui risiedo. Mentre leggo sull'edizione dell'Orario Ufficiale delle Ferrovie dello Stato, formato tascabile, "Inverno 1995-96" volume Nord-Centro, pagina XVI, alla voce "Deposito colli a mano" del capitolo "I servizi di stazione", che (testualmente) "in tutte le stazioni si trova un deposito cui possono essere affidati i propri colli", rilevo invece che alla stazione di Magenta, sul vetro dello sportello della biglietteria (recentemente rinnovata), è affisso un bel cartello che avvisa come in detta stazione non si ricevono bagagli in deposito. Alla mia richiesta di spiegazioni, mi è stato precisato che la disposizione viene "dall'alto" ed è dovuta a carenza di personale, non solo, ma che sono previste gravi sanzioni per il personale della stazione nel caso in cui non si rispetti tale regola.
Non si potrà negare che questa abolizione di un servizio, tanto indispensabile per un viaggiatore che abbia necessità di muoversi liberamente e temporaneamente nella zona, sia piuttosto pesante, e tanto più grave in quanto il servizio di deposito e custodia bagagli è sempre stato una tradizionale caratteristica dell'organizzazione delle Ferrovie dello Stato.
Spero tanto di leggere presto nel vostro amabile e simpatico mensile che questo disservizio costituisce un fatto puramente transitorio e che vi si rimedierà prontamente.
Non vi dispiaccia se, con l'occasione, mi permetto di dare sfogo a un piccolo anche se impossibile sogno, la cui realizzazione andrebbe sicuramente oltre i principi cui si ispira oggi l'organizzazione delle Ferrovie; ma è dura per me, che abito in una frazione di Magenta, assai poco e male servita dai mezzi pubblici, a tre chilometri dalla stazione, proprio a ridosso della linea ferroviaria, vedere transitare quotidianamente tanti convogli, anche locali, e dovermi arrangiare, nel caso in cui io voglia servirmi del treno, con le relative, notevoli difficoltà, per raggiungere la stazione stessa così lontana. Come sarebbe bello se si potesse tornare, senza perdere l'Alta Velocità, ai bei tempi dei famosi omnibus che, potendo oggi viaggiare con una certa frequenza e per brevi percorsi, nei momenti di libertà della linea, effettuavano fermate facoltative, da usare a richiesta, in punti ben definiti del tragitto e non tanto lontani fra di loro, come per i tram cittadini, per il collegamento con la stazione più vicina (fra la stazione di Magenta e quella di Trecate vi sono ben dodici chilometri!).
Ringraziandovi sentitamente per l'attenzione, vi porgo i più fervidi auguri per il vostro pregevolissimo lavoro.

Massimo Borghese - Ponte Nuovo di Magenta (Milano)



Col tempo tutto cambia. Solo qualche anno fa, al verbo "tagliare" avremmo subito associato il mestiere del sarto o del barbiere. Oggi il collegamento più immediato per un "taglio" è "la spesa", non certo una stoffa o barba e capelli.
Per far quadrare i conti, sempre rimanendo in tema di connessioni semantiche, ai "tagli" delle spese andrebbero "cuciti" gli aumenti delle entrate.
Un abito tagliato e cucito male non è ben confezionato, se lo indossi è stretto da una parte o troppo corto dall'altra.
Capita così anche per il trasporto ferroviario: se i tagli dei contributi previsti per l'erogazione del servizio non possono essere compensati da maggiori introiti tariffari, è facile che dallo squilibrio si generino "strane" contraddizioni.
Nell'ottica più generale di un necessario contenimento dei costi, alcuni impianti Fs hanno subito una riduzione del numero degli addetti. Tra questi c'è la stazione di Magenta (da qualche mese adibita esclusivamente al servizio viaggiatori), dove attualmente prestano servizio solo il dirigente movimento e un addetto alla biglietteria. Quest'ultima rimane aperta al pubblico dalle 6.00 del mattino alle 19.45.
Considerando l'attuale consistenza di traffico che interessa questo impianto, l'esiguo numero di richieste relative al servizio di deposito dei bagagli non potrebbe giustificarne i costi di esercizio.
D'altra parte, l'unico locale idoneo a essere utilizzato come deposito bagagli si trova fuori dalla stazione, distante dalla biglietteria. Se l'addetto alla gestione dovesse provvedere anche al ritiro e alla consegna dei pochi colli, dovrebbe necessariamente interrompere il servizio allo sportello.
Senza rimpiangere il passato e senza impossibili illusioni, siamo convinti che il futuro ci riserverà tempi migliori. Crede davvero, signor Borghese, che la realizzazione dei quadruplicamenti e la velocizzazione delle linee siano poi così in contrasto con un trasporto pubblico locale, razionalizzato ed efficacemente integrato nei poli di interscambio, che riesca a offrirle un servizio efficiente per i suoi spostamenti? Noi di "Amico Treno", da tempo, ci stiamo sforzando di spiegare il contrario. Le consigliamo di leggere i numeri arretrati e... di avere fiducia.

UN RAGAZZO DA COPERTINA

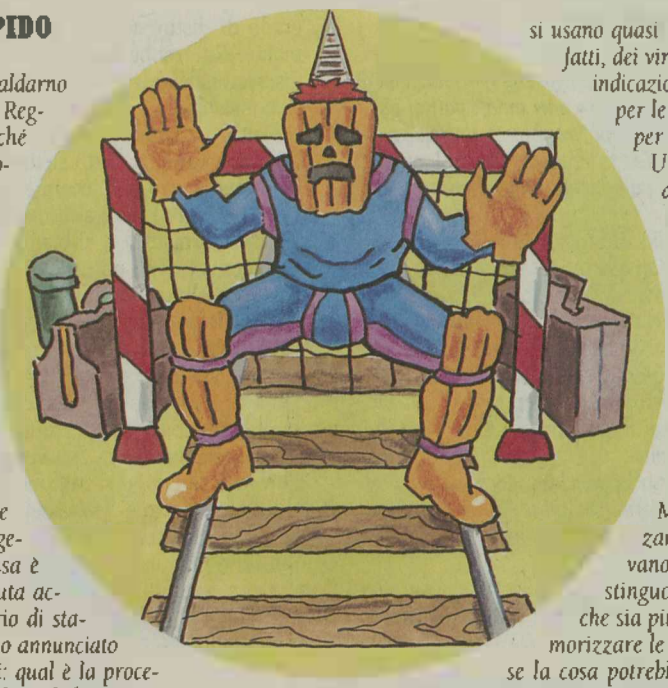
Caro Enzo Lunari, siamo due "vecchietti", io di 75 anni e mio fratello Ermanno di 84. Teniamo a dirle che non siamo affatto offesi dal fumetto "Cazzulati", anzi vivamente ci congratuliamo. Stupendo (come tutti) quello del n° 9/95.
Gli episodi hanno una base di verità da noi allegramente apprezzata.

Carlo Bacchetta - Torino

Grazie, ragazzi. Enzo mi ha fatto leggere la vostra cartolina. Quando mi chiesero di diventare il ragazzo di copertina di "Amico Treno" accettai volentieri. Devo dire che ho apprezzato tutte le copertine del giornale disegnate da Lunari (modestamente, credo di essere un tipo "fotogenico"). Tra le ultime, mi è piaciuta quella del numero di aprile '96, la ricordate?
No, non è perché sono in allegra compagnia (anche se le quattro signorine sono molto simpatiche!). Il motivo è che Enzo, dopo le mie sollecitazioni, mi ha di nuovo ripreso su una carrozza del treno. Era da luglio dell'anno scorso che, in copertina, non viaggiavo più su una carrozza insieme ad altra gente e, come voi sapete bene, per noi ragazzi stare in treno è sempre un bel divertimento!

Eritreo Cazzulati

UN TRENO TROPPO RAPIDO



Mi chiamo Daniele e risiedo nel Valdarno Fiorentino, più precisamente a Reggello, località scelta anche perché mi dava la possibilità di diventare pendolare. Scrivo per chiedere alcune informazioni riguardo a una "svista" di cui sono stato vittima il 2 aprile di quest'anno. Tornavo da Genova (ahimè) in automobile e sono stato accompagnato alla stazione di Sesto Fiorentino per prendere il diretto 3171 proveniente da Pisa San Rossore, ultimo treno utile per raggiungere Firenze S. M. Novella in tempo per la coincidenza che mi avrebbe portato a casa. Purtroppo alle 21.55, come da orario, il treno è stato annunciato, ma... non si è fermato! Inutile che stia a raccontare le peripezie per raggiungere la meta (casa), quello che mi interessa è capire come una cosa del genere sia potuta accadere. Infatti il treno compare nell'orario di stazione, era segnalato sul monitor ed è stato annunciato dall'altoparlante. Così vorrei domandarti: qual è la procedura per la fermata in stazione? C'è una lista di fermate in mano al conduttore o ci si affida alla sua memoria? Quali sono le competenze del capotreno? Il semaforo sarebbe dovuto essere rosso? Se il semaforo era verde il treno si doveva fermare ugualmente?

Mi auguro di ricevere una risposta, ma ci tengo a far sapere che questo episodio non intaccherà la mia personale passione per il treno, anzi approfitto per informare i detrattori dell'Alta Velocità che grazie a essa il Valdarno Fiorentino è oggi collegato in 25 minuti al centro di Firenze contro i 45-50 necessari un tempo e che su questa tratta in un anno di mia frequentazione giornaliera non ho registrato ritardi superiori ai 10 minuti.

Daniele Lorenzini - Reggello (Firenze)

I segnali (di protezione e di partenza) della stazione di Sesto Fiorentino, che è impresenziata, sono manovrati in telecomando dal Dirigente Movimento della vicina stazione di Castello. Questi all'approssimarsi del treno apre il segnale di protezione, mantenendo in posizione di chiusura quello di partenza, che viene disposto al verde subito dopo la fermata del treno.

L'operazione viene eseguita basandosi sulla illuminazione dei circuiti degli apparati della sala movimento di Castello. Può quindi accadere che il dirigente apra il segnale qualche attimo prima che il treno si fermi, inducendo in errore dei macchinisti non attenti, i quali, invece di fermarsi, proseguono (senza alcun pericolo per la circolazione) la corsa. Si tratta di casi che capitano molto raramente, ma possono capitare, come ha potuto personalmente constatare la sera del 2 aprile. Come Lei suppone, i macchinisti hanno in dotazione un Fascicolo Orario della linea da percorrere, con tutte le notizie relative al tracciato ferroviario e alle fermate, ma evidentemente qualche volta non riescono a distogliere l'attenzione dai segnali. Quando si verifica un "salto di fermata" il capotreno può solo intervenire azionando il freno di emergenza.

Nel caso in questione bisogna poi tener conto di un'ulteriore circostanza. Considerando il periodo e l'ora in cui è avvenuto l'episodio segnalatoci, è probabile che i macchinisti non abbiano notato persone sul marciapiede. In un altro momento, con un nutrito gruppo di persone in attesa del treno, si sarebbero sicuramente avveduti in tempo dell'errore che stavano compiendo. Questo, ovviamente, non può giustificare il loro operato, né può rendere meno tollerabili i disagi provocati ai viaggiatori.

DAMMI SOLO UN MINUTO

Sono uno degli ultimi abbonati al vostro periodico. Ritengo sia un giornale apprezzabile, che avvicina, in modo utile e costruttivo, il cliente alla Società. Le scrivo per fare un'osservazione: per quale motivo, riguardo agli orari dei treni, in particolare per quanto concerne i minuti, non si usano quasi mai cifre arrotondate? Si osservano, infatti, dei virtuosismi incredibili; si può accettare una indicazione numerica di questo tipo al massimo per le partenze dal capolinea, ma non di certo per le stazioni intermedie.

Un esempio divertente può essere quello della rubrica "Agenda", paragrafo dedicato alla Sardegna, n. 5/96 di "Amico Treno". Infatti è scritto: "Il treno 8953 (da Iglesias) arriverà a Cagliari alle 7.55 anziché alle 7.58...". Ora io immagino il macchinista col cronometro in mano che calcola esattamente i tempi, anticipando di tre minuti l'arrivo a Cagliari. Forse che i treni partecipano alle gare olimpiche? O forse, in futuro, i capistazione verranno sostituiti da cronometristi ufficiali?

Ma la cosa più grottesca è che questi "bizantinismi" degli orari ferroviari si osservano proprio in Italia, dove i treni non si distinguono certo per puntualità. Infine, credo che sia piuttosto difficoltoso per il viaggiatore memorizzare le cifre dei minuti non arrotondate. Anche se la cosa potrebbe servire per tenere in allenamento la memoria.

Francesco Palladino - Torremaggiore (Foggia)

Sul primo numero del nostro giornale abbiamo spiegato come si costruisce un orario.

Dicevamo che si tratta di un'operazione molto complessa che deve tenere conto di numerose variabili: caratteristiche delle linee (planimetrie/altimetrie, velocità consentite, armamento, sistemi di sicurezza ecc.), potenza dei mezzi di trazione, materiale rotabile trainato, numero dei passeggeri da trasportare, fermate desiderate, tempi di sosta nelle stazioni, tempi di avvio e di arresto.

Dalla combinazione di questi parametri deriva la percorrenza di un treno, che dovrà poi essere confrontata con quella degli altri convogli che impegnano una determinata tratta, per verificare la disponibilità dei binari di ogni stazione, le interferenze e programmare eventuali coincidenze.

Anche se i nostri oraristi non hanno mai pensato all'effetto comico che il loro lavoro può produrre, in queste operazioni assumono rilevanza non solo i minuti, ma addirittura i secondi.

Dimenticavamo di dire che il tutto è complicato dal fatto che la rete ferroviaria italiana è lunga quasi 16 mila chilometri, con circa ottomila treni (merci compresi) circolanti quotidianamente.

Anche se ogni ferroviere ha il suo numero fortunato (e qualcuno probabilmente anche qualche mania numerologica) per le difficoltà cui abbiamo appena accennato ben difficilmente potremmo permetterci di avercela con alcune cifre o di preferirne altre. E poi perché dovremmo? Un treno che arriva alle 8.00 dovrebbe essere migliore o più simpatico di uno che arriva alle 7.58 (figurarsi poi le 7.57, con tutti numeri dispari!)?

Forse però potremmo rimediare all'inconveniente con un uso pilotato dei ritardi. Infatti nel 1995 l'ottanta per cento dei treni viaggiatori è arrivato con un ritardo compreso tra 0 e 5 minuti: se riuscissimo a far arrivare in orario quelli previsti nei minuti pari e con un ritardo di 1, 3 o 5 minuti quelli che dovrebbero arrivare nei minuti dispari, avremmo almeno eliminato qualche spigolosità.

Certo molto di più potremmo fare se potessimo lavorare sulla fascia dei ritardi superiori ai 5 minuti: si arriverebbe a quelle cifre arrotondate auspicate nella lettera. Purtroppo, però, non ci sono molti margini: contrariamente a quanto pensa il nostro lettore si tratta di una percentuale non molto alta. Altre soluzioni non ne abbiamo, salvo sopprimere un bel po' di treni: pochi convogli, ma tutti con orari a "cifre tonde", che come si sa sono pure facilmente memorizzabili.

D'altra parte perché dovremmo continuare a consultare quei noiosissimi e voluminosi orari ferroviari? Per una volta tanto ci distingueremmo anche dagli stranieri, che da vecchi ferrovieri pedissequi e bizantini continuerebbero invece a far arrivare i loro treni a tutti i minuti, pari e dispari, come meglio "gli gira".

GIOCHI PERICOLOSI

Caro, "AmicoTreno", ti racconto una storia. 2 agosto 1994. Stazione di Amersfoort, Olanda. Ho comprato da poco i miei amati pattini in linea che qui sono diffusi molto, moltissimo, rappresentano quasi un genere di consumo. È pomeriggio, sto aspettando l'intercity che da lì mi porti a Utrecht. Nel frattempo, pattino tranquillamente lungo il marciapiede senza che nessuno mi richiami. Anzi!

30 aprile 1996. Stazione di Molfetta, Italia. Ho trascorso tutto il pomeriggio a pattinare, sul lungomare e lungo i viali alberati di questa bella città di Puglia. Sono le 19.30. Devo prendere il treno delle 19.45 per Bari, entro in stazione, sempre con i miei pattini, quelli che ho comprato in Olanda. Dopo neanche 10 metri percorsi per raggiungere la panchina più vicina, una voce minacciosa, incivile, arrogante, mi dice (parole testuali): "Giovane, togliti quei cosi!". È uno del personale, lo riconosco, ma solo perché ha l'uniforme blu, non è il capostazione perché non ha il leggendario berretto rosso, ma non ha neanche il tesserino di riconoscimento...

"Si rilassi", gli rispondo io, e mi giro verso la panchina per slacciarmi gli stivaletti. Non ho neanche il tempo di piegarmi che mi fa: "Giovane, allora non hai capito niente! Devi levarti quei cosi, e subito! È meno male che sei grande per capire!".

"Mi dia il tempo di respirare", gli rispondo io. "Ecco, le scarpe sono qui, stia tranquillo. La invito però a utilizzare quel tono di voce con suo figlio, non con me, d'accordo?".

"Io parlo come mi pare".

"Lo faccia pure, ma cominci a darmi del lei e a moderare il tono della voce".

Nel frattempo tutta la stazione è stata attratta dalla discussione che – va detto – si è svolta fra il binario uno e il binario tre...

Ora, ti domando due cose.

1. Spiegami perché in Italia (o a Molfetta???) non posso neanche indossare un paio di pattini in stazione e perché potevo liberamente farlo in Olanda. Perché dobbiamo continuare a distinguerci per grettezza mentale e arretratezza? Per mia fortuna, pattino da circa 12 anni, quindi un tantino pratico lo sono. Ti pare che se uno vuole imparare a pattinare, vada a provare in stazione, dove ogni 10 minuti sfreccia un treno a 180 all'ora?

2. Avrà anche ragione il "ferroviere", però comprendi bene che ero in buona fede e che di fronte a un tono così arrogante avrei voluto ricambiare lo sgarbo (...). E invece, ancora una volta in nome della buona educazione ho dovuto affrontare la situazione in modo diverso, ma con un pizzico di amarezza.

Correggimi se sbaglio, ma c'è una legge – la 241/90 – in materia di trasparenza nel servizio pubblico che tra l'altro invita (anzi, obbliga) il dipendente a qualificarsi, sempre e comunque. E il tesserino di riconoscimento che fine ha fatto?

Vorrei che il responsabile di questa spiacevole situazione venisse individuato e richiamato all'ordine. Questo per evitare che, ancora una volta, il buon nome delle Fs venga infangato da episodi (purtroppo frequentissimi) di inciviltà e arroganza, proprio da parte del suo personale.

Ti ringrazio per l'attenzione e continuo a seguirti con stima, affetto e passione.

Ennio Montrone - Conversano (Bari)



Le leggi e i costumi dell'Olanda sono per alcuni versi molto più permissivi di quelli italiani. Che lo siano anche i regolamenti ferroviari è invece alquanto improbabile, soprattutto quando è in gioco la sicurezza dell'esercizio e dei viaggiatori. Nel caso prospettatoci è allora possibile che i ferrovieri olandesi, visto che il pattinaggio è molto diffuso nel Paese dei tulipani, siano più competenti dei loro colleghi italiani e quindi maggiormente in grado di distinguere un pattinatore esperto da un pericoloso principiante. Riterrebbe auspicabile il nostro lettore affidare questo potere discrezionale ai ferrovieri italiani, tra i quali, come ha potuto egli stesso constatare, c'è addirittura chi non conosce il nome dei pattini ed è costretto a chiamarli "cosi"?

Scherzi a parte, ha fatto sicuramente bene il nostro collega a impedirLe (innanzitutto nel Suo interesse) di pattinare a pochi centimetri dai binari, mentre i treni sfrecciavano a notevole velocità. Sulle pagine di questo giornale non abbiamo mai lesinato critiche e reprimende ai protagonisti degli episodi di scortesia, perché (a parte ogni giusta e doverosa considerazione sul rispetto per il cliente) non ci piace chi esercita le proprie funzioni con arroganza o con alterigia. In questa circostanza, però, ci sembra che l'asprezza dei toni sia abbastanza comprensibile: se si fosse verificato un incidente il personale della stazione di Molfetta, oltre che con la propria coscienza, avrebbe dovuto fare i conti con l'autorità giudiziaria, rischiando il posto di lavoro e la libertà personale. Per una volta (e non era mai accaduto!) la "tiratina d'orecchi" la facciamo dunque a chi ci scrive.

Al nostro "giovane" (senza alcun intento offensivo) lettore promettiamo però di cercare il misterioso uomo in "uniforme blu" (anche se non sono pochi i ferrovieri che si vestono così), per chiedergli di essere meno burbero, di fornire magari qualche spiegazione in più, ma di continuare a svolgere il proprio lavoro con uguale zelo e senso di responsabilità.

VA' DOVE TI PORTA IL TRENO

Sono uno studente (pendolare) in Ingegneria edile e vi scrivo perché mi piacerebbe vedere trattato su "Amico Treno" un argomento che mi sta a cuore: le nuove stazioni che le Fs intendono costruire nei prossimi anni. Il più delle volte, infatti, si rintracciano sulla stampa delle informazioni (scarse) su un certo progetto, senza però essere informati sul seguito del suo iter. Ricordo ad esempio che un anno fa lessi del progetto di ristrutturazione della stazione di Milano Centrale: nell'articolo si diceva che i lavori sarebbero iniziati nel secondo semestre del '95, ma fino a ora nessun cantiere è stato aperto. Stesso discorso vale per la nuova stazione di Bologna, che ha la firma prestigiosa di Riccardo Bofill, o per il programma di nuove stazioni elaborato da Renzo Piano nel '93, a cui avevate anche dedicato un numero del giornale. Posso capire che i quotidiani abbiano altre notizie (più importanti?) di cui occuparsi, tuttavia penso che l'argomento possa venire trattato su "Amico Treno", dato che riguarda da vicino molti clienti del servizio ferroviario.

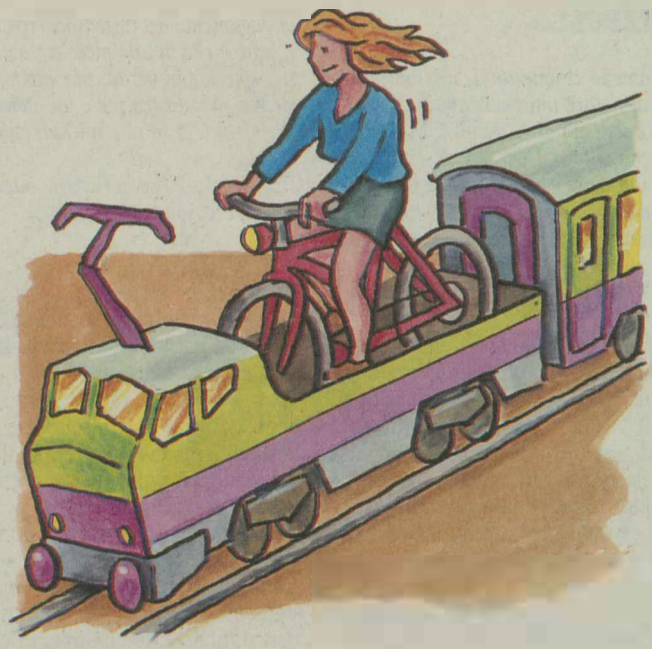
Complimenti per la rivista.

Gabriele Masera
Busto Arsizio (Varese)

Sarebbe interessante estrapolare dalle pagine del nostro periodico i termini più usati in questi quattro anni di dialogo con i lettori, per ricavarne una statistica.

Al primo posto ci sarebbe certamente il *treno*, seguito dai vocaboli relativi alla sua composizione (carrozze, vagoni, vetture ecc.); un ottimo punteggio per tutto ciò che è collegato al *ferro* (ferrovia, ferroviere, ferroviario, strada ferrata), alla *ruota* (rotaia, rotabile), al *viaggio* (viaggiare, viaggiatore, viaggiante), al *passaggio* (passeggero, passaggio a livello, sottopassaggio), al *transito*, al movimento, insomma; in buona posizione altri sostantivi: *binario*, *orario* (con *ritardo* e *puntualità*), e poi *servizio*, *trasporto*, *domanda*, *offerta*, *pendolare*, *pendolino*.

Per finire, qualche "neologismo", più diffuso in questi ultimi due anni: *cadenzamento*, *integrazione*.



La statistica evidenzierebbe un fatto molto singolare: in classifica, al secondo posto, immediatamente dopo il *treno*, troveremmo un termine in contrasto, opposto al movimento, all'andare, legato invece allo stare, alla sosta, alla fermata. Stiamo ovviamente parlando della *stazione*, un vocabolo a tutti familiare, che racchiude in sé tanti significati, un soggetto che può essere ripreso da varie angolazioni e sul quale "Amico Treno" ha intrattenuto i lettori fin dai primi numeri, tornando spesso sull'argomento.
Solo per citare qualche articolo, che può essere sfuggito a chi ci legge da poco, vogliamo ricordare: *La "fabbrica" stazione funziona così* (come è organizzata una stazione, l'esempio di Milano Centrale - sul numero 2/3 del '92), *Cambia la progettazione delle stazioni* (in quale modo può incidere l'integrazione vettoriale nella trasformazione delle stazioni - sul numero 4 del '92), *La stazione ideale è un ponte sulla città* (i progetti creati da Renzo Piano, un grande esponente dell'architettura internazionale, per un nuovo modello di stazione efficacemente inserita nel contesto urbano - sul numero 7 del '92).
Più di recente, abbiamo illustrato i nuovi studi elaborati per riqualificare l'ambiente stazione come luogo di transito e di incontro, per ridisegnarne e omogeneizzarne gli spazi interni ed esterni, sul modello della stazione Atocha di Madrid, importante centro policulturale e polifunzionale.
Quest'anno, oltre a svelarvi *I segreti di una stazione* (Roma Termini - sul numero di febbraio), abbiamo voluto darvi una conferma delle tante potenziali funzioni che gli impianti ferroviari, anche quelli più modesti, possono svolgere: *La biblioteca in stazione* (l'attivazione, nella sala d'attesa della stazione di Castelfiorentino, di un punto per leggere o prendere in prestito i libri della biblioteca comunale, un'iniziativa insolita di promozione del libro - sul numero di marzo); *Una stazione per l'arte* (la stazione di Venezia Santa Lucia ha ospitato un'importante mostra di artisti del '900 italiano - sul numero di giugno).
Vogliamo rassicurare il nostro studente (pendolare): la stazione continuerà a essere un argomento "centrale" sulle pagine di "Amico Treno". I progetti verranno realizzati. I ritardi ci sono, è vero, e in genere sono dovuti ai tempi lunghi richiesti dalle opposizioni comunali; ma questa è anche una buona notizia: vuol dire che i Comuni considerano la stazione parte essenziale dell'arredo urbano.
Il nostro giornale, comunque, terrà aggiornati i lettori sui lavori in corso.
Gabriele ne avrà avuto una conferma sul numero 6 di quest'anno, a proposito della stazione di Bologna: su quel numero, infatti, abbiamo riprodotto il dépliant, realizzato dal Comune emiliano con il contributo della nostra testata, distribuito a viaggiatori e cittadini per informarli sugli interventi di riordino del piazzale della stazione. Un utile strumento di comunicazione.

UN REGALO... DA GRANDI!

Questo è un "regalo" che voglio fare a una persona eccezionale, poliedrica, trascinante, che mi ha risvegliato entusiasmi e allegria con la sua compagnia da quando ci conosciamo. Il suo nome è Paolo, come vedete dal tagliando allegato, e ha scoperto che ama molto viaggiare in treno, anche se lo prende di rado.
Da affezionata pendolare del treno, nonché grande appassionata con lui delle escursioni a piedi, in bici e, perché non approfittarne, proprio in treno, ho voluto regalargli il piacere delle tante escursioni interessantissime proposte da Albano Marcarini, aggiungendo una passione in più al suo ricolmo carnet!
Forse non saprà donde gli piova il vostro giornale nella cassetta postale, anche se, conoscendomi, penso lo potrà intuire.
Intanto colgo l'occasione per complimentarmi di persona con Albano Marcarini e con tutta la redazione. Il giornale diventa ogni mese più interessante e, forse perché sto "diventando grande", comincio ad apprezzare anche gli articoli più "tecnici", quelli che prima saltavo a piè pari per buttarmi sui fumetti, le escursioni e le lettere. Bella la rubrichetta dei libri!
Spero quest'estate di fare parecchie gite "fuori porta" col treno e, forse, con la bici, anche se è un problema smontarla e rimontarla quando non si trovano treni attrezzati! Non dico nelle ore di punta, ma una bici trova spazio anche fra un compartimento e l'altro. Pensateci!

Laura Dafne - Roma

Ricevo la vostra pubblicazione ormai da tre anni e, devo dire, ne sono sempre più soddisfatta. Mi è sempre piaciuto viaggiare in treno e ho decisamente avuto modo di farlo: sono pendolare dai tempi del Liceo, ho continuato con l'Università e ora utilizzo il treno anche per andare a lavorare. Trovare quindi una rivista che parla dei problemi di chi ha a che fare tutti i giorni con le ferrovie, e che informa sulle possibilità che questo mezzo offre, non poteva venirmi più a proposito.
Vorrei manifestare, in particolare, la mia piena approvazione per le rubriche relative al turismo in treno. A volte la gente dimentica che il treno può essere un comodo mezzo per trascorrere delle giornate diverse, ben vengano, quindi, le vostre utili proposte!
Ho avuto modo di compiere l'itinerario intorno a Parma, verso il castello di Torrechiara e quello attraverso le risaie tra Santhià e Vercelli: tutte e due le volte ho apprezzato la precisione con cui il viaggio era spiegato e le descrizioni storico-culturali dei luoghi da visitare (non da meno i suggerimenti gastronomici, un applauso per il consiglio relativo alla "trota fritta" di Vigatto).
Per fare questi itinerari ho sperimentato la possibilità di caricare la bicicletta sul treno. Pur dovendo ammettere che esiste qualche problema nel servizio (treni segnalati con la carrozza per le bici che ne sono invece arrivati sprovvisti; non è mai possibile sapere se la carrozza sarà in testa o in coda, con la conseguente difficoltà di correre da una parte all'altra della banchina con bagagli e bicicletta), mi ha tuttavia colpito, oltre alla relativa facilità delle operazioni di carico e scarico, il fatto che così poche persone usufruiscano di questo servizio. Spero quindi che, leggendo i vostri articoli, altre persone provino a viaggiare con le modalità bici+treno e che il servizio si affini ulteriormente.
Concludo questa lettera con la richiesta di poter estendere l'abbonamento a una persona che, avendo apprezzato con me la vostra rivista, gradirebbe ora riceverla con continuità a casa. Vi lascio quindi il suo indirizzo con la speranza che sia possibile inserirla tra i vostri abbonati (...).

Anna Provera - Santhià (Vercelli)

Abbiamo deciso di omettere il cognome di Laura Dafne (che ringraziamo per i complimenti) per non rovinare troppo la sorpresa a Paolo (che abbiamo subito abbonato). A Laura Dafne e al suo (e nostro) nuovo amico un saluto, con la simpatia di tutta la redazione.
Un "grazie" pure ad Anna, che, come Laura Dafne, contribuisce a diffondere la cultura del turismo in treno... e a fare proseliti (un saluto alla nuova amica abbonata, si chiama Nedda ed è di Padova).
Pardon, stavamo dimenticando la cosa più importante: ringraziamo Laura Dafne e Anna per le segnalazioni sul servizio "treno+bici" e aspettiamo suggerimenti, osservazioni, critiche e proposte anche da Paolo e Nedda (all'idea di Laura Dafne abbiamo pensato, sì, ma abbiamo pure pensato alle difficoltà per la salita e/o la discesa dei viaggiatori – in un giorno di medio flusso e con un solo bagaglio a testa – qualora le piattaforme fossero occupate dalle biciclette e dai ciclisti, anche solo da Laura e Paolo, mettiamo!).

DA ROMA A NAPOLI

Utilizzo la linea Roma-Napoli, da almeno cinque anni, minimo due volte al mese e ho avuto occasione di notare innumerevoli disagi sui treni diretti, quali sporcizia, ritardi e scarsità di "controlli". Ma il difetto più grave di questa linea è che il treno si ferma ogni dieci minuti in una stazione secondaria, impiegando circa due ore e mezzo per arrivare a Napoli Centrale! Per ovviare a questo inconveniente l'unica soluzione è prendere gli espressi, allo stesso costo... ma non passano troppo spesso! Non se ne potrebbe aumentare la frequenza?

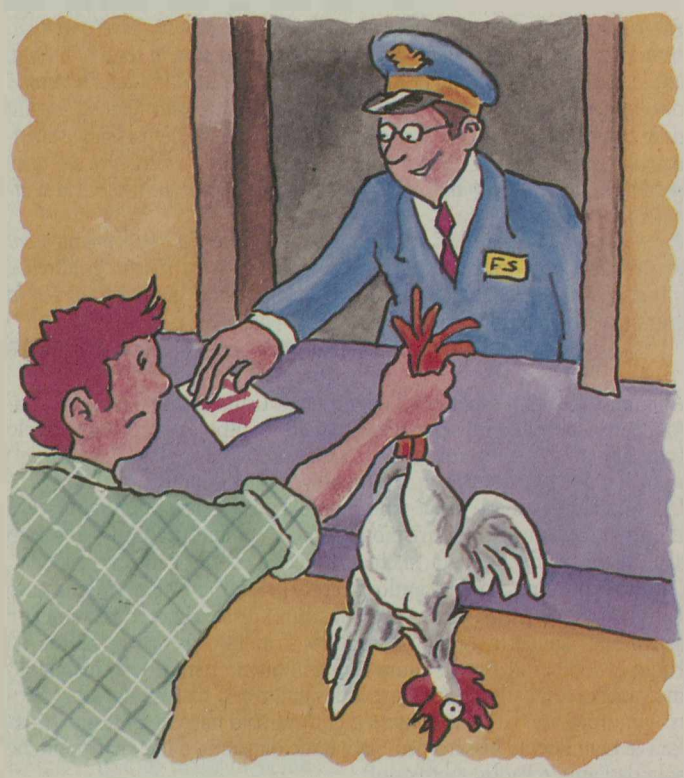
Antonio Riario Sforza - Roma

La linea Roma-Napoli deve sopportare molteplici flussi: è un'importante direttrice per i collegamenti a lunga percorrenza fra il Nord e il Sud, assicura le relazioni fra le due città, serve le aree suburbane dei due centri e i bacini di traffico regionali. A queste numerose funzioni corrispondono diverse categorie di treni, che (oltre a sovraccaricare la linea) creano un'offerta molto varia ed elastica, lasciando ai viaggiatori (sulla base delle loro esigenze e delle loro disponibilità economiche) ampia possibilità di scelta. Nel caso prospettatoci ci sembra che oltre ai diretti (pensati per collegare tutti quei piccoli centri non serviti da convogli più veloci) e agli espressi (utilizzati, soprattutto di notte, sulle lunghe distanze) si possa far ricorso (se si vuole fare a meno di pagare il supplemento intercity) ai treni interregionali, che effettuano poche fermate e hanno una percorrenza leggermente superiore agli intercity (tra Roma e Napoli 2h e 5' contro 1h e 50').
Ciò non toglie, ovviamente, che su questa relazione esistano tutti gli altri problemi elencati dal signor Riario. Alcuni saranno eliminati con il quadruplicamento della linea, che consentirà di dedicare l'attuale tracciato ai trasporti regionali e metropolitani, migliorando le frequenze e la puntualità dei treni. Altri, risolvibili in tempi più brevi, richiedono un maggiore impegno da parte nostra. Vi chiediamo scusa.

UN BIGLIETTO, UNA MICHETTA E MEZZO LITRO DI LATTE

Usufruisco frequentemente del servizio ferroviario e ritengo "Amico Treno" molto interessante e utile per la quantità di informazioni che offre, desidererei pertanto riceverlo a casa.
Ne approfitto inoltre per chiedere dettagliati chiarimenti circa le modalità di pagamento del biglietto ferroviario.
Il fatto è che in una piccola stazione spesso non mi è stato corrisposto il resto, spiccioli in verità, per vari e vaghi motivi. In seguito alle ripetute rimostranze è nata tra me e un addetto alla biglietteria una cordiale antipatia, che è sfociata in una miriade di dispettucci: ora è sprovvisto anche di banconote.
Faccio notare che le risposte ottenute da controllori, uffici informazioni, dirigenti ecc. sono discordanti.

Erme Mutilo - Messina



In questa lettera il signor Mutilo è purtroppo avaro di informazioni, privandoci di importanti elementi di giudizio. Non conoscendo il nome della stazione non siamo infatti in grado di stabilire se la sua importanza sia talmente limitata da giustificare la mancanza di un fondo cassa. Allo stesso modo senza sapere l'importo dei biglietti solitamente acquistati dal nostro lettore e il taglio delle banconote con cui paga abitualmente ci è molto difficile dare una valutazione. Rispondere che manca il resto quando, ad esempio, si riceve una banconota da 5 mila lire per il pagamento di un biglietto da 4 mila lire è sicuramente una provocazione. Il discorso può cambiare sensibilmente se la medesima risposta viene fornita di fronte a una banconota da centomila data per un biglietto da 2 mila. Una piccola riflessione ci sentiamo però di farla ugualmente. Quando andiamo nella latteria o nel panificio all'angolo ben difficilmente ci capitano episodi del genere. E non perché il lattaio o il panettiere siano dotati di una pazienza superiore o non abbiano le loro antipatie e simpatie. Ma semplicemente perché la loro principale preoccupazione è di non allontanare i clienti dal proprio negozio. Se i nostri colleghi, prima di ogni altra considerazione, decidessero di tenere in mente questa regoletta spicciola avremmo fatto un grande passo avanti. E in qualche caso potremmo magari anche permetterci di chiedere ai nostri clienti un po' di collaborazione.

DIFFUSIONE MILITANTE

Sono un vostro affezionato lettore. Trovo la vostra rivista molto interessante, per la completezza e la varietà degli argomenti. Nel mio paese non vi è una stazione ferroviaria, ma essendo entrato nel sistema di trasporti integrati del comune di Torino spero vivamente che la popolazione si avvicini maggiormente al trasporto pubblico e in special modo al treno.
Mi auguro che il sistema di trasporti integrati Fs + bus sia esteso ai maggiori centri italiani, in modo da agevolare gli spostamenti in città per chi arriva con il treno.
Ho già portato qualche copia del vostro giornale in biblioteca, con un buon risultato di "pubblico", ma sono geloso delle mie copie. Così vi sarei grato se poteste inviare "Amico Treno" direttamente in biblioteca.
Colgo l'occasione per porgervi i miei più sentiti saluti, vi faccio i complimenti per la rivista e spero possiate accontentarmi.

Giuseppe Parisi - Bruino (Torino)

Abbiamo immediatamente inserito nella lista dei nostri abbonati la Biblioteca Civica di Bruino, sperando di aver accontentato, oltre al signor Parisi, quei lettori che avevano "approfittato" delle sue copie. A loro (senza voler fare concorrenza alla biblioteca) suggeriamo anzi di sottoscrivere gratuitamente un abbonamento, per ricevere la rivista comodamente a casa ed essere informati mensilmente sui vantaggi del trasporto ferroviario. E chissà che dopo il nostro periodico a Bruino non possa un giorno arrivare (grazie al sistema integrato dei trasporti) anche l'amico treno, quello vero... in carne e ossa (!?).

"AMICO TRENO": TRA PASSATO, PRESENTE E FUTURO

Sono un vostro affezionato lettore e pertanto mi compiaccio della nuova veste grafica che mi sembra più gradevole della precedente. In particolare è apprezzabile il fatto che le fotografie, quando sono riferite a persone, cose, o a luoghi precisi, abbiano delle didascalie.
A questo punto, perché non segnalate libri (seppur non recenti o non contemporanei) in cui il treno è protagonista o comparsa? (...).

Gianluca Paniccia
Centobuchi (Ascoli Piceno)

Grazie per la copia della rivista, serve per farsi un quadro delle possibilità offerte a chi intende fare uso del treno. (...) Voglio sottoscrivere l'abbonamento ad "Amico Treno", amena lettura che mi riporta al Carducci del "Davanti a San Guido".

Saverio Giordano
Esperia (Frosinone)



Le missive del signor Paniccia e del signor Giordano (Saverio è il nome o il cognome? Lo stesso dubbio che sorge di fronte ai dati anagrafici del nostro direttore, Carlo Pino!) ci offrono un insolito spunto di riflessione.

Molti lettori ci hanno scritto chiedendoci di raccontare aneddoti e curiosità di storia ferroviaria. È vero (non è corretto bluffare), in altre occasioni, su queste pagine, avevamo promesso l'inserimento di una rubrica riservata agli appassionati di storia ferroviaria. Non abbiamo mantenuto l'impegno, non abbiamo trovato il modo di mettere in pratica i vostri suggerimenti e per questo siamo imperdonabili.

Per molti abbonati, la lettura del nostro periodico rappresenta un appuntamento importante. Lo percepiamo dal tono familiare con cui ci scrivono, dai consigli premurosi che ci danno, dimostrando di condividere i nostri sforzi per migliorare la qualità del giornale. Purtroppo, lo spazio a disposizione è sempre ristretto, soprattutto se rapportato alle tante novità da illustrare, ai molteplici progetti che le Ferrovie hanno in cantiere, alla varietà di iniziative da proporre.

D'altra parte, pur rimandando la promessa di dedicare una sezione agli appassionati di storia ferroviaria, non abbiamo del tutto trascurato questi amici. Nella rubrica "Da leggere in treno", Carlo Pino ha suggerito alcuni testi che possono soddisfare la sete di notizie storiche dei nostri lettori, così come nelle dettagliate descrizioni degli itinerari proposti in "Turismo in treno", Albano Marcarini riserva sempre qualche curiosità agli amanti di storia e archeologia ferroviaria.

La richiesta del signor Gianluca e i ricordi del simpatico amico di Esperia ci offrono ora un'opportunità per rimediare, almeno in parte, alle nostre colpe.

Vorremmo consigliare la lettura di una poesia del Carducci, certamente meno nota, se paragonata agli indimenticabili versi citati dal signor Saverio, ma molto più suggestiva, soprattutto per gli "amanti del vapore": *Alla stazione in una mattina d'autunno*.

È un componimento inserito nella raccolta *Odi barbare*. Fu scritto negli anni della maturità, quando l'autore, pacata ogni polemica e spente le ragioni della sua battaglia civile, ripiega stanco sulla propria solitudine interiore e, con malinconica nostalgia, riesce a farsi interprete degli affetti più intimi, meditando su temi universali, il contrasto tra la gioia e il dolore, tra la luce della vita e l'oscurità della morte.

Oh quei fanali come s'inseguono / accidïosi là dietro gli alberi, / tra i rami stillanti di pioggia / sbadigliando la luce su 'l fango!/
Flebile, acuta, stridula fischia / la vaporiera da presso. Plumbeo / il cielo e il mattino d'autunno / come un grande fantasma n'è intorno. /
Dove e a che move questa, che affrettasi / a' carri fòschi, ravvolta e tacita / gente? a che ignoti dolori / o tormenti di speme lontana? /
Tu pur pensosa, Lidia, la tessera / al secco taglio dài de la guardia, / e al tempo incalzante i begli anni / dài, gl'istanti gioiti e i ricordi. /
Van lungo il nero convoglio e vengono / incappucciati di nero i vigili, / com'ombre; una fioca lanterna / hanno, e mazze di ferro: ed i ferrei /
freni tentati rendono un lugubre / rintócco lungo: di fondo a l'anima / un'eco di tedio risponde / doloroso, che spasimo pare. /
E gli sportelli sbattuti al chiudere / paion oltraggi: scherno par l'ultimo / appello che rapido suona: / grossa scroscia su' vetri la pioggia. /
Già il mostro, conscio di sua metallica / anima, sbuffa, crolla, ansa, i fiammei / occhi sbarra; immane pe 'l buio / gitta il fischio che sfida lo spazio. /
Va l'empio mostro; con traino orribile / sbattendo l'ale gli amori miei pòrtasi. / Ahi, la bianca faccia e 'l bel velo / salutando scompar ne la tenebra. / (...).

La prima immagine è quella del viale che conduce alla stazione ferroviaria, immerso nelle luci pigre e monotone di un'alba piovosa. Sotto un cielo plumbeo e avvolgente come un grande fantasma, si alza, prima flebile – quasi un lamento – poi acuto e stridulo, il fischio della locomotiva a vapore. La gente si accalca presso le carrozze non illuminate (buio e silenzio circondano tutto ciò che è intorno: la folla e l'animo del poeta). Dove va questa gente, chiusa nella pesantezza degli abiti e concentrata sui propri affanni? e a quale fine? perché questo affrettarsi verso dolori sconosciuti e, non meno inquietanti, speranze lontane? Anche Lidia (la donna amata dal Carducci) è assorta nei suoi pensieri, avvolta dalla malinconica atmosfera della partenza: consegna al controllore (il ferroviere "guardasala", addetto allora alla sorveglianza delle sale d'accesso nelle stazioni) il biglietto ferroviario (stampato su una scheda di cartone), che viene forato con uno scatto netto dalla punzonatrice. Il rumore secco della macchinetta è un taglio, una ferita, una grande nota di tristezza, preludio all'amarezza della fine degli anni felici, della giovinezza e dell'amore.

I frenatori, vestiti con gli impermeabili neri di tela cerata muniti di cappuccio, toccano con le mazze di ferro i freni delle carrozze, per sentire se il suono riveli qualche avaria.

Ognuno di questi rumori (il taglio secco della guardia, il rintocco dei freni, percepito come un insistente suono funebre, lo sbattere degli sportelli e poi, ancora, lo scrosciare della pioggia) risuona e vibra come un oltraggio nell'animo del poeta; uno scherno è l'ultimo appello, il segnale che annuncia la partenza del treno. La pioggia scroscia sui vetri (quelli della tettoia che copriva la stazione di Bologna, dove si svolge tutta la scena).

La locomotiva si anima prima della partenza: mentre si accendono i due grandi fanali anteriori, freme, si scuote e ansima, sprigionando un respiro possente.

La macchina a vapore esercitò una forte suggestione sulla fantasia del Carducci; anche in altre liriche viene rappresentata come un mostro (nell'*Inno a Satana* o nell'ode *Alle fonti del Clitunno*), ma con toni e tinte diverse, una metafora adottata per esprimere esaltazione e ammirazione verso il progresso e la ragione positiva, di cui la macchina è un simbolo. Qui, invece, la vaporiera appare come un potere oscuro, sottratto a ogni controllo, un mostro alato che trascina verso la morte.

Il treno, prima descritto con particolari realistici, si trasfigura in una creatura mitica, viva, un'anima metallica consapevole della sua onnipotenza, un essere crudele e spietato che porta via con sé, sulle sue carrozze in fila, agganciate l'una all'altra, la donna amata.

Dopo la disperazione dell'addio, l'allontanarsi del volto e del velo di Lidia, e il suo saluto che si perde nelle tenebre, il poeta rimane solo con i propri ricordi.

In contrasto con il grigiore autunnale, con le figure oscure dei primi versi, l'autore rievoca, negli ultimi (che non abbiamo riportato), la luce e il candore delle immagini di un tempo, gli incontri felici rischiarati dai colori luminosi dell'estate, dolci frammenti di un passato irrimediabilmente perduto.

Il distacco dalla donna amata è una condanna a un'esistenza vuota, a un tedio inerte: il poeta, smarrito il senso della vita, ritorna lentamente a perdersi nella foschia autunnale, un fantasma in un mondo dove è sempre novembre.

TIKI Milano

VIAGGI

Voglia

piacere

libertà

abbiamo

sorriso

insieme

domani

curiosità



C'è uno spazio libero dove scoprire, conoscere, chiedere, proporre, sorridere, e viaggiare è facile. **E' AMICOTRENO: il mensile per chi si muove liberamente.**

AMICOTRENO

il mensile delle proposte in movimento

AMICOTRENO

Periodico d'informazione per il viaggiatore NOVEMBRE-DICEMBRE 1996 ANNO 5 - N. 9

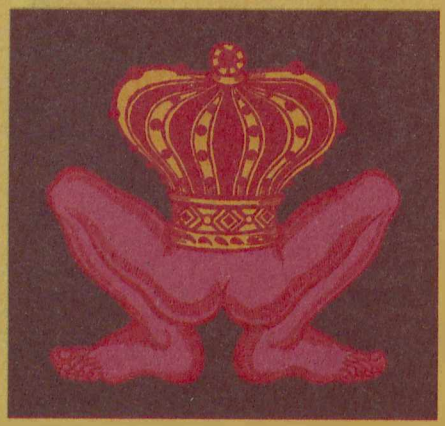
Sped. abb. post. comma 26 art. 2, Legge n. 549/95 - Roma - In caso di mancato recapito restituire al mittente che si impegna a pagare la relativa tassa presso l'ufficio di Roma Romanina.



PIETRARSA

UNA BELLA TAVOLA ROTONDA

UN GIORNO DA RICORDARE



RE NUDO
è in edicola il 1° di ogni mese



Un giornalismo esperienziale, verticale, in profondità nelle cose, nelle persone.

Scrivono in Re Nudo:

Majid Valcarenghi, Giorgio Gaber, Michele Serra, Lidia Ravera, Adriano Sofri, Gianfranco Manfredi, Luigi De Marchi, Barbara Alberti, Franco Bolelli, Piero Verni, Claudio Rocchi, Pino De Sario, Marina Valcarenghi, Veniero Galvagni, Nitamo Montecucco

Per abbonarsi (Abbonamento ordinario L. 70.000 - Abbonamento sostenitore L. 150.000) inviare vaglia o assegno bancario intestato a Re Nudo Edizioni S.p.A. - Loc. Causa 113, 53010 Frosini (SI)

PERIODICO MENSILE DELLE FERROVIE S.p.A. - DIVISIONE TRASPORTO LOCALE - ANNO 5 - n. 9



Direttore responsabile
Carlo Pino

Comitato di direzione:
Stefano Bernardi (Condirettore Area Trasporto Metropolitano e Regionale), Giancarlo Laguzzi (Direttore Divisione TL), Mario Miniaci (Condirettore Area Passeggeri), Carlo Pino (Responsabile rapporti con i Clienti Divisione TL), Giuseppe Sciarrone (Direttore Area Passeggeri), Cesare Vaciago (Direttore Area Trasporto Metropolitano e Regionale)

Redazione: Daniela Cremona, Cristina Forghieri (servizi speciali), Venturino Giorgione, Marisa Radogna, Salvatore Sodano
Segretaria di redazione: Giusy Stella

Collaboratori:
Nicoletta Albano, Danilo Antolini, Giorgio Asunis, Mick Bagalà, Mario Benedetti, Fulvio Bergaglio, Silvano Bonaiuti, Renato Calabrese, Giandomenico Calvi, Giovanni Cassola, Margherita Castelli, Annalisa Celino, Nico Colonna, Leonardo Cordone, Ezio Corradi, Luciano Covi, Daniela Cremona, Angelo Dadda, Davide Dragoni, Mario Elia, Alessandro Fantini, Massimo Ferrari, Ewald Fischnaller, Paolo Galletta, Nada Gaudino, Mirella Giustiniani, Edoardo Gorzegno, Silvio Grandi, Corrado Leonarduzzi, Enzo Lunari, Albano Marcarini, Fiorenzo Martini, Lorenzo Maruotti, Franco Marzioli, Francesco Midili, Vittorio Moffa, Rita Nespoli, Teodoro Oliva, Ernesto Orsini, Luigi Pasetti, Athos Passalacqua, Giovanni Pinchi, Angelo Piras, Giacomo Pittau, Dario Recubini, Giambattista Rodolfi, Silvano Roggero, Agostino Romita, Antonietta Sannino, Mauro Scarpi, Enrico Sciarra, Anna Scielzo, Franco Vittorio Scimò, Salvatore Sentina, Sandrino Spagnoli, Rodolfo Valentini, Luisa Velardi, Patrizio Vellucci, Francesco Vinci.

Redazione: Corso Magenta, 24 - 20123 Milano
Tel. 02/72439269-460-295 - Fax 02/72439355-464-280

Progetto grafico e impaginazione: Studio Cancelli - Milano

Referenze fotografiche: pag. 28 T. Di Girolamo (Ag. Marka); pagg. 28-29 Renato Foltran; pagg. 7, 8, 9, 10, 11, 16, 17, 27 Archivio F.S.

Illustrazioni: Marco Vaglieri

Stampa: Baioni Stampa - Roma
Impianti per la stampa: Color Sistem - Milano

Editore: Leonardo Periodici Srl - Viale dei Mille, 35 - Milano
Iscrizione al Tribunale di Milano n° 543 del 16/10/1992
Tiratura 400.000 copie

Il disegno di copertina è di Enzo Lunari

SOMMARIO

4 Pietrarsa
6 Il "caso Necci"
7 Una bella tavola rotonda
10 Un giorno da ricordare
12 Una giornata particolare
16 L'opinione dei lettori
19 A piedi lungo la valle della Roya
22 Eritreo Cazzulati
23 Fumetto: 1° episodio Mister No
27 Al posto di "Terza classe"
28 L'occhio del cliente sulle reti europee
30 Da visitare in treno
32 Da leggere in treno
34 Malpensa 2000: l'aeroporto del futuro
35 Iniziative
41 Lettere & lettere

Pietrarsa

È stata una bella festa, che Vi racconto alle pagine 12-15. È *caduta* in un momento brutto, che discuto con il mio capo (per poi cominciare a farlo con Voi nella rubrica delle lettere). Ma è stata anche un momento importante per il Movimento dei Clienti. A Pietrarsa abbiamo fissato, infatti, alcuni punti chiave del Movimento stesso.

Come sapete, "Amico Treno" gioca, dalla sua nascita, una partita che può sembrare strana: giornale d'impresa che cerca di stimolare la crescita di una vera "controparte" all'Impresa stessa.

I motivi per cui lo facciamo sono quattro:

1. perché solo una voce forte e chiara dei clienti stimola la qualità, in regime (ancora per un po') di monopolio modale (se la *Coca-Cola* non fa qualità, la gente beve la *Pepsi*);
2. perché i ricavi della Ferrovia vengono al 50 per cento dallo Stato: se l'altro 50 per cento – quello del mercato – sta zitto, è forte il rischio che comandi solo la politica;
3. perché energica è la spinta dei Sindacati a trasformare il 100 per cento dei costi in salari: qualcuno deve premere affinché una quota consistente di questi costi vada in miglioramenti del servizio;
4. perché chi si impegna per cambiare le cose che non vanno... capisce quanto è difficile farlo. E più la gente capirà la Ferrovia, meglio sarà per noi.

A uso e consumo dei clienti è necessario uno strumento di comunicazione unitario. A questo fine abbiamo deciso nell'ambito della manifestazione del 3 ottobre di dedicare il *nuovo* "Amico Treno", che vedrà gradualmente la luce nel 1997.

Sarà un giornale con qualche variante, non rivoluzionaria nei contenuti (vedi i consigli che l'indagine dell'Istituto Cirm ci ha fornito alle pagine 16-18), ma – soprattutto – un giornale in cui la proprietà sostanziale si esprimerà attraverso il Movimento dei Clienti e cui Fs fornirà solo supporto tecnico e comunicazione trasparente. Il passaggio sarà graduale:

1° step) dal prossimo numero (gennaio '97) le Associazioni consumeristiche rappresentative che lo chiederanno entreranno a far parte del Comitato dei Garanti;

2° step) nel numero seguente (febbraio '97) presenteremo una proposta commerciale per i Clienti del trasporto locale, che ci auguriamo di riuscire a rendere molto attraente: la "Carta Amico Treno";

3° step) nel numero di marzo 1997, lanceremo la proposta di "Amico Treno" a pagamento (£ 10 mila per l'abbonamento annuale, £ 1.000 a copia), ma gratis per i possessori di abbonamento – Fs o integrato – e per quelli che possederanno la "Carta Amico Treno".

Queste *fasi* sono indispensabili non solo perché le spese postali ci *ammazzano*, ma anche perché un giornale "terzo" deve essere autonomo e di proprietà dei "militanti".

Seguiremo con attenzione, giorno per giorno, la sperimentazione di questa nuova formula del nostro/Vostro periodico e Ve la racconteremo.

Grazie di esserci stati vicino a Pietrarsa o... a casa.

Vi vogliamo bene.

Carlo Pino




AMICOTRENO
Festival
AMICOTRENO
Periodico d'informazione per il viaggiatore
TRASPORTO LOCALE
PIETRARSA
3 ottobre
MILLENOVECENTO
96

Il "caso Necci"

Intervista al Direttore dell'Area Trasporto Metropolitano e Regionale

Perché far finta che non sia successo nulla? Alcuni giornali nelle scorse settimane hanno addirittura utilizzato il *logo* delle Fs per segnalare intere pagine dedicate alla "bufera" che si è abbattuta sulle Fs Spa con l'arresto dell'avvocato Necci. E sembra che non sia finita qui...
"Amico Treno", per cercare di far conoscere ai suoi lettori come viviamo noi ferrovieri questo *tragico* momento per l'Impresa, ha rivolto a Cesare Vaciago alcune domande.

Il "caso Necci" si è abbattuto sulle Fs. Come dobbiamo reagire noi ferrovieri?
«Ognuno, ovviamente, è libero di reagire come vuole. Io, personalmente, reagisco – sempre ricordando che tutti sono innocenti fino alla sentenza definitiva – con dolore e preoccupazione.
La preoccupazione posso esternarla. È quella che questa vicenda faccia vacillare le – precarie – conquiste delle Fs durante l'amministrazione Necci: dalla ristrutturazione al quadruplicamento delle linee Torino-Milano-Napoli, alla trasformazione di Fs in Spa».

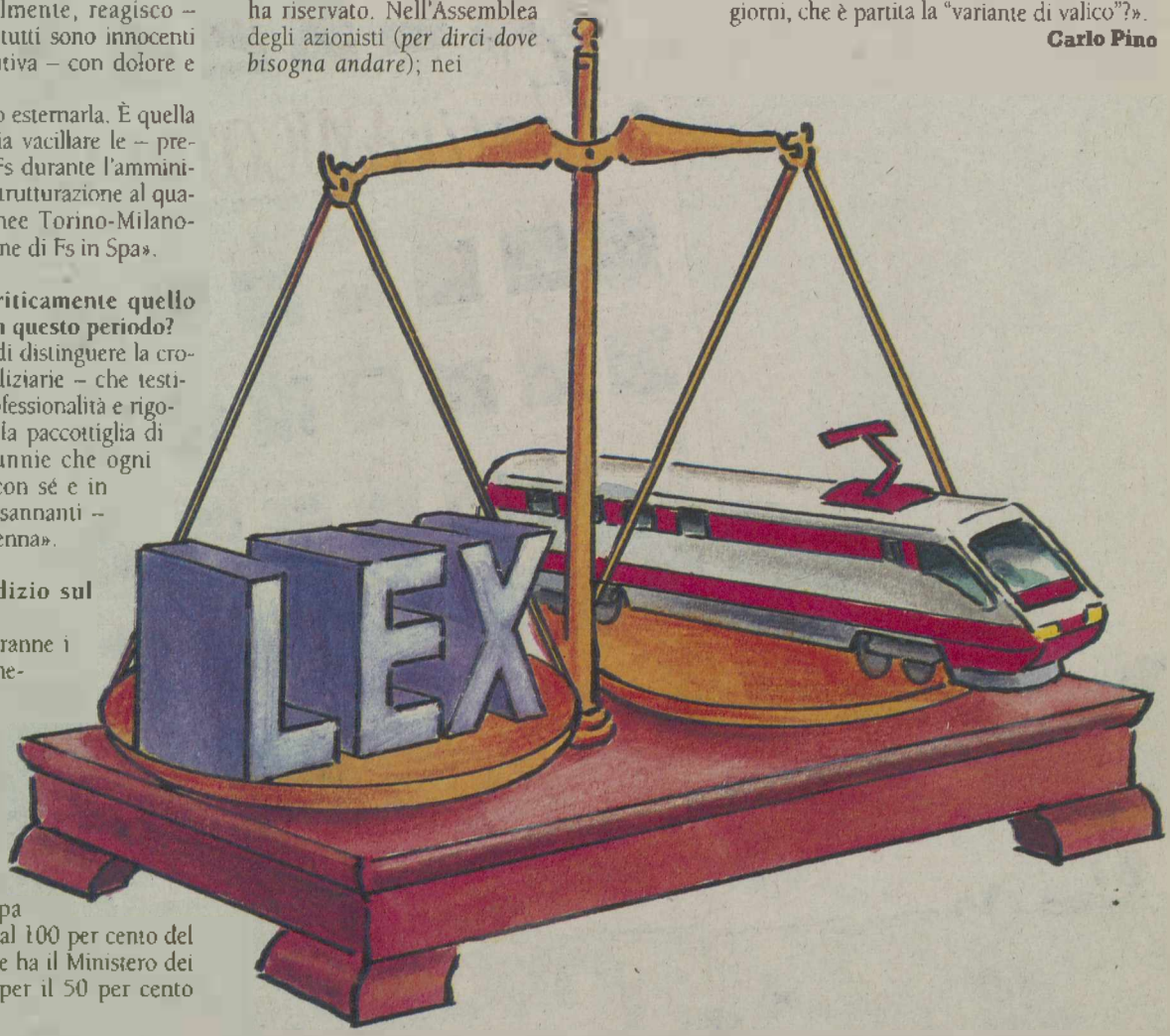
È possibile leggere criticamente quello che riporta la stampa in questo periodo?
«Sì, avendo la pazienza di distinguere la cronaca delle indagini giudiziarie – che testimonia, a mio avviso, professionalità e rigore degli inquirenti – dalla paccottiglia di voci, pettegolezzi, calunnie che ogni grande impresa porta con sé e in cui i giornalisti – ieri osannanti – intingono volentieri la penna».

Ma qual è il tuo giudizio sul "caso"?
«Penso che nessuno – tranne i magistrati – possa esprimere giudizi in questo momento. Se ti accontenti posso darti la mia opinione limitatamente alla gestione delle Fs. È la stessa che ho espresso in tanti articoli pubblicati da "Amico Treno": una Spa come le Fs, di proprietà al 100 per cento del Ministero del Tesoro, che ha il Ministero dei Trasporti come cliente per il 50 per cento dei ricavi, non può essere lasciata né all'onere né all'onore di una sola persona.
Occorre che il Ministero del Tesoro faccia l'*azionista* (e l'ha fatto fino a oggi solo una volta – nel novembre del 1992 – con la "direttiva" per il piano d'impresa) e che il Ministero dei Trasporti faccia il *cliente* (e fino a oggi ha provato a farlo anch'esso solo una volta, con il Contratto di Programma e il Contratto di Servizio del 1995): altrimenti il ricambio (peraltro eccellente) del solo Amministratore Delegato non potrà bastare».

Questo significa che ritieni utile il ritorno della *politica* nell'Impresa?
«Non della *politica* nell'Impresa: della *politica* nei ruoli e nelle sedi che la riforma delle Fs le ha riservato. Nell'Assemblea degli azionisti (*per dirci dove bisogna andare*); nei Contratti (*per dirci quali prodotti vuole comprare lo Stato*).
Dal resto deve rimanere fuori. I segnali del nuovo Governo sembrano quelli giusti; i ricordi del passato, però, ci devono rendere vigili».

Quella che si abbatte su Fs sembra essere una "sciagura" storica: ogni volta che *alziamo la testa* finiamo – come Impresa – nei guai.
«La superstizione è un problema individuale. Certo, quello che tu segnali è un fatto. Io credo che il destino non c'entri, ma che la comunicazione "sopra le righe" sia tra le cause dei nostri guai; così come un'altra causa può essere ricercata nella lobby della gomma. Hai letto, in piccoli trafiletti di questi giorni, che è partita la "variante di valico"?».

Carlo Pino



Una bella tavola rotonda

Il ruolo di "Amico Treno" nell'organizzazione di un Movimento dei clienti

All'appuntamento di Pietrarsa, che ha ospitato il primo "Festival di Amico Treno", hanno aderito in tantissimi e tantissimi – più di settecento persone – sono stati anche i partecipanti all'evento principale della mattinata: la tavola rotonda che si è tenuta sui problemi, le prospettive e l'organizzazione dei clienti del trasporto locale ferroviario. Al dibattito, che è stato condotto da **Luigi Paini**, giornalista del *Sole 24Ore* ed esperto delle problematiche del trasporto, hanno partecipato rappresentanti delle Ferrovie, italiane e svizzere, e dei movimenti ambientalisti e dei consumatori. Sempre all'interno della tavola rotonda sono stati inoltre presentati i risultati della ricerca condotta dal Cirm sul nostro periodico.
Molti i temi affrontati: da quelli più strutturali, che condizionano scelte e operatività dell'azienda Fs, a quelli più specifici che riguardano le associazioni degli utenti del trasporto locale e il possibile, e auspicabile, ruolo che dovrebbero svolgere nel processo di programmazione dei trasporti, fino al tema – come abbiamo visto – della rivista "Amico Treno", per quanto riguarda il gradimento dei lettori, i loro suggerimenti, la loro disponibilità a pagarne l'abbonamento.
Molti gli argomenti trattati, ma molte anche le preoccupazioni espresse un po' da tutti.



Pietrarsa, Napoli, il tavolo della presidenza durante i lavori.

I vincoli economici e politici
Una sintesi dei problemi più scottanti sul tappeto è stata fatta da **Cesare Vaciago**, direttore Trasporto Metropolitano e Regionale delle Fs. C'è innanzi tutto, secondo Vaciago, un problema politico e di mancato funzionamento dei ruoli: «Le Fs sono da qualche anno una società per azioni – ha affermato – dove lo Stato svolge un ruolo, oggi come in passato, contemporaneamente di azionista e di cliente, in quanto acquista servizi per la collettività. Ma se ci riferiamo agli ultimi sette ministri, tranne pochi sporadici tentativi, direi che nessuno ha svolto veramente questi suoi compiti: quello dell'azionista, rappresentato dal Ministero del Tesoro, che è di controllare i conti, e quello del cliente, rappresentato dal Ministero dei Trasporti, che è quello di controllare la qualità».
Se il Governo è latitante su questi due fronti, è però molto presente quando c'è da metter mano a tagli nei trasferimenti. Vaciago ha ricordato come, dopo le decurtazioni della legge finanziaria per il 1996 (circa il 20 per cento degli stanziamenti previsti dal contratto di programma), oggi le Fs debbano fare i conti con la finanziaria '97, che prevede tagli per circa 2 mila miliardi, di cui mille per le partite correnti (i finanziamenti destinati alla gestione) e quasi altrettanto per gli investimenti. Il primo è di certo più critico del secondo, in quanto gli investimenti sono sempre rateizzati nel tempo e coinvolgono interventi che comunque richiedono anni per la loro realizzazione. Le minori risorse destinate alle partite correnti, invece, andranno a incidere immediatamente sulla capacità di offerta dell'azienda.
«Va anche detto – ha aggiunto Vaciago – che le richieste di tagli da parte dell'azionista non sono del tutto ingiustificate. L'anomalia della situazione italiana dei trasporti, rispetto ad altre realtà europee, è l'eccessivo costo del lavoro. Che poi le responsabilità storiche di questa anomalia debbano imputarsi di volta in volta al lassismo dei dirigenti Fs, a quello dei sindacati o del Governo piuttosto che a un mix di tutte e tre queste componenti poco importa. La situazione è quella che è: deve essere affrontata. E ciò vuol dire che il processo di ristrutturazione delle Ferrovie che è stato avviato deve continuare».
Attenzione però perché se una parte dei tagli alle partite correnti previsti per il 1997 ricadrà sulle spalle dei ferrovieri, una parte ricadrà sui clienti: si dovrà pagare e soprattutto si dovrà pagare tutti (guerra quindi a chi viaggia senza biglietto). Ma una parte dei sacrifici dovrà essere sopportata anche dagli enti locali, che dal gennaio 1998 avranno responsabilità di pianificazione e di finanziamento del trasporto regionale.
I tagli citati hanno destato preoccupazioni e perplessità anche negli altri partecipanti alla tavola rotonda.
Massimo Ferrari, presidente dell'Assoutenti-Uip e una firma conosciuta ai lettori di "Amico Treno", ha chiesto che le minori risorse finanziarie messe a disposizione dal Governo per le Ferrovie non vengano a incidere negativamente sul trasporto locale: «Perché – ha detto – il taglio delle partite correnti comporterà per forza da parte delle Fs scelte dolorose. E questo è un dato di realtà. Credo che per quanto riguarda i costi del personale, se non si è raggiunto il fondo del barile poco ci manchi. Resta il fronte dei clienti, per il quale temo tagli di treni e di li-

nee». Come reagire? La rete ferroviaria, secondo Ferrari, è un patrimonio di tutti che, in quanto tale, deve essere difeso. Occorre quindi un coinvolgimento dell'opinione pubblica a sostegno dell'importanza che il treno può svolgere a livello di trasporto metropolitano e regionale: «Dobbiamo difendere – ha affermato – il servizio pubblico e dare priorità alla rotaia. E se questi obiettivi sono condivisi dall'attuale Governo, sarebbe il momento giusto per applicare finalmente un po' di fantasia fiscale. Penso a sgravi per gli abbonamenti ferroviari, sull'esempio di altri Paesi europei, a tasse mirate per finanziare il trasporto pubblico».

Il ruolo marginale delle ferrovie nella programmazione fino a oggi attuata dei trasporti è stato sottolineato anche da **Roberto Brunelli**, segretario nazionale del Movimento



dei consumatori: «In Italia – ha detto – l'unica cosa che si è incentivato e si vuol continuare a incentivare è l'automobile. E questi ultimi tagli al trasporto su ferro ne sono un esempio. Si parla tanto di libero mercato e della sua tutela. Bene, mi sembra che in questo libero mercato, l'automobile non sia relegata agli ultimi posti. Mi sembra invece che sia diffusissima, magari anche troppo se andiamo a guardare il bilancio ambientale delle aree a elevata mobilità. Non ha quindi bisogno né di difese né di incentivi. Quello che manca invece è una risposta seria e qualificata a livello di trasporto collettivo. È qui che devono esserci gli incentivi».

Sulla stessa linea anche **Gaetano Benedetto**, direttore generale del Wwf Italia: «Per noi – ha affermato – quello che è sempre stato il tema principale di confronto con le Fs, anche per quanto riguarda il progetto dell'Alta Velocità, è stato quello di quante merci le ferrovie si proponevano di trasportare e quante relazioni regionali e metropolitane intendevano offrire. Questo perché il nostro obiettivo, come associazione che vuole tutelare l'ambiente, è quello di trasferire il più possibile trasporto dalla gomma al ferro. A questo punto mi chiedo anche: perché lo Stato, che è azionista delle Fs, si vuole così poco bene? Perché ha continuato, e continua, a privilegiare la gomma sul ferro?».

C'è inoltre per Benedetto un preoccupante attivismo dell'attuale Governo nella costruzione di nuove strade (l'esempio è quello della variante di valico), e questo – data la carente disponibilità di risorse – non può che avvenire a scapito del potenziamento ferroviario. Sempre per Benedetto, una soluzione a certe schizofrenie dell'esecutivo sarebbe quella di trasferire la competenza sulle strade dal Ministero dei Lavori Pubblici a quello dei Trasporti: «È in questa sede – ha ribadito – che, se si vuole fare una politica e una programmazione seria dei trasporti, devono essere unificati anche gli investimenti».

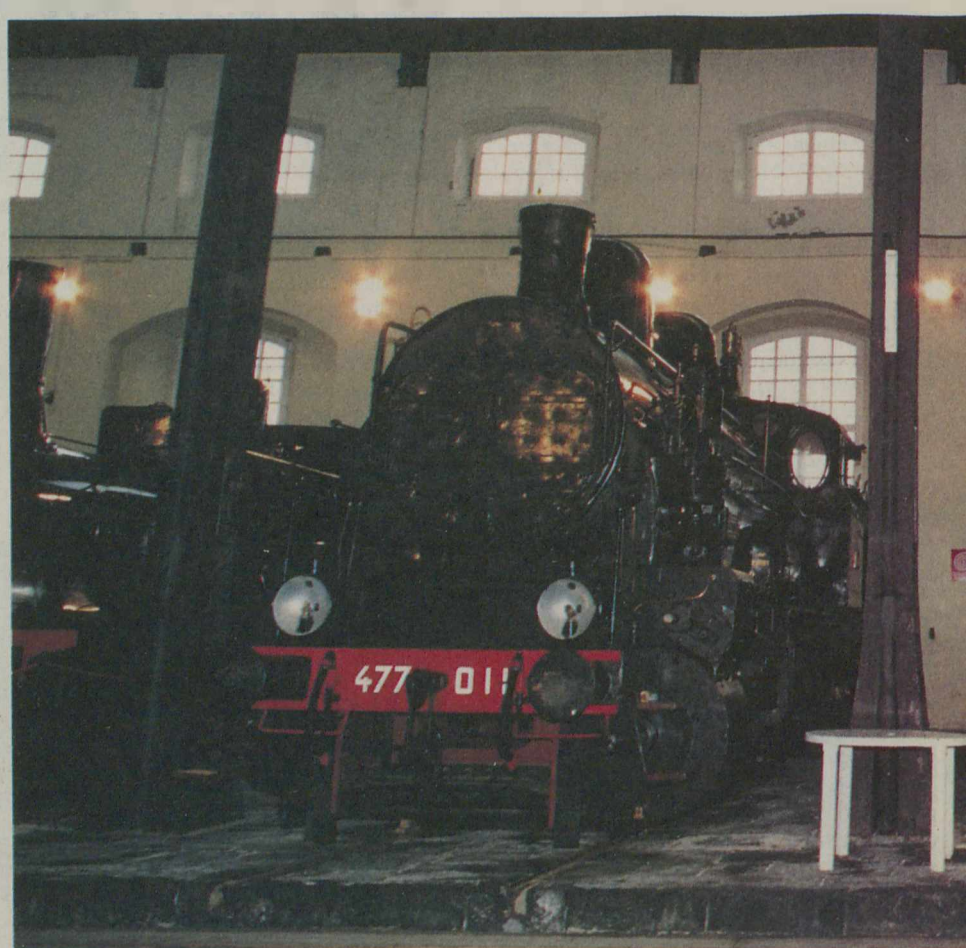
Molte perplessità anche per quanto riguarda le future competenze attribuite agli enti locali. Saranno in grado di farvi fronte? Benedetto ha ricordato la mancata attuazione delle Gam (le grandi aree metropolitane) previste dalla legge 142/90 e il fatto che solo il 20 per cento dei Comuni indicati dal nuovo Codice della strada, emanato nel 1992, ha approvato i piani urbani del traffico. C'è poi la questione dei finanziamenti: finché non ci saranno cespiti autonomi gli enti locali potranno fare ben poco. «Il rischio – afferma Benedetto – è che, con scarse risorse, gli enti locali siano costretti a optare per la soluzione meno costosa, che è quella della gomma».

Sul fronte dei pessimisti, stante almeno l'attuale contesto, si colloca anche **Guido Pollice**, presidente dell'Associazione Verdi Ambiente e Società. Pollice – che ha lavorato sette anni in Ferrovia ed è stato poi, come parlamentare, membro delle commissioni trasporti sia della Camera che del Senato, nonché affezionato cliente Fs (come ha tenuto a precisare) sia pendolare che della lunga percorrenza – ha espresso i suoi dubbi, come già aveva fatto prima Gaetano Benedetto per il Wwf, sulla preparazione e capacità degli enti locali a gestire la programmazione regionale dei trasporti. «Però – ha aggiunto – non abbiamo scelta. La via giusta è questa».

Resta il fatto che il nostro Paese, come ha spiegato Pollice, è sempre stato caratterizzato da una carenza programmatoria, a tutti i livelli. Le poche volte poi che c'è stata, è rimasta sulla carta. Dai politici, cioè, non è mai stata realizzata. Le stesse Fs hanno sempre avuto una posizione ondivaga tra decisionismo aziendale e ricerca del consenso. Un esempio sono i rami secchi: li si individua secondo una logica di conto economico, si decide di tagliarli ma poi si va a negoziare. E nella trattativa, si sa, vince sempre il più forte. Alcuni enti locali sono riusciti a spuntarla, altri no.

Magari perché alcuni enti locali sono stati capaci di essere più creativi di altri a proporre soluzioni per annullare o contenere il danno economico che le Ferrovie avrebbero dovuto sopportare per il mantenimento di linee a bassa frequentazione, ma magari – sostiene Pollice – anche perché, bene o male, le Ferrovie tendono, loro malgrado, a essere in balia dei vari potentati del momento.

Come gli altri, Pollice teme per il trasporto regionale: «Si punta a sviluppare solo ciò



Pitrarsa (NA), nelle due foto piccole un momento della tavola rotonda. Nella foto grande un ambiente

che ha un ritorno economico. Questo sarà anche necessario e legittimo, ma solo con questa logica è giocoforza che a essere penalizzati saranno i servizi locali».

Il partito dei clienti

Uno dei temi importanti affrontati dalla tavola rotonda è stato quello dei clienti delle ferrovie, della loro rappresentanza e del maggior peso che dovrebbero assumere nella partita del trasporto pubblico che si gioca tra aziende di trasporto, enti locali e Governo.

Cesare Vaciago ha ricordato come la nostra rivista, "Amico Treno", è nata per far nascere un filo diretto, una comunicazione a due vie, tra azienda Fs e clienti del trasporto locale: obiettivo che "Amico Treno", visti i 250 mila abbonati raggiunti nei suoi ancora non compiuti cinque anni di vita (lo saranno nel marzo '97), è stato realizzato.

Ma il dialogo avviato aveva anche come scopo quello di favorire la nascita di un partito dei clienti: «Nell'attuale sistema di responsabilità – ha affermato Vaciago – dove le aziende di trasporto devono rispondere dei costi e le Regioni della programmazione, il cliente non ha voce in capitolo: è esterno a qualsiasi meccanismo decisionale e non ha possibilità di controllare la qualità. Si accolla solo le tariffe. C'è però un punto debole nell'attuale movimento dei clienti ed è il fatto di caratterizzarsi da una parte come movimento contingente (ci si aggrega su una particolare contestazione) dall'altra di rischiare il corporativismo territoriale (ci si interessa dei problemi solo della propria linea). Manca il livello regionale, dove invece avviene la programmazione, e quindi occorre un salto organizzativo in questo senso da parte delle associazioni della clientela. Se non ci sarà questo passaggio, il sistema va a rischio».



Il ruolo di "Amico Treno"

Sul ruolo positivo svolto da "Amico Treno" hanno concordato tutti i partecipanti. In particolare, **Stefano Bernardi**, condirettore del Trasporto Metropolitano e Regionale delle Fs, ha voluto ricordare come la rivista «non sia nata per fare pubblicità o propaganda alle Ferrovie, né l'ha mai fatta. È servita, credo, ai clienti per avere più informazioni sul servizio, ma è servita anche a noi per conoscere meglio umori ed esigenze della clientela, spingendoci al dialogo e alla riflessione su quanto ci veniva segnalato dalle moltissime lettere che abbiamo ricevuto in questi anni». E da "Amico Treno" nasce anche l'iniziativa degli annuali incontri con i pendolari presso le diverse direzioni regionali: un momento di confronto più diretto tra Ferrovie e clienti, che è diventato ormai un appuntamento abituale.

Col prossimo anno – come ha dichiarato Vaciago – la rivista cambierà per diventare sempre più giornale del movimento dei clienti e abbinarsi a strumenti commerciali (la futura "Carta Amico Treno") a favore degli abbonati alla rivista. Per saperne di più sulla futura evoluzione di "Amico Treno" rimandiamo all'editoriale, firmato dal direttore della rivista **Carlo Pino**.

L'esperienza delle Ferrovie svizzere

Ha concluso gli interventi della tavola rotonda **Walter Finbonher** delegato della Direzione viaggiatori delle Ferrovie Federali Svizzere, che ha avuto parole di apprezzamento per "Amico Treno", soprattutto per quanto riguarda la rubrica delle lettere ricordando che «i reclami della clientela sono sempre un'opportunità per le aziende».

Qualcuno ha detto che se Dio giocasse con i trenini sceglierebbe come plastico la Svizzera, dove più del 60 per cento dei pendolari usa il treno: «Eppure – ha affermato Finbonher – nel nostro Paese le strade sono poco trafficate, la benzina costa poco e i parcheggi non mancano. Questo vuol dire che le Ferrovie svizzere hanno saputo fidelizzare i propri clienti e offrire un buon prodotto in termini di puntualità e comfort. Tant'è che i nostri clienti sono disposti a pagare tariffe che sono certamente più alte di quelle che avete in Italia».

La ricetta proposta da Finbonher è quindi quella del miglioramento qualitativo («siete nel mondo i numeri uno del design, dovreste avere anche i treni più belli») e di un'organizzazione aziendale regionalizzata, che renda responsabile il personale Fs dei treni che vengono gestiti localmente. Se le Fs riusciranno a realizzare questi obiettivi sarà allora l'Italia il vero plastico del trasporto bello.

Cristina Forghieri



estivo del museo.

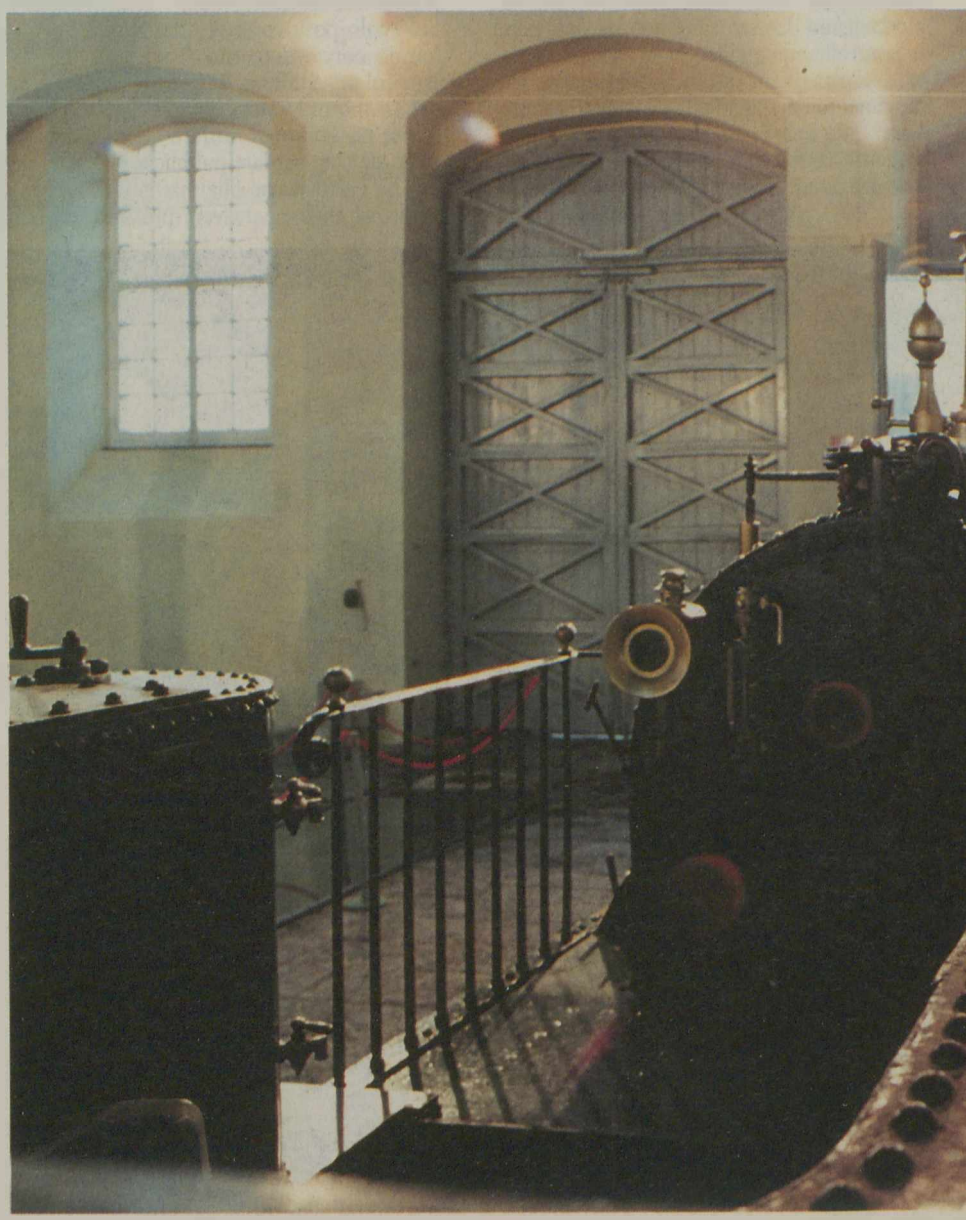
Un giorno da ricordare

Il successo di Pietrarsa dimostra la crescente attenzione al trasporto ferroviario. Anche nei momenti difficili

La giornata del 3 ottobre, nella splendida cornice del Museo ferroviario di Pietrarsa, carico di storia e di suggestioni, sullo sfondo del golfo di Napoli, resterà una data importante per chi crede nel futuro del treno nel nostro Paese.

Non si è trattato di una delle tante celebrazioni retoriche e nemmeno soltanto di un pur riuscito momento di intrattenimento attorno a una testata, come quella di "Amico Treno", che ha ormai cinque anni di vita e, quindi, un pezzetto di storia da raccontare. L'arrivo a Pietrarsa (località non perfettamente baricentrica, dal punto di vista delle comunicazioni), in un giorno feriale, di centinaia di persone da tutte le regioni italiane testimonia se non l'affetto, quanto meno il forte interesse per i temi che la rivista ha sollevato in questi anni. La partecipazione alla tavola rotonda, in una società da tempo stanca e annoiata da dibattiti spesso inutili, è la dimostrazione che lo sviluppo di un movimento degli utenti del trasporto ferroviario non è un'idea astratta, ma può trovare un vasto seguito tra i fruitori più assidui e consapevoli della complessità e dell'importanza dei problemi sul tappeto. La presenza al tavolo di esponenti di primo piano delle organizzazioni consumeriste e ambientaliste, accanto all'Assoutenti-Utp che da sempre svolge un ruolo di capofila nel campo del trasporto pubblico, già delinea il possibile quadro delle alleanze, attorno alle quali chiamare a raccolta i comitati locali – almeno quelli che non limitino la propria visione alle sole rivendicazioni di campanile – e i singoli cittadini. La qualificata presenza del vertice del Trasporto Locale al completo, dal Direttore generale a tutti i direttori regionali, attesta, infine, la grande attenzione con cui le Ferrovie (o, almeno, questo settore dell'azienda, che da solo, comunque, movimenta la gran parte della clientela passeggeri) guardano al dialogo con gli utenti organizzati e non. Si è trattato, dunque, di un evento di non piccolo rilievo.

Purtroppo questa bella giornata è caduta in un momento decisamente infelice, a non molti giorni di distanza dalle note vicende giudiziarie che hanno portato all'incriminazione prima, e alle dimissioni poi, dell'Amministratore delegato delle stesse Fs. Con la sequela di polemiche, illazioni e interpretazioni che tutti abbiamo seguito sulla grande stampa. E con l'inevitabile crisi di fiducia nell'opinione pubblica che, in qualche modo, non mancherà di pesare nei mesi a venire. Personalmente non ho mai avuto occasione di conoscere l'avvocato Necci. Ma non voglio ora nascondere che lo stimavo. Tra le personalità – non tutte di alto profilo – succedutesi al vertice dell'azienda negli ultimi trent'anni, Necci ha ricoperto indubbiamente un ruolo di primo piano, non solo per la durata in carica, ma anche per la profondità delle trasformazioni che hanno accompagnato il suo mandato e per la visione strategica che lo ispirava. In questi anni il sistema ferroviario, per la prima volta dal dopoguerra, era tornato a essere al centro dell'interesse e della considerazione degli italiani. Anche per merito di Necci. Ora la sua brutale caduta – al di là degli addebiti contestatigli, su cui dovrà ovviamente pronunciarsi la Magistratura – rischia di mettere in ombra anche lo sforzo



di modernizzazione che pure le Ferrovie hanno perseguito. E di riattizzare mai del tutto sopite ostilità che continuano a covare contro l'effettivo rilancio del trasporto su rotaia. E questo è preoccupante.
Il Governo ha richiamato il vertice delle Ferrovie a occuparsi del "core business", ovvero del traffico passeggeri e merci, frenando le ambizioni di diversificazione verso altre attività imprenditoriali o finanziarie. L'indirizzo, in sé, può essere positivo, a condizione che si sia consapevoli del fatto che la pura attività di trasporto – specie per quel che concerne il servizio passeggeri – non può reggersi sui soli introiti tariffari. Ovunque nel mondo il trasporto pubblico è a vario titolo sovvenzionato. La diversificazione rispondeva anche alla necessità di sopperire ai minori trasferimenti della finanza pubblica con altre fonti di introito. Concentrarsi sulle sole attività tradizionali presuppone la rinuncia a tali opportunità. Il Governo ne è consapevole? Se dovessimo giudicare dall'ultima Finanziaria sarebbe lecito dubitarne.
Il Trasporto Locale – è bene sottolinearlo – non è stato toccato dall'inchiesta giudiziaria.



Ciò non toglie che proprio questo settore dell'azienda rischi suo malgrado di essere la prima vittima del clima di diffidenza che ora serpeggia nella classe politica, trasversalmente agli schieramenti di partito. Il duro taglio ai trasferimenti per l'esercizio, che va a incidere – è opportuno ricordarlo – su un bilancio da anni sempre più mortificato, era probabilmente già iscritto nel disegno della Finanziaria.
Le ultime vicende non aiutano certo ad attutire il colpo. Come era lecito temere, nella disfida tra i partigiani del taglio alle entrate e i fautori dello stato sociale (che, ormai, viene inteso unicamente come tutela della previdenza e dell'assistenza sanitaria) a farne le spese sono state le istanze più deboli. E mai come questa volta il trasporto pubblico – quello ferroviario, ma non solo – è sembrato privo di paladini.
Il Ministro della Sanità, ad esempio, ha difeso a spada tratta il presidio del territorio: il che significa tutelare i piccoli ospedali, anche quando economicamente onerosi per le casse dello Stato. Non altrettanto, mi pare, ha fatto il Ministro dei Trasporti, avallando una manovra che rischia di avere ripercussioni assai pesanti per il mantenimento del servizio esistente.
Col rischio che a essere cancellati non siano solo parecchi treni (e di convogli semivuoti ne circolano ormai sempre meno), ma tornino d'attualità le proposte di chiusura della rete secondaria, pur dopo i rilevanti risparmi d'esercizio effettuati in questi ultimi anni. Col che, a pagare, ancora una volta sarebbero proprio gli utenti delle province già ora più isolate.
La stagione che il sistema ferroviario in Italia si appresta a vivere si presenta, dunque, tutt'altro che facile. È bene che la voce dei cittadini torni a farsi sentire, perché il diritto di tutti alla mobilità non venga nei fatti conculcato. "Amico Treno" ha svolto un ruolo importante in questo senso. Ha dimostrato di non essere soltanto una pur legittima risorsa aziendale, ma anche una preziosa palestra di opinioni, incluse quelle più critiche, per gli utenti e per le associazioni. Dalla giornata di Pietrarsa questo ruolo ne esce rinvigorito. Gli amici del treno hanno bisogno del giornale per far sentire la loro voce.

Massimo Ferrari
Presidente Assoutenti-Utp



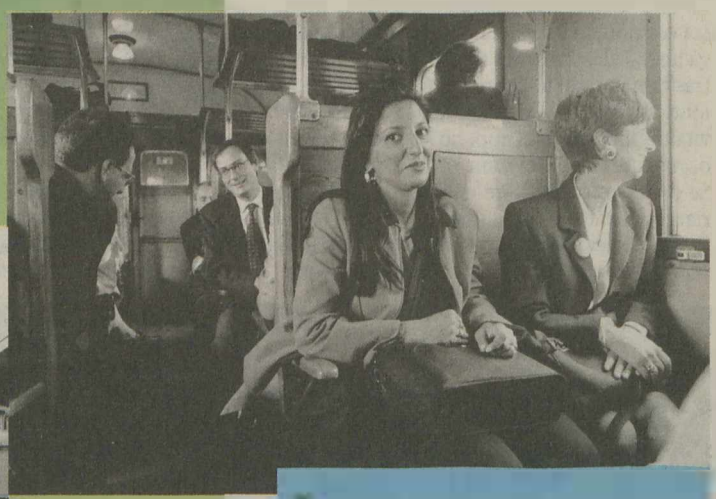
Foto grande: lo scorcio di uno dei padiglioni del museo di Pietrarsa. Foto piccola: un momento dell'incontro con la clientela.

Una giornata particolare

Le immagini più significative del "Festival" di Pietrarsa

Sul marciapiede 24 di Napoli Centrale alcuni degli invitati osservano con attenzione la locomotiva a vapore (la 940-044) del primo treno che ci porterà al Museo dei Trasporti di Pietrarsa. Il Capo Stazione fischierà la partenza alle ore 9,25 (in perfetto orario). Il secondo convoglio (trainato da una 626, che si intravede sulla destra della foto) seguirà dopo 10 minuti.





In viaggio verso Pietrarsa. C'è il tempo per conoscersi e scambiarsi le prime impressioni sulla giornata. Come si può intuire da questa foto, il gentil sesso è ben rappresentato.



Alla spicciolata si attraversano i binari della stazione di Pietrarsa – San Giorgio a Cremano (normalmente i visitatori possono accedere al Museo attraversando un sottopassaggio). Il viaggio da Napoli Centrale a Pietrarsa è durato circa 20 minuti.



La Tavola Rotonda "Problemi, prospettive e organizzazione dei clienti del trasporto locale ferroviario" ha inizio alle ore 10,15. Nella foto l'intervento introduttivo di Carlo Pino, Direttore di "Amico Treno". Alla sua destra: Luigi Paini (giornalista del "Sole 24Ore"), Roberto Brunelli (Presidente Nazionale del "Movimento dei Consumatori"), Massimo Ferrari (Presidente Nazionale di "Assoutenti-Utp"), Cesare Vaciago (Direttore dell'Area Trasporto Metropolitano e Regionale delle Fs Spa), Stefano Bernardi (Condirettore dell'Area Tmr delle Fs), fuori campo [ce ne scusiamo, insieme al fotografo] Luigi Riccardi (Presidente della Fiab, Federazione Italiana Amici della Bicicletta). Alla sinistra di Pino sono seduti: Gaetano Benedetto (Direttore generale del Wwf Italia), Guido Pollice (Presidente dell'Associazione "Verdi Ambiente e Società"), Alfredo Capasso (dell'Acusp), Walter Finbonher (delegato delle Ferrovie Federali Svizzere).



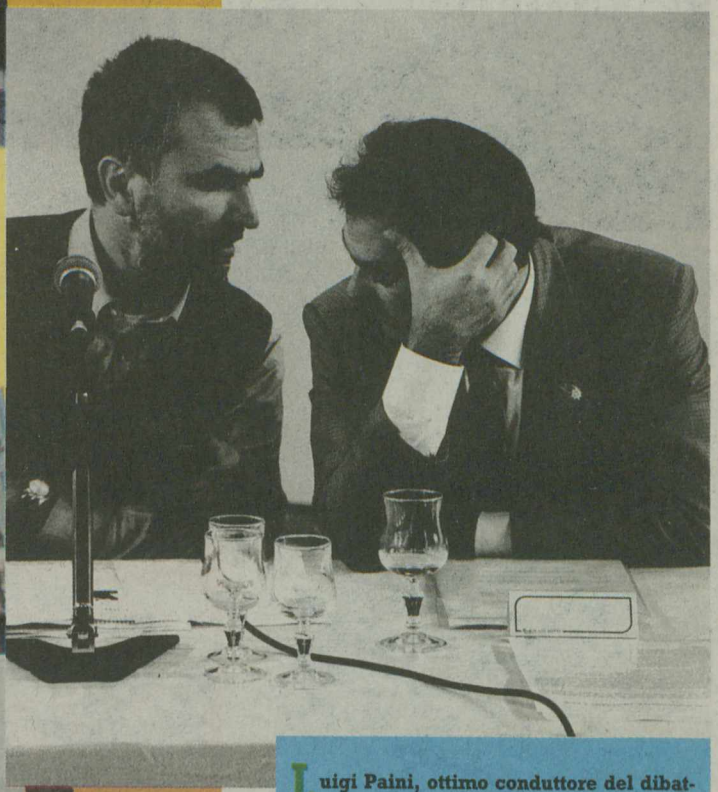
Un momento dell'intervento di Cesare Vaciago. L'intervento del Direttore dell'Area Trasporto Metropolitano e Regionale è durato circa 25 minuti ed è stato seguito con grande attenzione dal numeroso pubblico.



Uno sguardo sulla sala da dietro il tavolo dei relatori. Corso Piepoli dell'Istituto Cirm sta illustrando (fuori campo) i risultati della ricerca compiuta sulla rivista "Amico Treno".



Le sedie (560) sistemate nella capiente sala sono tutte occupate e più di 200 invitati seguono in piedi le fasi della Tavola Rotonda. Molta gente rimane fuori dalla porta del padiglione, ma può ascoltare lo stesso gli interventi grazie a un impianto di diffusione sonora.



Luigi Paini, ottimo conduttore del dibattito, scambia qualche opinione con il Direttore di "Amico Treno".



I temi discussi all'interno del capannone dell'ex opificio di Pietrarsa sono sicuramente interessanti, ma qualcuno preferisce il sole di Napoli.

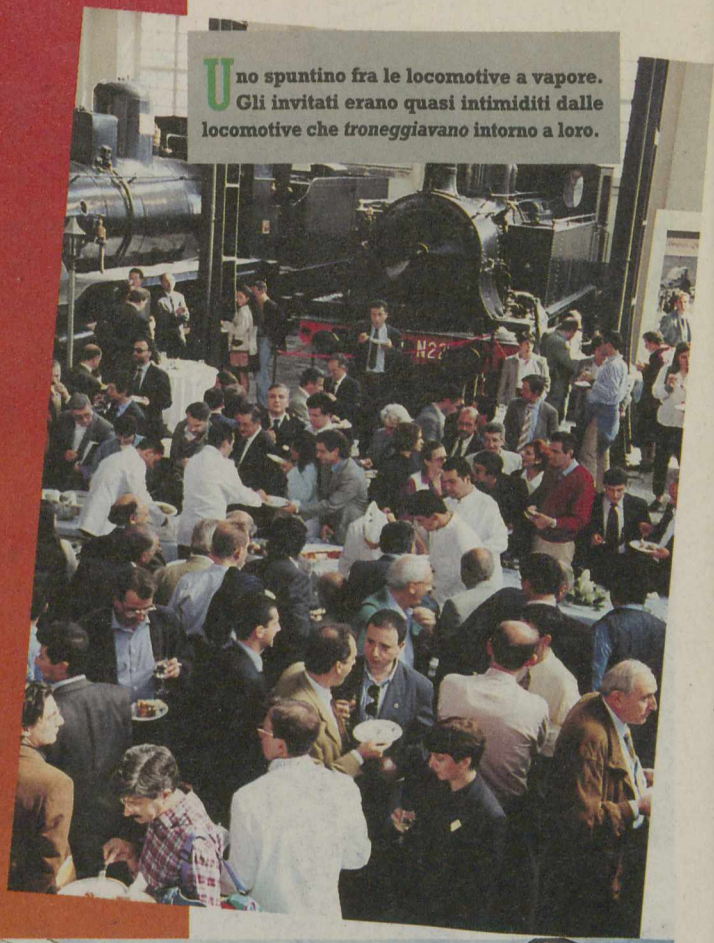
12,45: chiusa la Tavola Rotonda ci si prepara al pranzo... con un aperitivo in piazza. La giornata del 3 ottobre è stata risparmiata dalla pioggia che ha flagellato il Sud Italia nei due giorni precedenti e che si è rovesciata su Napoli anche il giorno dopo il "Festival".



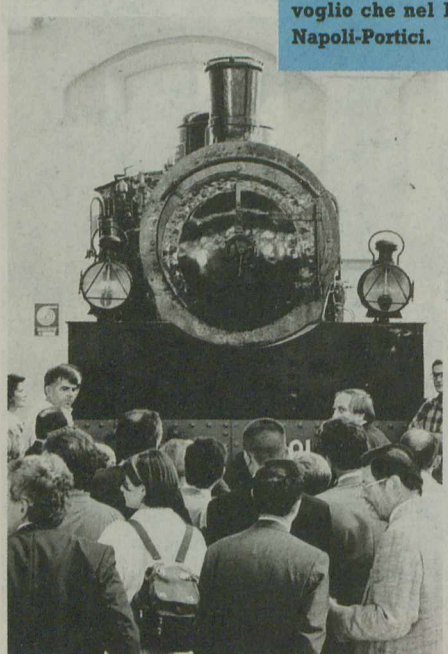


Una visione d'insieme del capannone in cui si è svolto il buffet. Lo scatto è realizzato dall'interno di una vettura del convoglio che nel 1839 ha percorso la linea Napoli-Portici.

Uno spuntino fra le locomotive a vapore. Gli invitati erano quasi intimiditi dalle locomotive che *troneggiavano* intorno a loro.







Sotto una bellissima tettoia di stazione in ferro ricostruita all'interno del Museo, si stanno svolgendo gli incontri dei clienti del trasporto locale con i Direttori Regionali. È stata questa l'occasione per distribuire materiale promozionale realizzato nelle varie regioni e alcuni gadget (magliette, pins, penne, calendari ecc.).

Al termine del pranzo l'ing. Muscolino, responsabile dell'attività museale delle Fs, e il dott. Transillo, direttore del Museo di Pietrarsa, hanno guidato i partecipanti alla manifestazione alla scoperta delle radici storiche delle Ferrovie.

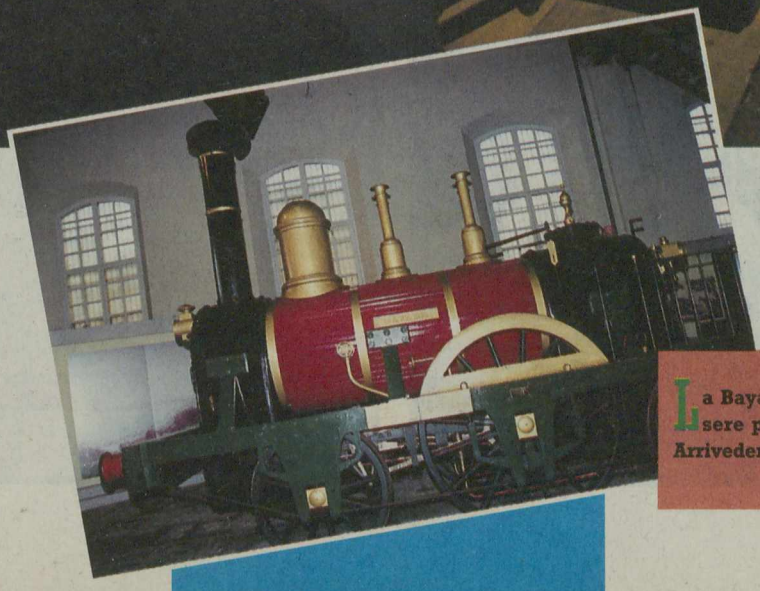


Una signora chiede delucidazioni al Direttore Regionale dell'Emilia Romagna. Per un giorno intero i clienti hanno potuto dialogare senza formalismi con tutti i responsabili dell'Area Trasporto Metropolitano e Regionale.



La giornata si chiude con un evento musicale: l'applauditissimo concerto di Francesco Baccini fra le locomotive a vapore.





La Bayard e le sue sorelle tornano a essere padrone del Museo di Pietrarsa. Arrivederci all'anno prossimo.

A cura di Carlo Pino
(foto di Giorgio Pergolini)

L'opinione dei lettori

I risultati della ricerca del Cirm su "Amico Treno". Il giornale è letto, è utile, piace e...

Il Festival di "Amico Treno" è stato anche l'occasione per presentare i risultati di un'indagine sul treno in generale e sul nostro periodico in particolare: per verificare il gradimento, le aspettative, la disponibilità o meno dei lettori a pagare l'abbonamento e per raccogliere una serie di suggerimenti, sia per quanto riguarda la grafica che i contenuti.
L'indagine è stata realizzata, tramite interviste telefoniche, su un campione di 311 abbonati, estratto casualmente dal file della rivista.
Cosa è emerso? A livello generale, per quanto riguarda il vissuto del treno la percezione è positiva: anzi, nei confronti del treno c'è un vero e proprio investimento affettivo, tanto che viene considerato importante come il cavallo o la diligenza di un tempo.
Altro dato positivo è che, rispetto al passato (e qui il confronto può essere fatto con i dati della ricerca Censis sui pendolari condotta nel 1992, che evidenziavano posizioni più critiche) è stato registrato un miglioramento dell'immagine delle Ferrovie. I clienti hanno quindi colto lo sforzo che è stato fatto dalle Fs per migliorare il servizio, soprattutto per quanto riguarda la puntualità, e per il rinnovo del materiale rotabile, che è stato realizzato con l'introduzione di nuove carrozze.
Per quanto invece riguarda gli aumenti delle tariffe, sono emerse due posizioni: una parte degli abbonati ad "Amico Treno" li considera superiori rispetto alla qualità del servizio offerto, mentre una parte li giustifica come adeguamento agli standard europei.
Chi sono gli abbonati? L'identikit emerso dalla ricerca Cirm coincide a grandi linee con l'identikit del viaggiatore pendolare della ricerca Censis, tranne per la divisione tra maschi e femmine: 64 per cento la presenza maschile della ricerca Censis, contro il 52,4 per cento dell'indagine Cirm. Tra i nostri abbonati sale quindi la presenza femminile.
I lettori di "Amico Treno" risiedono sia in piccoli centri che in centri medi e grandi, più o meno nella stessa percentuale della popolazione e sono soprattutto giovani: quasi il 50 per cento del campione ha meno di 25 anni. Vi è quindi – come sottolineano i ricercatori del Cirm – una fortissima componente di studenti (41 per cento), ma anche di impiegati e di insegnanti (24 per cento) e difatti il livello di istruzione (con le percentuali del 55 per cento di diplomati e del 18 per cento di laureati) è molto più elevato della media nazionale. Amano inoltre viaggiare o sono comunque forti viaggiatori in treno.
Il 27,3 per cento degli intervistati ha infatti dichiarato di aver chiesto l'abbonamento alla rivista perché "appassionato di viaggi", il 26 per cento perché "viaggia molto in treno" e il 10,9 per cento perché è un "appassionato di treni" [fig. 1].
Quanto è letto "Amico Treno"? Anche per questa domanda i dati sono confortanti. La stragrande maggioranza del campione lo legge con la stessa costanza dei primi numeri ricevuti (70 per cento), se non addirittura di più (21,2 per cento), mentre è marginale (solo l'1 per cento) la percentuale di chi lo cestina senza leggerlo.
La rivista gode quindi di un alto indice di lettura, e ciò conferma l'interesse per i contenuti.
Quali sono le sezioni più gradite? A piacere di più è la rubrica delle lettere (72 per cento di gradimento, con un punteggio medio, su una scala di cinque, di 3.85), seguita dall'agenda regionale (70 per cento di gradimento e 3.73 di punteggio medio) e dalla sezione di intrattenimento (60 per cento e 3.45), fumetti, strisce, interviste a personaggi e altro.
Indici di gradimento minori (41 per cento e 3.27) ha invece la sezione dedicata alle tematiche strutturali della politica dei trasporti [fig. 2].



FIG.1 MI PUÒ DIRE PER QUALE MOTIVO LEI HA CHIESTO DI RICEVERE IN ABBONAMENTO *"AMICO TRENO"*?

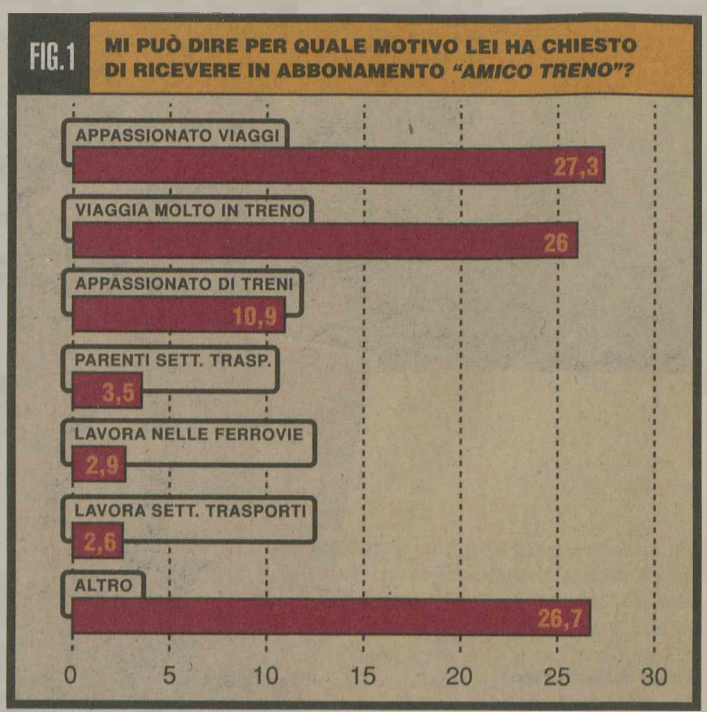
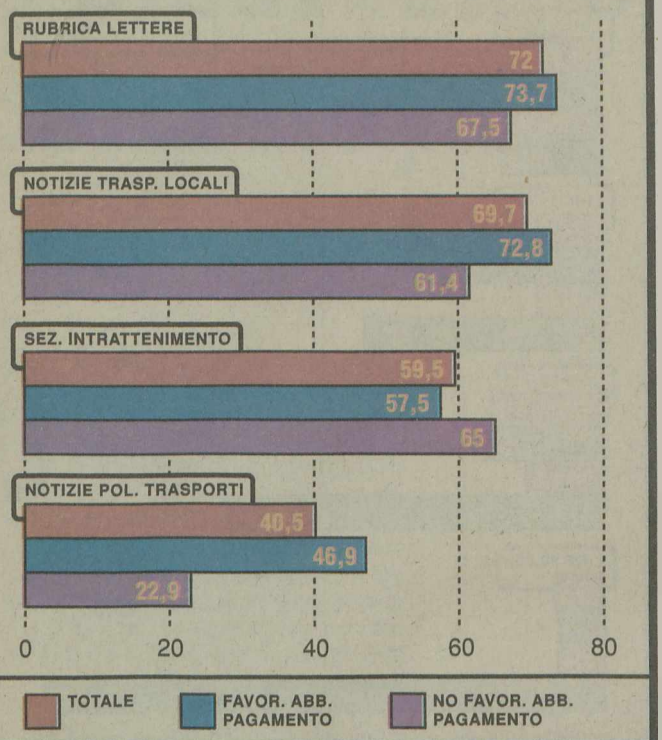


FIG.2 GRADIMENTO SULLE VARIE PARTI DI *"AMICO TRENO"* [% DI MOLTISSIMO + MOLTO]



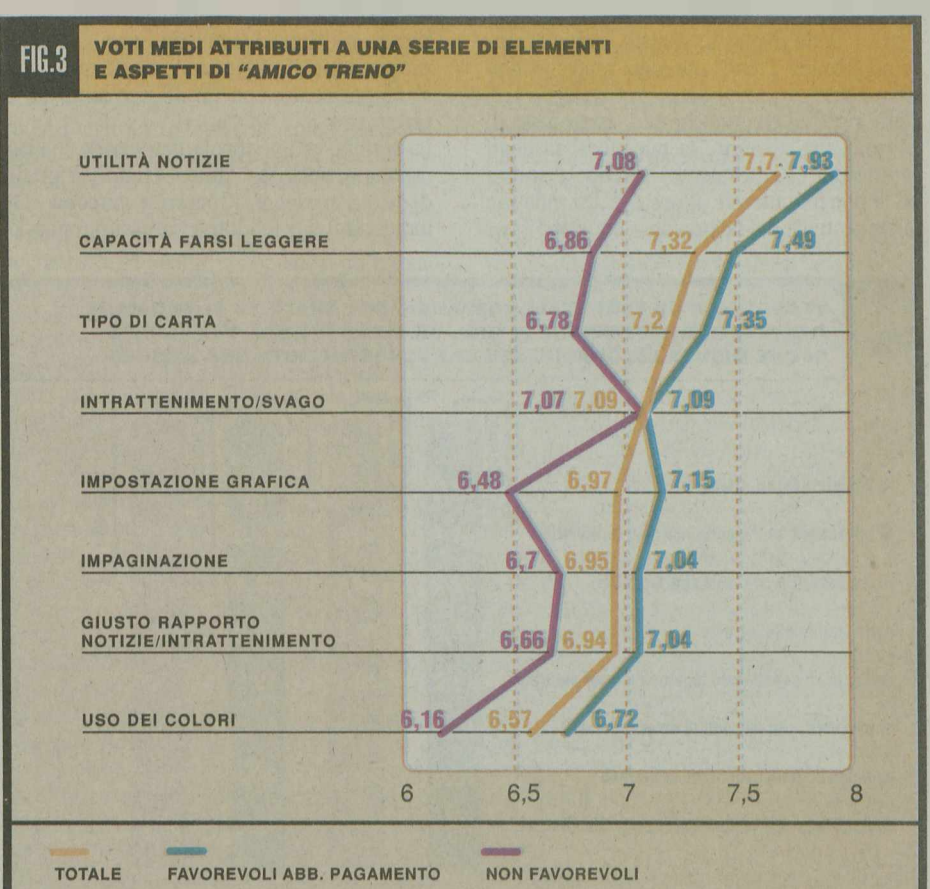


Nel suo complesso, [fig. 3] "Amico Treno" piace soprattutto per l'utilità delle notizie fornite (il voto medio è di 7.70), la capacità di farsi leggere (7.32) e anche per l'utilizzo della carta riciclata (7.2): il che ci fa pensare che i clienti del treno siano anche persone attente ai temi dell'ecologia e della tutela dell'ambiente. Gli altri aspetti (impostazione grafica, impaginazione, rapporto notizie/intrattenimento e uso del colore) hanno avuto solo voti di sufficienza (tra il 6.57 e il 6.97) e quindi sono aree che il campione giudica che dovrebbero essere migliorate. Anche se, come evidenziano i ricercatori del Cirm, dalle risposte alla domanda sugli aspetti da migliorare, quasi tutti vengono citati senza che ne emerga nessuno di evidente: il che vuol dire che i lettori non percepiscono dei *minus* specifici o drammatici.

E difatti il gradimento della rivista è elevato: l'80 per cento degli abbonati lo gradisce molto (66 per cento) o moltissimo (14 per cento).

Piacciamo però senza suscitare grandi entusiasmi. E qui i più critici sono i giovani: fino a 24 anni il punteggio medio di gradimento è di 3.79; punteggio che sale a 3.92 per la fa-

FIG.3 VOTI MEDI ATTRIBUITI A UNA SERIE DI ELEMENTI E ASPETTI DI *"AMICO TRENO"*



LE INDAGINI PUBBLICATE O PROMOSSE DA "AMICO TRENO"

Indagine Censis sulla "Qualità del viaggiare": n. 1 – Marzo 1992 (pag. 7: Il treno dei desideri)

Indagine Pragma sugli abbonati del trasporto locale: n. 2/3 – Aprile-Maggio 1992 (pag. 11: Galileo, il viaggio dei pendolari in cifre)

Questionario "Amico Treno": n. 4 – Giugno-Luglio 1992 (pag. 17: Miglioriamo insieme)

Indagine sugli abbonati alla rivista: n. 4 – Aprile 1996 (pag. 6: Una folla di affezionati lettori)

FIG.4 NEL COMPLESSO, TENENDO CONTO DI TUTTI GLI ASPETTI, QUANTO GRADISCE *"AMICO TRENO"*?

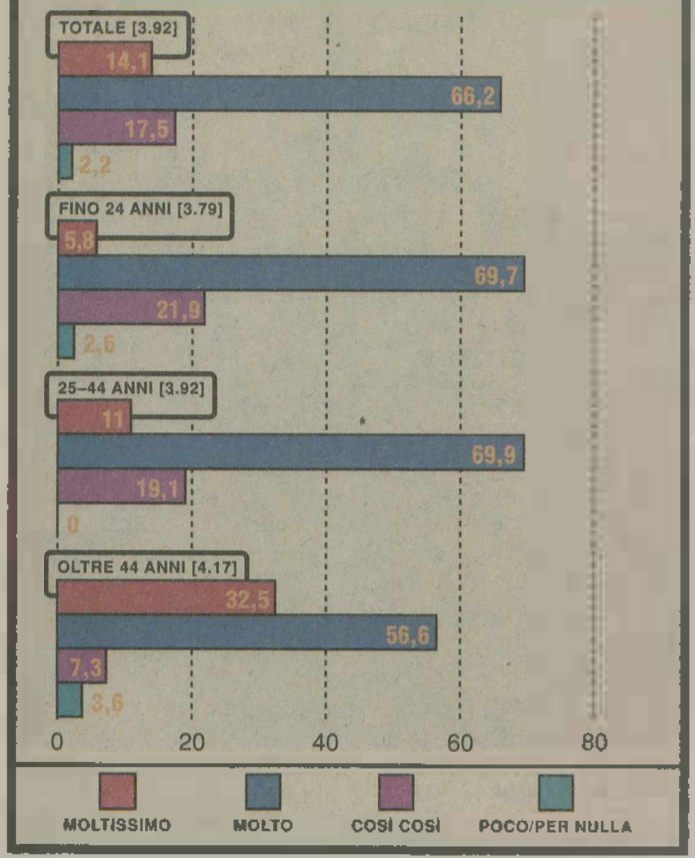
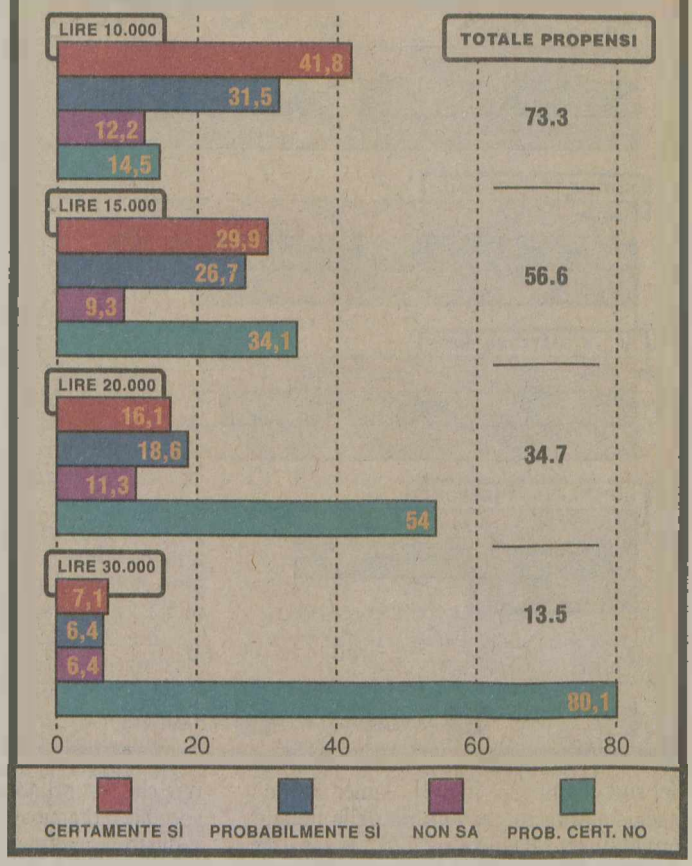


FIG.5 LEI PENSA CHE SAREBBE DISPOSTO AD ABBONARSI ALLA RIVISTA *"AMICO TRENO"* AL COSTO ANNUO DI...



scia d'età 25-44 anni e sale ancora (4.17) per quella oltre i 44 anni [fig. 4].
I lettori sono disposti a pagare l'abbonamento ad "Amico Treno" che oggi ricevono gratuitamente?
Dalle risposte emerge che se il costo fosse di 10 mila lire all'anno, la maggioranza degli intervistati (73 per cento) sarebbe disposta ad abbonarsi, mentre al costo di 15 mila lire la percentuale dei favorevoli scende al 57 per cento [fig. 5]. Le risposte positive aumentano però se viene prospettato di migliorare la rivista con l'introduzione di nuove sezioni: la propensione al pagamento si assesta intorno al 75 per cento, con un 38 per cento di "sì certamente".
La sezione più gettonata dai lettori, che dovrebbe arricchire "Amico Treno", è quella dedicata ai viaggi, itinerari e percorsi, con indicazioni sul folklore e la gastronomia locale. Le altre sezioni indicate riguardano l'educazione al trasporto nel suo complesso, quindi non solo ferroviario, rubriche di servizio con messaggi fra lettori, la storia delle ferrovie, lo spettacolo legato al mondo del treno, la narrativa. Più tiepido invece il gradimento per rubriche di giochi ed enigmistica o per le interviste ai personaggi famosi in treno [fig. 6].
"Amico Treno", ovviamente, terrà conto di tutti questi suggerimenti, soprattutto per quanto riguarda l'introduzione delle nuove sezioni indicate dai lettori. Come redazione vogliamo però spezzare una lancia a favore della sezione meno gradita, soprattutto dai giovani, e cioè quella che riguarda la politica del trasporto. Ci rendiamo conto che, parafrasando il linguaggio giovanile, si tratta di argomenti "tosti", che richiedono un maggiore sforzo di comprensione e soprattutto la curiosità, o la voglia, di capire i meccanismi di funzionamento della nostra macchina politica e istituzionale. Dare questa informazione ci sembrava corretto: anche perché se non si capiscono i meccanismi che stanno dietro a certe scelte o alla mancanza di scelte (per i trasporti, ma anche per la sanità, la scuola, il sistema fiscale, il debito pubblico e così via) si rischia la critica superficiale solo delle conseguenze. E di solito questo tipo di critiche difficilmente è in grado di creare mobilitazione seria per incidere su quelle che sono poi le cause che hanno determinato, e determinano, la qualità dei servizi sociali nel nostro Paese. **C.F.**

FIG.6 PENSANDO A UN EVENTUALE PASSAGGIO DAL GRATUITO AL PAGAMENTO, O COMUNQUE IN FUNZIONE DI MIGLIORARE LA RIVISTA, MI PUÓ DIRE IN CHE MISURA LEI GRADIREBBE CHE FOSSE INSERITA UNA SEZIONE...

	MOLTISSIMO	MOLTO	COSÌ COSÌ	POCO/ PER NIENTE	PUNTEGGI MEDI
di viaggi, itinerari, percorsi	37,9	46,3	11,3	4,5	4,16
di educazione al trasporto non solo ferroviario	34,1	45,3	12,9	7,7	4,02
di rubriche utili con messaggi fra lettori	32,2	44,4	14,4	9,0	3,95
sulla storia delle ferrovie	23,5	37,6	19,9	19,0	3,60
dedicata allo spettacolo legato al mondo del treno	13,2	50,2	19,5	17,1	3,51
di narrativa, con racconti di autori affermati	17,7	41,2	21,2	19,9	3,47
dedicata ai personaggi famosi in treno	10,0	32,5	25,7	31,8	3,05
dedicata a giochi, enigmistica, quiz, concorsi ecc...	12,9	31,2	19,3	36,6	3,02

A piedi lungo la valle della Roya

Un sentiero parallelo alla ferrovia italo-francese che piace tanto agli svizzeri

Ogni anno, prima di Pasqua, la società ferroviaria Bern-Lötschberg-Simplon organizza il Tenda-Express, un treno che da Berna raggiunge Sanremo e il giorno successivo percorre lentamente la ferrovia a binario unico Ventimiglia-Breil-Cuneo: cinquecento svizzeri, avvezzi alle loro splendide ferrovie di montagna, stanno incollati ai finestrini per cogliere gli scorci sulla valle della Roya, fra rocce e fasce terrazzate con ulivi e mimose. Usciti da una galleria, ecco la sorpresa all'apparizione di Saorge, che come un anfiteatro domina la valle. Quindi gli sguardi ammirati dopo la galleria elicoidale, quando in basso riappaiono i binari su cui il treno era transitato qualche minuto prima. E poi, ancora, la gigantesca stazione di St.-Dalmas, i continui attraversamenti della Roya, la stazioncina di La Brigue con le vecchie scritte in italiano, le case di Tenda che scorrono come una quinta sinuosa al di là del torrente. Infine, passato il lungo tunnel di Tenda, come ultima sorpresa la neve che ammanta le montagne di Limone.

Decisamente gli svizzeri non hanno torto nell'invidiarci questa ferrovia che corre fra il mare e le montagne, fra Liguria, Francia e Piemonte, toccando alcuni dei paesi più belli dell'entroterra. Progettata con grandi ambizioni a metà del secolo scorso per collegare Cuneo a Nizza e Ventimiglia (biforcazione a Breil), fu realizzata fra il 1883 e il 1928 con opere di ingegneria davvero notevoli: 81 tunnel, 407 ponti, arditi viadotti, quattro gallerie elicoidali. Poi vennero le distruzioni della guerra, e la lentissima ricostruzione: con il trattato di pace i confini in Valle Roya furono modificati, e ora gran parte della linea per Ventimiglia corre in territorio francese, così risultò difficile stabilire chi dovesse finanziare i lavori. Nel 1970 se ne fece finalmente carico l'Italia, e nel 1979 la linea venne riaperta.

Il problema si sposta oggi sui costi di gestione: più volte si è ventilata la chiusura della linea, nonostante il suo valore turistico e gli oltre 500 mila viaggiatori all'anno. Solo un treno diretto al giorno collega Torino a Nizza, mentre le coincidenze a Cuneo e a Ventimiglia richiedono lunghe attese o mancano del tutto. Poco vien fatto per facilitare e incrementare l'uso della linea: sull'orario ferroviario bisogna consultare 3 differenti quadri per andare da Torino a Bordighera!

I problemi sono ancora maggiori per chi vuole raggiungere i piccoli, splendidi paesi della Valle Roya: alla biglietteria internazionale di Torino Porta Nuova capita di sentirsi dire che è impossibile fare il biglietto per Fontan-Saorge, a La Brigue fermano ormai poche corse, a Saorge ancor meno ed è stata eliminata la fermata del treno serale.



Il campanile romanico di Saorge.

Eppure si tratta di mete che offrono molti motivi di interesse, ideali per i turisti che si muovono in treno (e a piedi): da una parte gioielli di architettura, alberghetti e gîtes d'étape, torrentismo, sentieri segnalati, escursionismo e passeggiate in mountain-bike per tutte le stagioni dell'anno; dall'altra paesi inaccessibili alle auto, una strada di fondovalle trafficata e pericolosa, un accesso dal Piemonte su strade avvolte per mesi dalla nebbia.

Proprio per scoraggiare l'uso dell'auto, le ferrovie francesi hanno introdotto la scorsa estate la "Carte Isabelle", un biglietto giornaliero da 50 franchi (15 mila lire) che permetteva di viaggiare senza limitazioni sulla costa e in Valle Roya. Molti hanno accolto l'invito: non erano pochi i turisti con zaino e apparecchio fotografico che scendevano nelle stazioni della valle. Ma nello stesso tempo, come rilevato da un dirigente delle Fs per giustificare la soppressione di alcune fermate, le "Sncf non hanno particolare interesse a potenziare i collegamenti con le località della tratta francese".

I problemi davvero non sono risolti, ma non impediscono ai lettori di "Amico Treno" di scoprire un tratto dello splendido "Sentier valléen de la Roya", che si snoda parallelo alla ferrovia, da stazione a stazione. Di tutto il sentiero, da Vievola ad Airole, abbiamo scelto il tratto intermedio.

Da Saorge a Breil-sur-Roya

Itinerario lineare con partenza dalla stazione Sncf di Fontan-Saorge e arrivo alla stazione di Breil-sur-Roya.
Tempo medio di percorrenza: 5 ore
Dislivello: 500 m in salita, 700 in discesa
Condizioni del percorso: indicato con segnavia gialli e cartelli in legno, si snoda su mulattiere selciate e sentieri con qualche tratto ripido. Alberghi a Fontan e Breil-sur-Roya; gîte d'étape Le Bergiron a Saorge (tel. 0033/93045549, 15 posti in camerata, raggiungibile in 20 minuti sul viottolo che sale dal Monastero francescano, fino al bivio a sinistra per il gîte); negozi alimentari e ristoranti nelle tre località.
Indirizzi utili: Office du Tourisme di Breil, tel. 0033/93049976; Mairie di Saorge, tel. 93045123; Office du Tourisme di Tenda, tel. 93047371.
Periodo consigliato: tutto l'anno, ma un po' calda l'estate.
Informazioni utili: non dimenticare la carta d'identità; in zona si può acquistare l'ottima carta Ign scala 1:25.000 serie Top 25, foglio 3841 OT Vallée de la Roya – Vallée des Merveilles.
La migliore soluzione è dedicare all'itinerario un fine settimana, prevedendo il primo giorno una sosta a Tenda (bel centro storico, ufficio turistico e negozi), un'eventuale seconda sosta – orari permettendo – a La Brigue (architravi in scisto nero che ornano i portali delle case), poi ancora il treno fino alla stazione di Fontan-Saorge; cena e pernottamento a Fontan (hotel-ristorante Terminus), oppure a Saorge con passeggiata in Val Bendola (gîte d'étape); il giorno successivo traversata a piedi da Saorge a Breil-sur-Roya.

1. Fontan. La stazione ferroviaria di Fontan-Saorge è disposta a metà strada fra i due pae-



si: scendendo per 1 km (sinistra) si raggiunge Fontan (alt. 425) con una digressione che richiede un'oretta e permette di visitare il paese. Allineato lungo la Roya, fu fondato dai duchi di Savoia nel 1612 come punto di sosta sulla via del Tenda. Su una piazzetta alberata si affaccia la settecentesca **parrocchiale di Nostra Signora della Visitazione** (all'interno organo di scuola piemontese del 1850), mentre lungo la strada statale si affaccia la **cappella di Saint Jacques**: i due edifici, di recente ridipinti, fanno quasi corpo unico, con piacevole effetto scenografico.

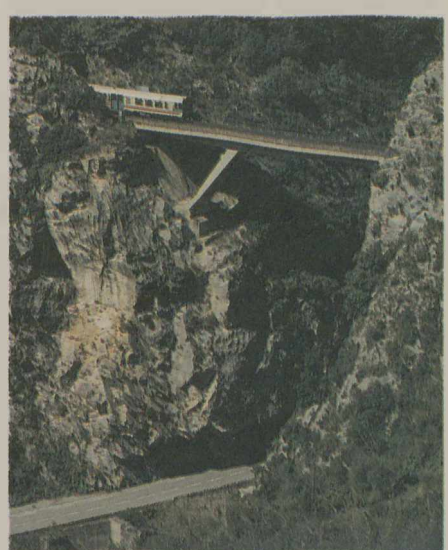
Purtroppo la statale che attraversa Fontan è piuttosto trafficata, ma è sufficiente inoltrarsi nei vicoli alle spalle della chiesa per scoprire tranquille piazzette, un piccolo museo, e viottoli che tra i campi portano a nuclei di vecchie case.

Di fronte alla stazione di Fontan-Saorge si trova il cartello che indica un percorso pedonale per Saorge: è panoramico ma terribilmente faticoso, con una infinita serie di tornanti che affrontano ben 400 metri di dislivello. È più comodo seguire la vecchia strada, poco trafficata, che percorre un tunnel, poi offre scorci sulla Valle Roya, sul vallone di Caïros, per giungere quindi alle prime case di Saorge (alt. 510).

2. Saorge. «Tra formidabili strette al pie' di rupi sorgenti verticalmente a foggia di merlate torri, quivi appunto s'innalza Saorgio, tra le forre e gli abissi, che offrono un compendio di tutti gli orrori alpini. La strada è scavata nel sasso: a destra balze perpendicolari, inaccessibili, spaventose; a sinistra le acque della Roja, rabbiose, spumanti, e in mezzo a queste tetre fauci, somiglianti a spelonche, coronano lo sbocco le rovine del forte di Saorgio... avendolo distrutto affatto nel 1794 i repubblicani francesi. Ma il rinvenirsi colà alberi e frutti indigeni di climi meridionali, fra gli alpestri dirupi d'una regione ove sembrerebbe non doversi trovare che ghiacci eterni, eccita nei viaggiatori la più grata sorpresa». Le impressioni di G. Luigi De Bartolomeis, in queste sue "Notizie topografiche sugli Stati Sardi" (Torino 1840), sono ancora attuali: è davvero affascinante il contrasto fra le gole dirupate in cui scorre la Roya, e la dolcezza del clima mediterraneo di Saorge. A ciò si aggiunge il gioiello romanico della **chiesa della Madonna del Poggio**, con un campanile che conta sette ordini di archetti pensili.

Il paese è una scenografica quinta di case disposte a semicerchio sulla soleggiata conca che domina e controlla la valle: nel XVII secolo Saorgio era uno strategico punto di transito e commercio, che contava ben 22 notai, grandi case borghesi come quella che si affaccia sulla piazza di Ciapagna, tre confraternite (la prima che si incontra è quella dei Penitenti Rossi). Tutte le alte case sono allineate lungo le orizzontali "carrere", collegate fra loro da ripide scalinate e passaggi coperti.

Percorrendo la Carrera de Medje (rue Barel), su cui si affacciano i negozi e avvicinando poi la **cappella dei Penitenti Neri** (ora biblioteca), si sale al seicentesco **convento dei Francescani**: in basso si trova la Madonna del Poggio, mentre continuando a salire il viottolo ci si inoltra nella Val Bendola per chi



In viadotto nei pressi di Saorge.

volesse raggiungere l'ostello/posto tappa o osservare interessanti edifici rurali.
L'itinerario principale segue invece i segni gialli. Subito dopo la piazza di Ciapagna, ci si abbassa a destra alla Carrera Soutana, si tocca la Ciassa (piazza) Soutana, splendido balcone sulla valle, e poi ancora la piazzetta della Fountana Soutana. Incontrato il cartello 19 si esce dalle case su un viottolo in cemento, che si abbassa verso sud e presto diventa mulattiera selciata, fra gli ulivi e poi nel bosco (bello scorcio presso un crocefisso). Usciti sulla stradina asfaltata della Madonna del Poggio, la si attraversa, ritrovando (pochi metri più in alto) il proseguimento della via selciata, che giunge subito alla statale. Si percorre la RN 204 verso sud per un centinaio di metri, e prima del ponte ci si abbassa a sinistra (cartello 16) al torrente Bendola.

3. Bain du Sémite. Così riporta un'iscrizione sulla roccia della gola in cui scorre tranquillo il Bendola, prima di confluire nella Roya (alt. 400): in alto si nota l'esile ponte ad arco in pietra di un antico acquedotto, e il suo canale costruito a picco sulla roccia. Effettuando l'escursione in estate, è il luogo ideale per un bagno nelle pozze e cascatelle formate dal Bendola, mentre nelle altre stagioni il guado è freddino.

La mulattiera (crollata per un tratto) non è subito individuabile oltre il guado, ma seguendo il greto del Bendola e poi alzandosi un poco si ritrova il tracciato della vecchia via, che si alza in diagonale. La salita porta presto a dominare le Gole (gorges) di Saorge: a un tratto pianeggiante a mezza costa (si nota la ferrovia al di là delle gole), segue una ripida discesa verso la conca di Chiendat, prima fra rustici e terrazzi, poi a fianco di una pietraia. Giunti di nuovo alla quota della Roya (cartello 156) si percorre il viottolo che pianeggia nella conca, costeggia una proprietà, e quindi riprende a salire in diagonale, a fianco di una linea elettrica. Con alcuni faticosi tornanti il sentiero guadagna quota, passa una vasca dell'acqua (cartello 155) e va a immettersi sul sentiero di Grand Randonnée 52A (cartello 154, segnavia biancorossi). Aggirato il costone (alt. 505), appare all'improvviso il pittoresco Vallon Caïne: ci si abbassa in diagonale e con qualche tornante, fino ad attraversare il corso d'acqua (belle cascatelle e canalette). La risalita in diagonale tocca un colletto erboso (m 511) e continua nel bosco. Attraversato un altro selvaggio valloncello, il sentiero procede in piano ed esce fra i prati terrazzati: da un edificio militare si apre il vasto panorama sulla bassa valle. Passando a monte di rustici isolati, si giunge in vista delle case di **Orneglia** (alt. 650): qui si lascia a destra il sentiero GR 52A (cartello 153) per continuare sull'altra traccia che si abbassa con qualche tornante nel bosco di querce (attenzione a seguire i segni, e non le diramazioni che portano alle case). Dopo una parentesi agreste di terrazzamenti e coltivi, l'ambiente si fa di nuovo estremamente aspro: il viottolo si abbassa a tornanti e in diagonale su bancate di roccia



Una veduta panoramica di Saorge.

(ottimi scorci sulla piana di Giandola e Breil) fino al Vallon de Zouaynè; quindi si immette su uno sterrato che si abbassa in diagonale nella Pinede: sulla destra si possono individuare i segni gialli che permettono di evitare un tratto di strada. Nella pineta si giunge così in vista della Roya. Un ultimo tratto di viottolo, stretto fra il torrente e una parete calcarea, porta sulla statale (cartello 5): a destra, oltre il ponte, in pochi minuti si è alla stazione ferroviaria, mentre proseguendo diritto si entra in Breil-sur-Roya (alt. 310), affacciata sul pittoresco lago artificiale. Meglio lasciare subito la statale, per seguire la vecchia via che si biforca a sinistra, e attraversa il vecchio centro.

4. Breil-sur-Roya. L'abitato è disposto su uno stretto terrazzo poco inclinato, racchiuso fra un'ansa della Roya e lo sperone del Castel, in una posizione strategica per controllare i transiti lungo la valle. Le case sono allineate lungo le due vie principali, che più avanti si allargano nelle piazzette su cui si affacciano la **chiesa di Santa Maria in Albis** (1699), la **cappella di S. Caterina** e il **palazzo comunale**. Breil appartenne alla Contea di Ventimiglia, poi fu a lungo contesa fra i Savoia e la Francia: delle mura che la cingevano un tempo resta la testimonianza della Porta di Genova. Per raggiungerla è sufficiente attraversare il paese, fino al cartello 1; uscito dalle case, il viottolo va in piano fra le terrazze, fiancheggiato da muretti, conducendo alla graziosa **chiesetta di St-Antoine**, stretta fra il torrente e gli uliveti: subito dopo ecco i resti della porta fortificata.

Volendo si può ancora continuare per un tratto in piano: la via selciata contorna un'ansa profondamente erosa dalle acque della Roya e dei suoi affluenti, fra pareti di roccia dalle evidenti stratificazioni. Dopo un pilone votivo (cartello 105) si può ancora raggiungere il Vallon de Carleva e il suo esile **ponte ad arco** in pietra: poi il Sentier Valléen inizia decisamente a salire, ed è meglio tornare verso la stazione di Breil. In attesa del treno si può visitare l'**Ecomusée du Haut-Pays**, allestito nella stazione su tre vecchie automotrici (in genere aperto nei fine settimana da giugno a ottobre).

Testo e foto di Furio Chiaretta, disegni di Albano Marcarini

I TRENI UTILI

Dall'Orario Ufficiale Fs valido fino al 31 maggio 1997

	Reg. 4421	Reg. 4423
Torino	08.50 (1)	
Cuneo	10.47	12.38
Fontan-Saorge	12.06	14.00

(1) Da Torino con iR 2071 in partenza da Porta Nuova e arrivo a Cuneo alle ore 09.55.

	Reg. 4438	iR 2074
Breil-sur-Roya	16.02	18.01
Limone	17.00 (2)	19.07
Cuneo		19.33
Torino		20.40

(2) Da Limone corrispondenza per Torino P. N. alle ore 17.10 con Diretto 9892 (arrivo alle 18.40).

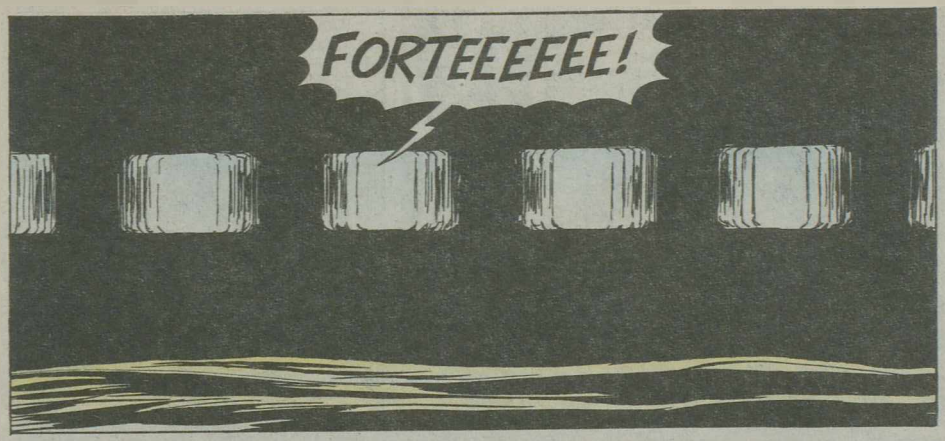
FRITTO CAZZUATI

di Enzo Lunari

















Testi di
Guido Nolitta
Disegni di
Roberto Diso
Lettering di
Amelia Agnello

MISTER NO

Le avventure di
Mister No
compaiono mensilmente
negli albi pubblicati da
Sergio Bonelli Editore
© Sergio Bonelli Editore

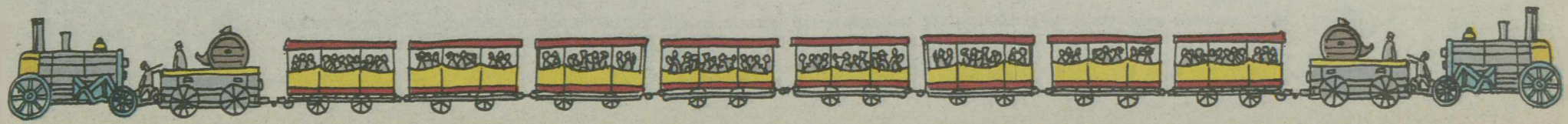













... E COMUNQUE VI SAREI GRATA SE MI LASCIASTE PROSEGUIRE LA LETTURA.
!

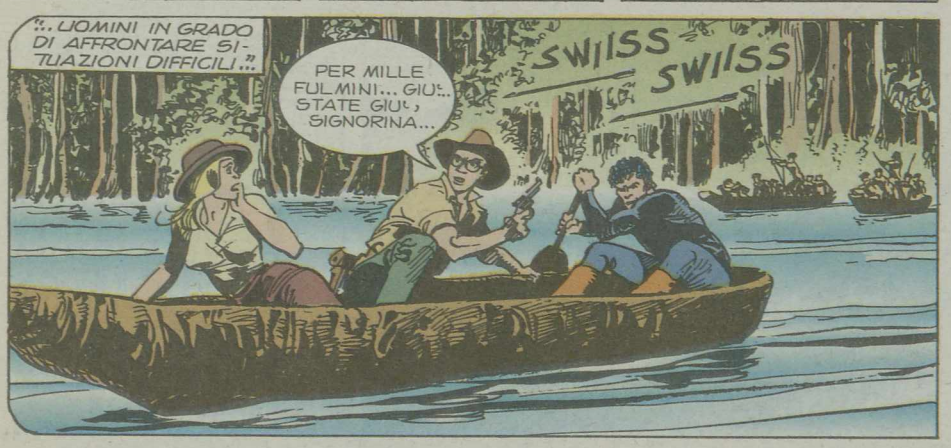
MISTER NO
LA PORTA NERA

LA LETTURA! CAPIRAI CHE GRAN LETTURA! LE SOLITE QUATTRO STUPIDATE SULL'EROE FORTE, BELLO E CORAGGIOSO.


... COME SE ...


... COME SE ANCHE TRA NOI, GENTE COMUNE ...


... NON ESISTESSERO UOMINI DEL GENERE ...


"... UOMINI IN GRADO DI AFFRONTARE SITUAZIONI DIFFICILI..."
PER MILLE FULMINI... GIU'... STATE GIU', SIGNORINA...
SWIISS
SWIISS


HO PAURA!
STORIE! NON CI SONO FORSE QUA IO, A PROTEGGERVI?

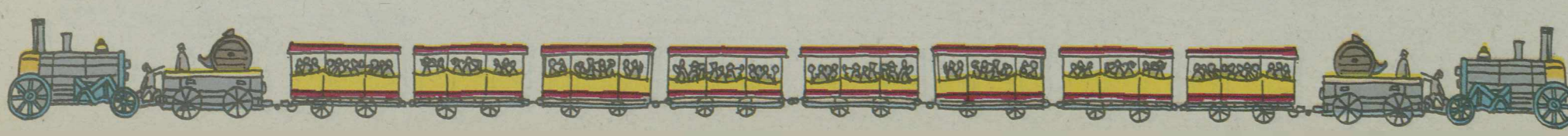

MIO DIO! LA CORRENTE SI FA PIU' FORTE!
ERA PREVISTO!

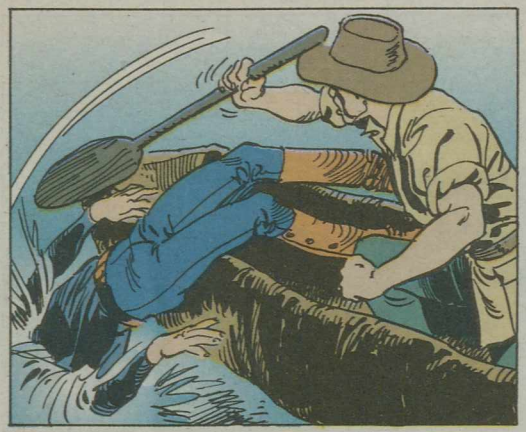

... E LA'... LA' DENTRO E' TUTTO BUIO! NON SI VEDE NULLA!
PREVISTO ANCHE QUESTO!


CI SIAMO: REGGETEVI FORTE, SIGNORINA...


FORTE!


FORTEE!






MI DISPIACE, SIGNORINA, MA HO DOVUTO FARLO!
MIO DIO! MIO DIO!


BANG


AHHH!


!
SPLASH


YEEAAAH!
YAHAAAA!


YEEAAA!
YEAAAA!
... E CON QUESTO FANNO CINQUE!

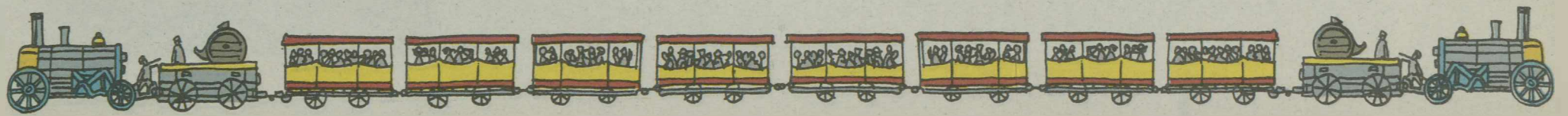

CHE VI AVEVO DETTO? SI E' FERMATO, QUEL BRANCO DI SCIMMIE URLATRICI!


AH! AH! AH! NON AVRANNO MAI IL CORAGGIO DI SEGUIRCI E LA SALVEZZA E' LA', DAVANTI A NOI, OLTRE LA "PORTA NERA"!


BANG


E CON QUEST'ALTRO SEI!
AH!


HO FINITO LE PALLOTTOLE... PASSAMI LE TUE, MISTER NO!
IO LE HO FINITE DA UN PEZZO, SANGUE DI GIUDA!




... E PER DI PIU' ABBIAMO UNA SOLA PAGAIA... CI SARANNO ADDOSSO IN POCHI MINUTI ...
YEAAAA!
YEAAAHH!


NESSUNO MAI HA OSATO AVVENTURARSI LUNGO IL RIO ESCONDIDO...


... IO STESSO, PER L'ANIMACCIA MIA, IGNORO COSA CI SI DEBBA ASPETTARE OLTRE QUELLA CAVERNA...


GLI INDIOS YANOAMA SOSTENGONO CHE VI ABITA UN MOSTRO CHE DIVORA TUTTI E CHE ...
STORIE!


... E CI FARANNO A PEZZI TRA MILLE TORMENTI, ACCIDENTI A LORO!
NO... NO... NON VOGLIO MORIRE...


STATE CALMA, SIGNORINA; STATE CALMA: NON E' DETTA L'ULTIMA PAROLA...


REMA... REMA VERSO QUEL TUNNEL, MISTER NO, CHE IL DIAVOLO TI PORTI!
NO... NO... LA' DENTRO NO!

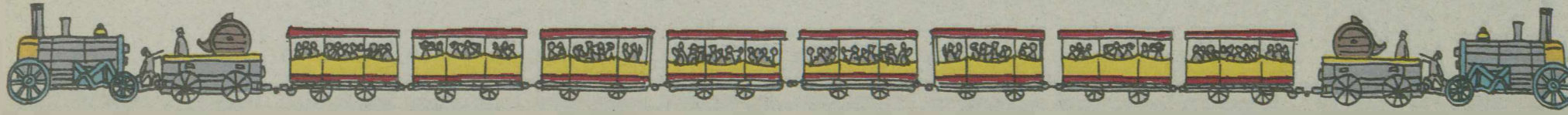

AL DIAVOLO! REMERO' IO: DAMMI LA PAGAIA.
NO... NO... TI RIPETO CHE E' UN SUICIDIO...


... FORSE ABBIAMO ANCORA QUALCHE POSSIBILITA'...
?


LAGGIU'... LA "PORTA NERA"! L'IMBOCCO DEL RIO ESCONDIDO, IL FIUME SOTTERRANEO.


LA "PORTA NERA"?! MA E' UNA FOLLIA!


SMACK
UH!
E ALLORA TOGLITI DI MEZZO, RAZZA DI VIGLIACCO!
MIO DIO!



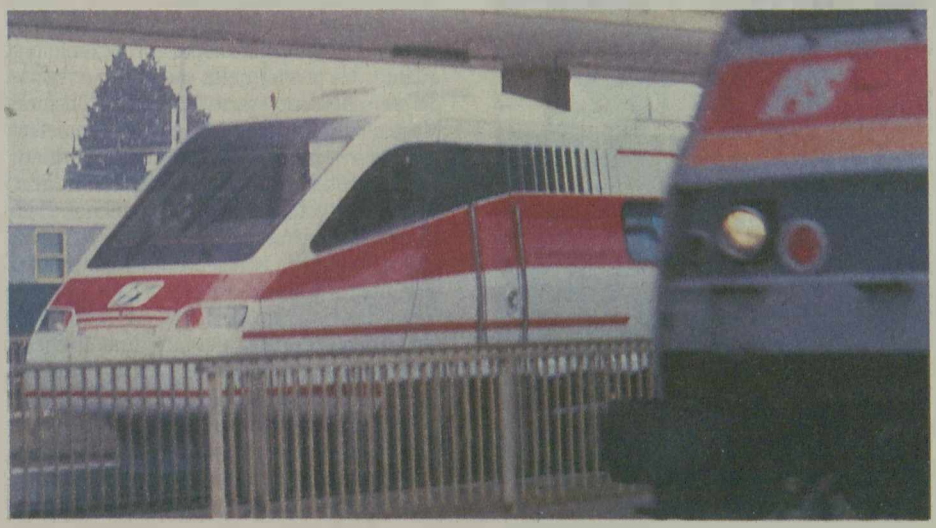
Al posto di "Terza Classe"

Gino & Michele ci hanno lasciato. Avete presente i luoghi comuni sugli amici nel momento del bisogno?
Tant'è: anche la ricerca Cirm (che riportiamo in questo stesso numero) ci stava segnalando che la parte di intrattenimento rispondeva più ai nostri gusti che a quelli della clientela, e bisogna saper ricominciare. Questa pagina diventerà, d'ora innanzi, sede del nostro "Racconto del mese", riservato agli abbonati di "Amico Treno". I racconti inediti "sul (nel, con, il) treno" non dovranno superare la lunghezza di 4 mila battute e dovranno essere inviati con plico raccomandato a: **Redazione di "Amico Treno" - "Racconto del mese" - corso Magenta, 24 - 20123 Milano.**
Ogni racconto dovrà essere titolato dall'autore e corredato da: **nome - cognome - indirizzo - Comune di residenza - provincia - c.a.p. - telefono - numero identificativo riportato sull'etichetta di spedizione della propria copia di "Amico Treno".**
La redazione del periodico leggerà tutti gli elaborati pervenuti entro la data di chiusura di ogni numero di "Amico Treno" e sceglierà - con giudizio insindacabile - quello da pubblicare. I materiali inviati non verranno restituiti e gli autori dei racconti pubblicati non verranno in alcun modo ricompensati... ma verranno invitati al prossimo "Festival di Amico Treno". La redazione del periodico non assume responsabilità alcuna per eventuali disguidi postali, smarrimenti o furti.
Per esigenze redazionali il Direttore del giornale potrà decidere, senza preavviso, la sospensione della rubrica. L'invio del racconto implica la completa accettazione di quanto sopra specificato.
Per questo numero... accontentatevi di un ghiribizzo di un nostro redattore, a firma "C.V.".

Riforma del Trasporto Locale: soap opera

Riassunto delle puntate precedenti

1ª puntata.
Riforma (nata nel 1992) è promessa sposa al Cavalier Tesini. Indossa gli abiti della festa (regionalizzazione piena del trasporto locale, con un unico soggetto pianificatore e finanziatore, e un unico strumento, il Contratto di Servizio per gomma e ferro). Il Dragone (elezioni anticipate) spazza via – nel 1994 – la sede per la cerimonia (marzo 1994).
2ª puntata.
Riforma non demorde e se ne annunciano le nozze col Cavalier Fiori. L'abito da festa è lo stesso (non c'è tempo). Il Dragone (crisi di governo) è simile (inverno 1994).
3ª puntata.
Si tenta un matrimonio segreto. Il Cavalier Caravale infila a Riforma l'abito – un po' frettoloso – del Disegno di Legge di accompagno alla Finanziaria '96: le nozze, così, si celebrano (Legge 549/95), ma non si consumano. Un nuovo Dragone (il Cavalier Motzo mascherato) impedisce l'approvazione del decreto legislativo attuativo della delega, finché arrivano le elezioni anticipate: adesso la riforma c'è – in linea di principio – ma non si sa come attuarla.
4ª puntata.
Il Cavalier Burlando rielabora la veste per Riforma.
Come nella 3ª puntata: 2 articoli nel Ddl di accompagno. Uno che ripete il n° 51 della 549, con qualche ritocco migliorativo (accordi di Programma fra Ministero dei Trasporti e Regioni prima del completamento della delega, con conseguente possibilità di "scivolo" per tre anni della gestione regionale, in funzione della qualità dei piani regionali di rete); uno che affida a Fs la gestione – prima della regionalizzazione – delle Ferrovie in Gestione Commissariale Governativa. Qualche invitato brontola (bisognerà ancora aspettare il decreto legislativo per consumare queste nozze), ma – tant'è – sembra fatta.
5ª puntata.
Riforma è sparita. A una rilettura attenta del Ddl di accompagno, c'è solo il 2° articolo del testo Burlando (Fs/Fgcg). E il 1° (la riproposizione della L. 549)?
Il 1° non c'è più. Dov'è finito? Alcuni folletti dicono che è nel "Bassanini", il grande Disegno di Legge che ci deve dare l'Italia federalista. Ma non era la storia del Motzo?
Nooo: quello era un federalismo dappoco. Questo sì che è federalismo. Ma, dicono gli amici di Riforma, se è un Ddl sul federalismo serio, il dibattito parlamentare non finirà più: avete imbarcato Riforma su un galeone che traversa l'Oceano, quando bastava saltare un fossato! Gli amici di Riforma agitano il fazzoletto dalla banchina, mentre il galeone spiega, maestoso, le vele all'orizzonte.
Che Dio ce la mandi buona.
6ª puntata.
E intanto, il galeone va. Lo segnalano alle Azzorre.



L'occhio dei clienti sulle reti europee

Le strategie di rilancio passano attraverso il confronto con la clientela

Le reti ferroviarie europee stanno attraversando un momento difficile, è inutile negarlo. L'attenzione dei governi, al di là dei diversi orientamenti politici, è tutta mirata, talora in misura quasi ossessiva, al contenimento della spesa pubblica. Questo porta sistematicamente sul banco degli imputati il servizio di trasporto collettivo, che, per sua natura, non può reggersi sui soli introiti tariffari e la cui valenza sociale è comunemente percepita come meno prioritaria rispetto all'ordine pubblico, all'istruzione o alla sanità, settori economici ai quali nessuno si sogna di chiedere il pareggio di bilancio. La tendenza scavalca gli stessi confini della Comunità Europea, se è vero che persino in Svizzera – nazione che ha fatto dei propri treni un simbolo di orgoglio patriottico – cresce l'inquietudine. Misure incisive di risanamento hanno indotto la direzione delle Ferrovie Federali a ridurre l'organico dai 39 mila dipendenti del 1992 agli attuali 32.800, mentre per l'anno 2002 si prevede di stabilizzarsi a quota 30 mila. Ciò ha determinato un certo disagio nella base sindacale, con la proclamazione del primo sciopero, dopo decenni di pace sociale pressoché assoluta. Del resto, se per ora l'integrità della rete non viene messa in discussione, alcuni servizi, divenuti ormai eccessivamente onerosi – come l'inoltro delle merci in piccole partite, sono stati prima conferiti a una società parzialmente privatizzata (Cargo Domicile) e poi fortemente rimaneggiati. Già sono in molti in Svizzera a denunciare la mancanza di una forte lobby a sostegno degli interessi della rotaia, contrariamente a quanto avviene nel settore del trasporto su gomma. La direzione delle Ferrovie Federali è accusata di subire passivamente i provvedimenti governativi, per ragioni di "bon ton", senza cercare di intervenire, in sede di iter legislativo, per ottenere modifiche che tengano conto delle esigenze della clientela. Tale constatazione ha indotto recentemente organizzazioni sindacali e associazioni di utenti a lanciare l'idea di un cartello per far valere le ragioni del traffico su rotaia.



La Stazione di Basilea, in Svizzera.

La Costumer Representation britannica

In Gran Bretagna la tutela degli interessi della clientela è da tempo organizzata istituzionalmente. Se vi capita di sfogliare un orario inglese, troverete un'intera pagina dedicata alla "Costumer Representation". Una mappa suddivide il territorio del Regno Unito in nove zone. Le prime due corrispondono alla Scozia e al Galles; la terza all'area metropolitana della Grande Londra; altre sei ad altrettante regioni dell'Inghilterra. Per ciascuna è indicato indirizzo e telefono dell'ufficio di rappresentanza della clientela. I reclami sulla qualità dei servizi nelle stazioni o a bordo dei treni possono essere inoltrati al "Business Manager" dell'impresa ferroviaria competente per l'area in questione. Se non ci si ritiene soddisfatti della risposta, in seconda istanza, ci si può rivolgere al locale Comitato Consultivo degli Utenti del Trasporto. I TUCC (questa la sigla in inglese) sono organismi indipendenti dell'azienda ferroviaria, riconosciuti dal Governo per svolgere il ruolo di tutela degli interessi dei cittadini. Il che si esplica in pratica nella raccolta e classificazione delle lamentele, nell'inoltro di proposte volte al miglioramento dei servizi, nella presentazione di controdeduzioni alle ipotesi di soppressioni di treni, stazioni o intere linee. Proprio il minuzioso lavoro dei paladini della clientela ha fornito recentemente ampia materia di polemica sul processo di privatizzazione che sta interessando le Ferrovie britanniche.



La carrozza panoramica delle Ferrovie svizzere sul ponte lagunare a Venezia.

Reclami triplicati in dieci anni

Come è noto ai lettori di questa rubrica, una legge voluta dal Governo conservatore di John Major nel 1993 ha portato allo smantellamento dell'azienda pubblica British Railways, alla suddivisione della rete in aree geografiche e settori commerciali, e alla successiva privatizzazione dei segmenti di attività più appetibili per il mercato, fermo restando il mantenimento nella sfera pubblica dei servizi che per ora non trovano acquirenti. Tale processo ha comportato ovviamente non poco disorientamento nel pubblico. Il più recente rapporto del Comitato degli Utenti ferroviari, reso noto il 15 agosto scorso, ha fotografato questo malessere non più latente. L'esercizio 1995/96 ha raccolto 11.640 reclami, con un aumento del 14,6 per cento rispetto all'esercizio precedente. I passeggeri scontenti si lamentano soprattutto per la scarsa puntualità (33 per cento di

segnalazioni in più). La carenza in termini di comfort del materiale rotabile è pure nell'occhio del ciclone (le segnalazioni sono cresciute addirittura del 78 per cento in un anno). In particolare sono criticati gli spazi troppo angusti tra un sedile e l'altro e i difetti del sistema di climatizzazione. Anche la ristorazione in vettura (un servizio tradizionalmente popolare oltre Manica) è stato oggetto di critiche, mentre risultano meno numerosi (12 per cento in meno) i reclami per mancate coincidenze.I risultati sono tanto più preoccupanti se si considera che nello scorso decennio le Ferrovie britanniche, allora integralmente statizzate, ricevevano non più di 3/4 mila reclami



mediamente ogni anno. Naturalmente gli avversari della privatizzazione – Partito Laburista in testa – hanno trovato nelle 70 pagine del rapporto del Comitato di Utenti non pochi argomenti a sostegno delle proprie tesi. Per altro il documento si astiene dal dare giudizi politici, ma denuncia il ritardo degli investimenti programmati, anche sulle principali linee, come la Londra-Glasgow, che mostra preoccupanti segni di deterioramento.

Tre presidenti in un anno per le Ferrovie francesi

Se la privatizzazione non sembra certo essere la panacea di tutti i problemi che affliggono il trasporto ferroviario, nondimeno anche nazioni tutrici della funzione pubblica delle loro reti, come la Francia, debbono affrontare passaggi costellati da difficoltà. La Sncf (azienda che gestisce i collegamenti su rotaia oltralpe) nel giro di un anno soltanto ha conosciuto tre diversi presidenti. Dopo Jean Bergougnoux, silurato dal Governo in seguito agli aspri conflitti sociali che hanno accompagnato la fine del 1995, anche il successore, Loik Le Floch-Prigent, è stato costretto alle dimissioni per una vicenda giudiziaria che ne aveva provocato l'arresto il 4 luglio scorso. Un episodio con forti similitudini con quello che, un paio di mesi più tardi, avrebbe travolto l'Amministratore delegato delle Fs, Lorenzo Necci. Una stagione così convulsa non poteva non lasciare profonde tracce nell'opinione pubblica transalpina. Anche qui partiti, sindacati, associazioni di utenti e singoli cittadini si sono interrogati a lungo sulle cause del malessere che ha colpito la Sncf e sulle possibili vie d'uscita dalla crisi. Non bisogna dimenticare che anche in Francia il sistema ferroviario costituisce da sempre un pilastro dell'economia pubblica. Se in Gran Bretagna il treno è importante soprattutto per ragioni storiche e sentimentali (l'isola fu nel secolo scorso la culla della civiltà industrial-ferroviaria), se in Svizzera l'attaccamento alla rotaia discende dalla capillarità della rete e dalla proverbiale puntualità che ne fanno un motivo di identità nazionale, nell'Esagono la forza del treno nell'immaginario collettivo risiede nei primati in termini di velocità del Tgv, che hanno posto la Francia all'avanguardia nel mondo. Le difficoltà e gli scandali che colpiscono, magari solo indirettamente, le ferrovie sono dunque vissuti come una ferita all'orgoglio nazionale. Non facile si presenta il compito del nuovo presidente, Louis Gallois, nel restaurare la fiducia dei concittadini nell'istituzione ferroviaria. Negli intendimenti esplicitati fin dalle prime settimane di mandato, Gallois ha sottolineato tre punti di riferimento cui ispirarsi: l'attenzione alla clientela, il proseguimento del progetto di sviluppo industriale, già abbozzato dal predecessore, e la crescente autonomia dallo Stato. Uomo con origini politicamente riconducibili a sinistra, ma nominato da un Governo a guida neogollista, Gallois sembra la persona più indicata per portare avanti la graduale modernizzazione dell'azienda, evitando altri laceranti conflitti con la base sindacale.

Una "tribuna aperta" per la clientela

Il dibattito che ha accompagnato le tumultuose vicende francesi nel corso dell'ultimo anno ha trovato un'ampia eco sulle pagine de "La vie du rail". Testata storica della Sncf, pubblicata da oltre mezzo secolo e diffusa per abbonamento e in edicola, questa rivista ha una cadenza settimanale (caso pressoché unico tra le testate specializzate nei trasporti) e si rivolge a un pubblico eterogeneo di clienti, ferrovieri, esperti e semplici amatori della rotaia. La redazione de "La vie du rail" già da tempo è riuscita a trasformare il giornale da organo ufficioso dell'azienda a rivista aperta ai diversi punti di vista di chi si occupa del settore. Non solo accanto alle pagine dedicate al trasporto ferroviario compaiono rubriche fisse che trattano di altre forme di mobilità (mezzi urbani, aeroporti, strade, due ruote), in un'ottica di progressiva integrazione, ma soprattutto le pagine dedicate al "Dialogo" offrono lo spazio per un dibattito assai vivace sui problemi più sentiti dalla clientela. Meno numerose delle lettere pubblicate su "Amico Treno", ma in genere mirate a questioni di interesse generale che superano il singolo caso di disservizio, le opinioni pubblicate assomigliano a una "tribuna aperta", cui tuttavia può accedere chiunque (sempre che sappia, appunto, illustrare un problema di interesse comune). Si va dalla politica tariffaria al funzionamento dei sistemi informativi, alla difesa del servizio pubblico nelle regioni più marginali, allo spinoso tema della sicurezza sui treni suburbani spesso nel mirino della microcriminalità. Senza trascurare dotte disquisizioni storiche sull'evoluzione del servizio o dettagliati confronti su quanto avviene in altre nazioni.

Il sondaggio per gli utenti dell'area parigina

Che i problemi non manchino persino nelle aree dove tradizionalmente il trasporto collettivo gioca un ruolo di grande rilievo lo attesta anche un recente sondaggio, condotto tra la popolazione dell'Ile-de-France, la grande area metropolitana che circonda Parigi e ospita circa dieci milioni di abitanti. Solo due intervistati su dieci si sono dichiarati molto soddisfatti dei servizi loro offerti. Mentre anche la più piccola carenza nella catena di mobilità collettiva (talora per effettuare uno spostamento è necessario utilizzare bus, treni e metrò in successione) è percepita negativamente dal potenziale cliente che spesso tende a ritornare all'uso della vettura privata. Perciò, nonostante la presenza di una rete estremamente diffusa e capillare, la quota di mercato dei mezzi pubblici nell'Ile-de-France è diminuita dal 33,5 al 30 per cento negli ultimi vent'anni. Infatti, mentre la fetta del trasporto collettivo è nettamente prevalente nella città di Parigi (62 per cento sul totale degli spostamenti) e per gli spostamenti pendolari verso la città (55,7 per cento), la stessa tende a diminuire nettamente per quanto attiene alla mobilità tra i diversi comuni di cintura, gonfiatisi enormemente col passare degli anni. E tutto ciò è perfettamente spiegabile, se teniamo conto che, su queste relazioni, si sono costruite molte autostrade o vie a scorrimento rapido, mentre la struttura ferroviaria e metropolitana poggia ancora sostanzialmente sui tradizionali assi di penetrazione di impronta ottocentesca e, almeno per ora, le nuove linee orbitali sono ancora allo stadio di progetto. Dal che si desume che l'effettivo rilancio del treno, in Francia come altrove, dipende certamente anche dall'attitudine al dialogo e dall'attenzione alla clientela, ma non può prescindere dagli investimenti necessari per adeguare la rete alle esigenze di mobilità in continua evoluzione.

Commuter

Da visitare in treno

a cura di Marisa Radogna

Giambattista Tiepolo
1696-1996
Venezia, Museo del Settecento Veneziano Ca' Rezzonico
Dorsoduro, 3136 San Barnaba
6 settembre/8 dicembre '96
Orario: tutti i giorni dalle 10.00 alle 19.00
(ven. e sab. 10.00 – 22.00)
Catalogo Skira
Informazioni: tel. 041/2707607-717



Art Decò (Boemia 1918-1938).

Il fascino di Venezia ha, in autunno, un qualcosa in più: la suggestione dei colori è da sola motivo per suggerire una visita alla città lagunare.Un'ulteriore occasione per un soggiorno, prima di Natale, è la mostra dedicata a Giambattista Tiepolo, organizzata dall'Assessorato alla Cultura del Comune di Venezia insieme alla Soprintendenza ai Beni Artistici e Storici di Venezia e al Metropolitan Museum of Art di New York, per celebrare il terzo centenario della nascita dell'artista.
Nell'atrio della stazione di Venezia Santa Lucia è stato allestito uno stand dove è possibile richiedere informazioni sull'esposizione.
Per raggiungere Ca' Rezzonico dal piazzale della stazione si può utilizzare la linea n° 1. Se si vuole andare a piedi, il percorso è di circa 20 minuti: sempre nell'atrio della stazione conviene procurarsi una piantina della città (lungo l'itinerario a piedi il visitatore può orientarsi seguendo le frecce che segnalano il percorso per l'esposizione).
I capolavori del grande pittore veneziano, provenienti da musei e collezioni di prestigio internazionale, sono ospitati nei maestosi ambienti di Ca' Rezzonico, disposti al secondo piano, in undici sale. L'imponente palazzo – che del Tiepolo conserva importanti affreschi – è stato oggetto di recenti interventi di restauro e di impiantistica per la protezione delle opere d'arte.
L'allestimento della mostra è stato studiato per consentire la piena comprensione della ricca produzione pittorica e decorativa del Tiepolo. A supporto di una completa fruizione, sono stati realizzati pannelli didattici di agevole lettura.
Ciascuna opera è inoltre segnalata con un codice di riferimento a una delle cinque sezioni tematiche in cui è suddivisa l'esposizione: *produzione giovanile* (color nocciola), *committenza laica* (rosso), *committenza religiosa* (viola), *ritratti e teste di fantasia* (arancio), *modelli, capricci e stampe* (verde). I colori di identificazione permettono al visitatore di seguire un preciso percorso tematico e di approfondire particolari momenti dell'intensa attività di Giambattista Tiepolo. Accanto ai capolavori della pittura religiosa troviamo quelli della decorazione celebrativa, le splendide scenografie delle apoteosi, le tele di soggetto mitologico o dei poemi classici (Ovidio, Tasso), ritratti e immagini votive. Grandissimi esempi dell'armonia delle composizioni, della vasta gamma cromatica, degli effetti di luce e di trasparenza, della plasticità delle figure, della personale interpretazione dei grandi personaggi del mito e di vicende eroiche.
L'ampia selezione delle opere proposta dai curatori dell'esposizione offre una puntuale testimonianza dell'evoluzione stilistica del Tiepolo (dagli esordi alla maturità), consente di individuare le molteplici matrici d'ispirazione e rende possibile la concentrazione sugli sviluppi delle tecniche espressive ed estetiche dell'artista. Dalle prime prove influenzate dalla corrente chiaroscurale (Piazzetta, Bencovich) ai lavori che rivelano le attenzioni rivolte dal Tiepolo a Sebastiano Ricci e al Veronese, fino alle opere che documentano la definizione di una piena autonomia creativa.

Art Déco
Boemia 1918-1938
Padova, Palazzo della Ragione
Via VIII Febbraio
14 settembre/22 dicembre 1996
Orario: tutti i giorni dalle 9.00 alle 19.00
apertura serale giovedì dalle 21.00 alle 23.00
Catalogo Electa
Informazioni: tel. 049/8205006
Ingresso ridotto per i possessori di biglietto ferroviario

Nel panorama espositivo dell'autunno '96, un appuntamento da segnalare è la mostra sull'Art Déco boema, allestita a Padova nel prestigioso Salone del Palazzo della Ragione.
La sede espositiva si raggiunge dalla stazione Fs di Padova con l'autobus n° 18 o facilmente a piedi in 10/15 minuti: da Corso del Popolo si prosegue sempre dritto per Corso Garibaldi (a sinistra i Giardini dell'Arena e la Cappella degli Scrovegni con l'interno ornato dai famosi affreschi di Giotto) fino a Piazza Garibaldi, si percorre poi Via Cavour, la zona pedonale e quindi si giunge al Palazzo della Ragione tra Piazza delle Erbe e Piazza della Frutta. Al ritorno, si consiglia la visita

del vicino Stabilimento Pedrocchi, dove al Piano Nobile è allestita la mostra sui vetri Daum di Nancy tra Art Nouveau e Art Déco (alla quale si può accedere gratuitamente esibendo il biglietto d'ingresso per la mostra del Palazzo della Ragione).
L'esposizione *Art Déco Boemia* presenta circa seicentocinquanta pezzi: vetri e cristalli incisi e cesellati (coppe, vasi, caraffe, bicchieri, piatti), vetrate, porcellane (opere plastiche, servizi da tè e da caffè, bricchi, terrine), ceramiche, tessuti (merletti, tovaglie), arazzi, tappeti, tendaggi, cuscini, abiti (da sera, in stoffe preziose), scarpe, borsette e accessori, gioielli, gemme, mobili, manifesti, riproduzioni architettoniche e sculture.
Le opere presentate provengono dal Museo delle Arti Decorative di Praga (che ha collaborato con l'Assessorato alla Cultura del Comune di Padova alla realizzazione della mostra), da gallerie, scuole ed enti del territorio boemo e da alcune collezioni private.
Con l'espressione *Art Déco* non si definisce un vero e proprio movimento, ma piuttosto un gusto estetico affermatosi in Europa e negli Stati Uniti nel periodo tra le due guerre. In quell'epoca caratterizzata da profondi cambiamenti, la ricerca artistica si articolò in un ventaglio di proposte, indirizzi e soluzioni.
Negli anni Venti lo stile Déco prevalse in tutti i settori delle arti decorative: nell'architettura, nell'arredamento d'interni, nella tappezzeria, nella moda, nella legatoria, nei manifesti, nei metalli.
Uno stile eclettico, nel quale si mescolano svariate tendenze: elementi desunti dal cubismo, motivi futuristi, ispirazioni neoclassiche, echi del rococò e del biedermeier, influenze dell'arte orientale e delle culture primitive. Uno stile contraddistinto da forme geometriche e stilizzate, semplici, eleganti, sobrie e marcate, da linee curve ma nette, o spezzate e angolose, da composizioni simmetriche, da combinazioni di colori vivi (rosso, nero, argento, cromo, arancio, verde mela) e contrasti accentuati, da motivi floreali, soggetti faunistici e figure femminili.
La mostra di Padova sull'Art Déco vuole sottolineare le varianti dell'evolversi del gusto non solo nei diversi campi che riflettono i profondi mutamenti nel modo di vivere all'indomani della Grande Guerra, ma anche nei diversi Paesi in cui esso si sviluppò, con una molteplicità di aspetti simultanei e spesso contrastanti. In particolare focalizza l'attenzione sul decorativismo nazionale boemo, una produzione artistica che ebbe notevoli influenze sulle tendenze espressive e ottenne, dai contemporanei, riconoscimenti internazionali di rilievo.



All'*Exposition Internationale des Arts Décoratif industriels et modernes* di Parigi del 1925 vennero assegnati al padiglione cecoslovacco oltre cinquanta primi premi. Alcune tra le opere esposte e premiate sono presenti nella rassegna padovana: i preziosi lavori di incisione di Josef Drahonovsky, i vetri del Museo di Novy Bor, i cristalli disegnati dallo scultore Jaroslav Horejc e il pregiato merletto in lino, cucito su progetto di Emilie Palicková, con motivi figurativi, premiato a Parigi con il Gran Prix e la medaglia d'oro.



Tesori di Praga
La pittura veneta del '600 e del '700 dalle collezioni nella Repubblica Ceca
Trieste, Scuderie del Castello Miramare
Viale Miramare
7 luglio '96/7 gennaio '97
Orario: tutti i giorni dalle 9.00 alle 19.00
Catalogo Electa
Informazioni: tel. 040/410352
Ingresso ridotto per i possessori di biglietto ferroviario
Collegamento dalla stazione di Trieste Centrale: autobus n. 36

È legata al territorio boemo un'altra iniziativa culturale di notevole richiamo, frutto della collaborazione tra una città italiana e la capitale della Repubblica Ceca. Parliamo di un evento importante, l'esposizione a Trieste delle opere di autori veneti del Seicento e del Settecento, ritrovate nel territorio della Corona boema. Il curatore della mostra, Ladislav Daniel (già direttore della Galleria Nazionale di Praga), con una complessa ricerca durata circa dieci anni, è riuscito a rintracciare nella Repubblica Ceca quasi centocinquanta dipinti di autori veneti. Una settantina di queste opere sono giunte in Italia per dar vita alla rassegna del Castello di Miramare. Parte dei dipinti non era mai stata finora riprodotta in catalogo, alcuni quadri non erano mai stati esposti, altri mai usciti prima dalla Repubblica Ceca. Soltanto otto delle opere presenti in mostra erano già state in Italia. A questo aspetto va sommato il pregio dei lavori e il rilievo degli autori. Nel percorso espositivo è possibile ammirare opere di Domenico Tintoretto, Leandro Bassano, Domenico Fetti, Bernardo Strozzi, Piero della Vecchia, Sebastiano Ricci, Antonio Balestra, Giovanni Antonio Pellegrini, Giovanni Battista Piazzetta, Michele Marieschi, Francesco Guardi, Giovanni Battista Pittoni e Giambattista Tiepolo. Da fine gennaio e fino alla prossima primavera la rassegna verrà riproposta nel Maneggio del Castello di Praga.



Sebastiano Ricci, "Bacco e Arianna", cm 105x140, Praga Galleria Nazionale.

Da leggere in treno

a cura di Carlo Pino e Daniela Cremona



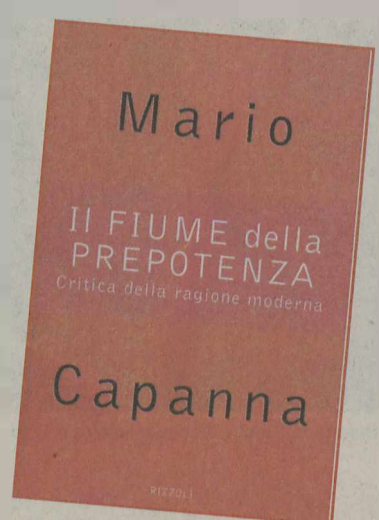


Metaforica-mente, cioè la mente che produce metafore. Ma quali e come? Rispondono i due autori: Roberto Spingardi, manager di lunga esperienza, e Rossana Pace, giornalista e saggista che oggi si occupa di Relazioni Esterne presso il Senato della Repubblica. Un manager e una giornalista, un *uomo* e una *donna*, che con tono disinvolto e ironico trattano temi e problemi rimasti finora nell'ambito degli studi di retorica e di filosofia.
"Genesi" ci spiega l'occasione ludica che ha originato il lavoro. "Metafora nella vita" e "Vita della metafora" sono le sezioni curate rispettivamente da Spingardi e da Pace. "L'eterna vitalità della metafora" ospita momenti di riflessione sull'argomento. Chiude il libro una breve bibliografia: "Per saperne di più".
Spingardi – da uomo – sottolinea l'importanza della metafora come strumento di spiegazione e ordinamento del mondo: il *suo* mondo, quello dell'azienda. Pace – da donna – preferisce invece mettere in rilievo l'importanza che nella sua vita ha la metafora come luogo dell'irrazionale. Non a caso l'amore, la poesia, le atmosfere, gli uomini sono gli argomenti che più ricorrono nelle pagine che lei ha scritto. Le due sezioni, tanto diverse per impostazione, si giustificano però nel gioco di specchi razionale (psiche maschile)/irrazionale (psiche femminile), un gioco che può anch'esso rappresentare una delle attività della mente (quella che si esprime con le metafore). Moderno Linneo, Spingardi cerca nella sua parte di descrivere i comportamenti degli uomini mascherando questi ultimi da animali. Sono le pagine che più ci hanno stimolato e divertito (come resistere, infatti, alla tentazione di individuare i personaggi?) e... che vi consigliamo di non perdere assolutamente.
Della quarta parte per così dire *teorica* discuteremmo volentieri, ma è cosa che preferiamo lasciare agli studiosi dell'argomento.

● *Roberto Spingardi-Rossana Pace*
"Metaforicamente"
190 pagine,
Edicomp
Roma, 19.500 lire

Mario Capanna è uno che il treno lo prende spesso. E non manca mai di sottolinearlo a ogni nostro incontro. In questo suo ultimo libro – forse per fugare ogni nostro residuo dubbio – titola il primo capitolo "In treno". In uno scompartimento di un "intercity Milano-Roma, una mattina di novembre verso la fine del millennio" Mario incontra Cinzia, una laureanda in lingue, e Ahmadu Mbida, un angolano stabilitosi nel nostro Paese, e con loro intraprende una piacevole conversazione. Vengono interrotti dall'arrivo di "un signore corpulento, sarà sulla sessantina, ben vestito, aria da manager, vociante in un telefonino" che si intromette nei discorsi quasi con violenza, dimostrando tutta la sua prepotenza che "(...) emerge dal modo in cui è entrato senza salutare, dalla rozza sicumera con cui si è catapultato nella conversazione in corso senza nemmeno scusarsi per l'intrusione, dalla spocchia delle convinzioni, mai fecondate dal dubbio della propria pochezza". L'episodio fornisce a Capanna lo spunto per riflettere sulle origini della prepotenza e sulle sue manifestazioni nei vari periodi storici, dalla Grecia di Omero alla Bibbia, da Cartagine a Hiroshima, dalle crociate al secolo dei Conquistadores, da Galileo ai nostri giorni. L'autore adopera l'*arte* della maieutica per mettere i suoi lettori di fronte a una Storia interpretata attraverso la prepotenza.

● *Mario Capanna*
"Il fiume della prepotenza"
200 pagine,
Rizzoli
Milano, 25 mila lire



Se cercate letture consolatorie questo libro non fa per voi. La vicenda inizia a Damasco: un taxi collettivo porta verso Beirut Yasmine, giovane donna araba in fuga da millenni di tradizioni, Farah, cantante di belle speranze, Abu Mustafa, vecchio pescatore, e Ta'an, appena laureato in Farmacia. Corre l'anno 1974, Beirut è ancora la "piccola Parigi" del *jet set* internazionale, miraggio di facili successi e ricchezze. Le storie individuali dei personaggi quasi non si intersecano, ma come fili di un arazzo restituiscono al lettore il grande quadro di una città corrotta, gravida di una violenza che sfocerà in guerra interna nel 1975 – ma questo la scrittrice non poteva ancora saperlo. I sentimenti non hanno libera cittadinanza, "altri equilibri governano Beirut", i rapporti umani si riducono a una spietata partita a poker. Chi vuol fuggire dal proprio destino sociale deve ubbidire alle regole ferree del *business* o soccombere. I nostri protagonisti soccomberanno, la morte o la follia bruceranno le ali dei loro sogni. Solo Mustafa, figlio di Abu, tenterà una via diversa unendosi ad altri miseri pescatori e cercando di restituire senso alle parole "rispetto", "diritto", "giustizia".
Il racconto a tinte forti ha un buon ritmo narrativo. Bello il contrappunto dei presagi che si rincorrono nelle storie parallele. Grazie alla Jouvence per averci fatto conoscere questo lavoro di Ghada Samman, scrittrice tra le più note e lette del mondo arabo, che con coraggiosa libertà affronta tabù sessuali, religiosi, politici e sociali.

● *Ghada Samman*
"Un taxi per Beirut"
121 pagine,
Jouvence Editrice
Roma, 16 mila lire

Attrici comiche italiane si cimentano scrivendo sul tema dell'incombente cambio di millennio e su questo ordito e questa trama si intreccia il testo. Interessante è la ricognizione, posta in premessa dalla curatrice, sul fenomeno della comicità al femminile che nel nostro Paese prende forma compiuta negli anni Ottanta.
Sullo stesso tema si muovono le interviste a Lella Costa, Cinzia Leone, Susy Blady, Ange-

la Finocchiaro e Carla Signoris, che chiudono la raccolta. Utili e ben curate schede biografiche corredano ogni singolo intervento.
Quasi tutte le attrici tentano di "sottrarsi al rito" di un evento già troppo anticipato, il Capodanno 1999. Ognuna col proprio timbro comico gioca con le proiezioni, immaginarie ma verosimili, delle nostre angosce contemporanee: solitudine metropolitana, prigioni domestiche, presenzialismo fatuo, amori impossibili, miserie quotidiane camuffate, identità rattrappite in modelli televisivi, pervasività di silicone, auto, plastica, telefonini, tv... Il comico, dunque, come altra faccia del tragico. In questa "istantanea di gruppo del mondo comico femminile" constatiamo – ahimè – che pochissime sono ottimiste. Gli occhi smaliziati e ironici che indagano i nostri "tic" sono quelli di giovani attrici improntate, nel bene e nel meno bene, dall'esperienza femminista. Certo fu grazie alla grande spinta sociale del movimento delle donne negli anni Settanta che alcune attrici comiche iniziarono a distaccarsi da ruoli comprimari e subalterni acquistando una autonoma vita artistica.
Qualche snob potrebbe classificare questo come un *instant book*. Se anche fosse, ci sembra tuttavia un simpatico *instant* da leggere viaggiando.

● *Simona Ressico*
"Donne sull'orlo del terzo millennio"
94 pagine,
Zelig Editore
Milano, 6 mila lire

È una raccolta di testi usciti in una rubrica dallo stesso titolo, pubblicata tra il '92 e il '93 nel supplemento libri de "l'Unità". "Smarriti" sono i libri che perversi meccanismi dell'industria culturale rendono ormai introvabili, opere "qualitativamente superiori al 99 per cento delle 'novità' che senza tregua intasano il mercato... Libri defunti, dimenticati".
Bellocchio non è un bibliofilo che segnala rarità, neppure pretende di fornire saggi critici esaustivi. Nei limiti delle due cartelle si accontenta di suscitare nel lettore qualche curiosità, dare qualche indicazione, spunto, promemoria. E ci riesce.
A essere illuminati "con la scarsa e breve luce di un fiammifero" sono testi di Kracauer, Lawrence, Goethe, Belinskij, Kierkegaard, Gide, Tolstoj, Orwell, Wilson, Bernanos, Cechov, Greene, Brecht, Herzen per citare solo i nomi più noti. Benché la rubrica sembri non avere un piano, l'autore a posteriori individua un filo di interna coerenza. I generi privilegiati sono il pamphlet, il diario, l'epistolario, le testimonianze. "(...) Sull'opera prevale l'autore, sull'autore l'uomo". "Quasi tutti gli scrittori rappresentati sono colti nei loro rapporti col potere, in situazioni che esigono la messa in pratica delle idee, il compimento di scelte gravi, talora decisive: un'esperienza che li accomuna a tutti gli uomini".
Più che una riesumazione di libri perduti, la raccolta ripropone alcuni valori che "l'Attualità vorrebbe obsoleti, defunti", esempi di pensiero, di stile, di moralità.
Non aspettate che questo libro raggiunga l'immenso cimitero editoriale.



● *Piergiorgio Bellocchio*
"Oggetti smarriti"
180 pagine,
Baldini & Castoldi
Milano, 24 mila lire

Il sottotitolo "L'antifascismo nella società italiana. 1922-1939" fa luce sul tema. "In oggetto" sono tutte quelle donne inquisite, denunciate, arrestate, processate, incarcerate durante il fascismo attraverso le maglie del Tribunale Speciale, i cui documenti sono accessibili solo da pochi anni. Attraverso i rapporti di polizia e il materiale sequestrato – lettere, fotografie, diari, carte private, oggetti personali – emergono le radici di un'identità collettiva, umana prima ancora che politica. "È come se, inconsapevolmente, (...) gli aguzzini abbiano lavorato perché fosse possibile raccontare la storia delle loro vittime".
Nella ricerca si privilegia la categoria interpretativa dell'antifascismo *esistenziale*. Nella prima parte, De Luna ripercorre gli scenari collettivi mettendo a confronto il ricco materiale del Tribunale Speciale con la ricerca storica già prodotta sui movimenti politici del ventennio. Nella seconda, l'autore coniuga "la storia" con "le storie" di sei personaggi femminili, ricche di pathos e narrate con grande sensibilità e qualità letteraria. Sei figure di donna, che altrimenti avrebbero sembianze di larve cartacee rinchiuse in freddi rapporti polizieschi, sono restituite al loro spessore, alla dignità della loro complessa vicenda umana e politica.

● *Giovanni De Luna*
"Donne in oggetto"
440 pagine,
Bollati & Boringhieri
Torino, 50 mila lire

"Un invito a interrogare le parole chiave della nostra tradizione filosofica. Uno strumento per avvicinarsi a un sapere che non va delegato ad altri. Un'occasione per ripensare problemi e significati che attraversano la nostra esperienza". In queste frasi è racchiuso il piano di un'ottima collana, "Quinquette filisofiche", uscita in Francia agli inizi degli anni Novanta e tradotta per i tipi di Episteme.
Interessante il taglio: una parola-concetto – in questo caso il "desiderio" – rivisitata attraverso millenni di pensiero filosofico e non, da Epicuro a Lacan, da Platone a Sartre, da Aristotele a Dante con puntate nel mito di Aristofane e del Don Giovanni... Questi e altri percorsi per capire natura e origine del desiderio, la sua irriducibilità al concetto di "bisogno", il desiderio del desiderio, il desiderio alienato e quello liberato. Un invito a trovare, in altre parole, quel filo di razionalità che libera il desiderio dalla confusione senza dover mutilare i propri impulsi.
Ci sembra questo un ottimo esempio di divulgazione di una disciplina che ai più – non sempre a torto – appare come vuoto e involuto esercizio del pensiero. Una buona traduzione ci restituisce una piacevole e non sofferta lettura.
Gli altri titoli in collana finora usciti sono: "La coscienza", "La giustizia", "Teoria ed esperienza", "Natura e cultura" e "L'altro". Per chi vuole meditare in treno.

● *Chantal Jaquet*
"Il desiderio"
102 pagine,
Episteme Editrice
Padova, 10 mila lire



Uno strano libro: la raccolta di stupide domande – più di quattrocento – che sono state rivolte al regista Paolo Beldì, famoso per trasmissioni televisive come "Lupo solitario", "Matrjoska", "Araba fenice", "Mai dire banzai", "Mai dire mundial", "Mi manda Lubrano", "Diritto di replica", "Su la testa!", "Svalutation", "Quelli che il calcio...". Il titolo – oltre a essere una delle domande che il lettore troverà a pagina 13 con la risposta: "Perché non ho abbastanza facce da inquadrare e poi, piuttosto che vedere sempre le solite facce..." – segnala una specie di *mania* di Beldì, manifestata soprattutto nelle trasmissioni "Diritto di replica" e "Quelli che il calcio...": ricercare strettissimi dettagli di mani, occhi, particolari dei vestiti e scarpe degli intervistati o degli ospiti. Il bello è che alle domande seguono sempre delle risposte... il più delle volte simpatiche.
Tempo di lettura: un'ora in treno.

● *Paolo Beldì*
"Perché inquadri i piedi?"
64 pagine,
Zelig Editore
Milano, 12 mila lire

Malpensa 2000: l'aeroporto del futuro

Sarà fondamentale, però, l'apporto del nuovo sistema di collegamenti ferroviari

Con un recente decreto il Ministero dei Trasporti ha stabilito che il traffico aereo gravante sullo scalo di Linate – a eccezione dei collegamenti fra Milano e Roma – verrà prossimamente spostato sull'aeroporto di Malpensa. Si tratta di una decisione di notevole importanza, che ribadisce il ruolo strategico attribuito allo scalo intercontinentale di Malpensa, destinato a diventare il principale punto di riferimento rispetto agli aeroporti del Sud Europa e quindi il primo scalo del Nord Italia. Il progetto di potenziamento della struttura di Malpensa – denominato "Malpensa 2000" – per avere il successo auspicato dovrà però essere accompagnato da una serie di interventi sulle reti ferroviarie e stradali, per consentire un'ottimale integrazione fra le varie modalità di trasporto.

Il quadro riassuntivo della situazione è stato tracciato nel corso della riunione della Commissione Europea dei Trasporti tenutasi a Milano la scorsa estate e alla quale hanno partecipato anche la Regione Lombardia, il Comune di Milano, la Tav Spa (la società responsabile della realizzazione della rete ferroviaria ad alta velocità), la Italferr Spa (la società di Ingegneria delle Fs) e la Società autostrade.

"Malpensa 2000" è infatti uno dei 14 progetti prioritari individuati dall'Unione Europea nel vertice di Essen. Dovrebbe essere, fra l'altro, il primo a essere realizzato. Secondo le previsioni effettuate dai tecnici la nuova aerostazione sarà pronta per il primo gennaio del '98. Vari sono gli interventi infrastrutturali che permetteranno l'accesso all'aeroporto e il suo ottimale collegamento con il territorio. Per ciò che attiene l'integrazione con la rete ferroviaria, le comunicazioni con Milano saranno realizzate (coerentemente con la programmazione del Servizio Ferroviario Regionale, che integra le linee delle Fs e delle Ferrovie Nord Milano, secondo tempi – purtroppo – non ancora completamente definiti) attraverso la linea Malpensa-Saronno e la costruzione di una nuova linea Malpensa-Busto Arsizio che permetteranno sia l'attestamento nella stazione Fnm di Milano Cadorna che il collegamento con il costruendo Passante Ferroviario e, quindi, un'ottima penetrazione urbana.

Si sta inoltre studiando la possibilità di istituire – dopo una verifica di fattibilità tecnica ed economico-finanziaria – tre ulteriori collegamenti ferroviari: con la stazione di Milano Centrale, con la linea Torino-Milano e con quella del Sempione. Il costo previsto per la realizzazione di questi progetti è stato stimato in 1,43 miliardi di Ecu: il 50 per cento dovrebbe essere finanziato dall'Unione Europea, la parte restante dalle Ferrovie dello Stato. La partecipazione dell'Ue al costo dei lavori rappresenta un'ulteriore conferma della valenza internazionale dei collegamenti ipotizzati. È infatti importante ricordare che, grazie a due interconnessioni (a est e a ovest) che attraversano la stazione di Novara, sarà possibile raccordare la futura linea ad Alta Velocità Torino-Milano alla rete ferroviaria esistente e quindi all'aeroporto di Malpensa.

La definizione del progetto è stata affidata all'Organismo Tecnico istituito dal Protocollo di Accordo siglato l'11 febbraio '93 fra la Regione Piemonte e le Ferrovie dello Stato, nel quale sono previste la realizzazione delle linee ad Alta Velocità e l'organizzazione del sistema ferroviario in Piemonte.

Sono anche in corso degli studi, in collaborazione con le Ferrovie Svizzere, per la realizzazione – nel lungo periodo – di un grande asse infrastrutturale attrezzato nord-sud attraverso la Pianura Padana e la Svizzera: una nuova galleria potrebbe essere prevista in corrispondenza del valico del Gottardo.

In merito all'adeguamento della rete stradale, dalla riunione della Commissione Europea è emerso che è quasi ultimata la prima fase dei lavori di potenziamento della A8 e che il prolungamento della Ss 336 sarà completato con l'entrata in esercizio della nuova aerostazione. In particolare, per quanto riguarda gli interventi sulla A8, sono già stati conclusi i lavori di costruzione della quarta corsia da Milano-Fiorenza a Lainate, mentre proseguono quelli per la terza corsia fra Lainate e Gallarate e quelli per il potenziamento dello svincolo di Busto sulla Ss 336 per l'aeroporto. È poi prevista una seconda fase di lavori, che potrebbe essere conclusa fra il 1998 e il 1999, per la realizzazione della corsia di emergenza continua fra Milano e Gallarate, per la ristrutturazione degli svincoli di Castellanza e Legnano e per il potenziamento della barriera di Milano nord.

Ma la preoccupazione di molte amministrazioni locali, soprattutto della Provincia di Varese, è legata proprio alla constatazione che il maggior carico di passeggeri gravante su Malpensa difficilmente potrà essere sostenuto dalla sola A8 priva – almeno fino al 1999 – di corsia di emergenza. Al di là delle problematiche emerse, comunque, tutte le parti sono state concordi nel ribadire la necessità di portare a compimento il progetto di "Malpensa 2000", che rappresenta un'ulteriore possibilità di crescita del sistema dei trasporti, ma soprattutto una straordinaria occasione di sviluppo economico e occupazionale delle regioni interessate dalle infrastrutture.

Nicoletta Albano



I lavori per la costruzione dell'aeroporto di Malpensa 2000.

Iniziative

E IL VAPORE SBUFFÒ



PIEMONTE

Organizzata dal "Comitato per il 140° anniversario della linea", si è tenuta, dal 17 al 22 settembre, una riuscitissima manifestazione che ha vissuto il suo epilogo domenica 22, con l'effettuazione di due viaggi con treno a vapore sulle linee Biella-Santhià e Biella-Novara.
Il treno d'epoca era trainato da due locomotive, la 640.143 del Deposito locomotive di Cuneo e la locotender 940.022, giunta per l'occasione da Verona, ed era composto da sette carrozze centoporte e un bagagliaio a due assi. Le due sbuffanti macchine hanno portato a termine la loro fatica senza far rilevare problemi tecnici, nonostante la loro veneranda età e nonostante la pendenza di oltre il venti per mille delle linee.
Più di mille i passeggeri e centinaia le persone assiepate nelle stazioni della linea: con la loro partecipazione e il loro entusiasmo – pur sotto la pioggia – hanno decretato il successo della manifestazione, che già nei giorni precedenti, con mostre e visite guidate nella stazione di Biella, aveva attirato un numeroso pubblico.
Con la Direzione regionale trasporto locale Piemonte hanno partecipato all'iniziativa numerosi Enti e Associazioni, che ne hanno sostenuto interamente il costo, consentendo che il ricavato della vendita dei biglietti fosse interamente devoluto in beneficenza al "Comitato Edo Tempia", per la lotta contro i tumori.

Walter Neirotti

VALLE D'AOSTA

Entra sbuffando nella suggestiva cornice naturale della Valle d'Aosta, regalando – a viaggiatori e a semplici curiosi – immagini e antichi ricordi di un ambiente "d'autrefois".
È il treno a vapore protagonista, anche quest'anno, della "Cinque giorni, dal 5 al 9 agosto, col vapore", un'iniziativa promossa dalla Direzione regionale trasporto locale Valle d'Aosta, in collaborazione con l'Apt di Courmayeur.
Una manifestazione che si è rivelata come uno dei momenti clou dell'estate valdostana, riuscendo ad attrarre oltre 1.200 persone, tra adulti e ragazzi, incuriosite da un viaggio in treno assolutamente straordinario nella Bassa (fino a Pont Saint Martin) e Alta (fino a Pré St. Didier) Valle e arricchito dalla degustazione, durante il tragitto, di prodotti tipici valdostani offerti dalle aziende agricole regionali, oltre alle visite guidate nel ricco patrimonio archeologico della città di Aosta.

Silvano Roggero



Alto Adige

Linea della Val Pusteria

Nata nel 1871 sotto l'impero austro-ungarico per collegare il Tirolo Settentrionale (Innsbruck) e il Tirolo Orientale (Lienz), la linea ferroviaria della Val Pusteria compie quest'anno 125 anni. Nell'ultimo fine settimana di agosto e nei giorni 6, 7 e 8 settembre, per festeggiare l'avvenimento, sono state istituite alcune corse con una locomotiva a vapore della serie 740 e cinque carrozze storiche "Centoporte".
Oltre ad ammirare dal finestrino lo stupendo paesaggio del tratto italiano tra Fortezza-Casteldarne-Brunico-Dobbiaco-S. Candido, chi ha partecipato all'iniziativa ha ripercorso momenti di storia e cultura della vallata: un viaggio nel tempo attraverso gli ultimi 125 anni. Con tappe previste in ogni stazione, i viaggiatori hanno potuto ammirare artisti di strada, ascoltare buona musica, farsi incuriosire da foto e documenti storici, deliziarsi con prelibatezze culinarie in scenari contadini d'inizio secolo, documentarsi sulla storia della tratta ferroviaria percorsa, assistere a una sfilata di abiti in uso negli ultimi 125 anni, partecipare alla festa di commiato tenuta a S. Candido, meta finale.
L'iniziativa ha dunque rappresentato una buona occasione di promozione turistica della Val Pusteria in un momento di significativo rilancio della linea ferroviaria che l'attraversa. Nel secondo dopoguerra, con il trasferimento del confine al Brennero, la linea ferroviaria in Val Pusteria si è trovata a svolgere essenzialmente traffico locale, subendo un lento declino negli anni '70 e '80. Come già comunicato nel numero dello scorso aprile, l'elemento di novità è l'apertura al traffico in territorio italiano dei treni Öbb Korridor (Innsbruck-Lienz), che sul tratto di linea italiano Fortezza-S. Candido prima viaggiavano chiusi, in regime di extraterritorialità. Oggi, invece, le direzioni trasporto locale di Bolzano e Innsbruck stanno elaborando un programma di integrazione modale fra autobus e treni, con particolare attenzione agli orari e ai punti di scambio, che interesserà l'intera zona a cavallo del Passo del Brennero e della Sella di Dobbiaco, senza interruzione ai confini. Di ciò beneficerà in particolare la linea della Val Pusteria che, con le sue numerose laterali, costituisce un grosso bacino potenziale di traffico. Il programma permetterà così di alleggerire il traffico sulla strada statale salvaguardando una delle più belle valli dell'Alto Adige.

Ewald Fischnaller

Abruzzo

Il treno della castagnata

Caldarroste, tartufo, vino e tanta festa, per gli oltre 200 partecipanti al primo "Treno della Castagnata", organizzato il 20 ottobre scorso dalla Direzione regionale trasporto locale Abruzzo in collaborazione con il Dopolavoro ferroviario di Pescara.
Meta del festoso convoglio speciale è stata la splendida località montana di Civitella Roveto, dove la comunità locale, alla presenza delle autorità, ha accolto i partecipanti con fumanti caldarroste, prodotti gastronomici tipici e l'offerta, a prezzi promozionali, di numerosi prodotti locali (tartufi, insaccati di cinghiale, miele, dolci tradizionali). Non poteva poi mancare l'esibizione della banda. La giornata dei gitanti è stata inoltre allietata dalla visita al centro storico e alla "mostra del fungo", appositamente allestita dal comitato organizzativo.
L'iniziativa si propone come il preludio di una fattiva collaborazione fra Direzione regionale Fs ed Enti di promozione turistica, per valorizzare le linee ferroviarie secondarie che attraversano il territorio abruzzese, incrementando il traffico domenicale e promuovendo le ricchezze culturali e ambientali.

Dario Recubini

Da non perdere

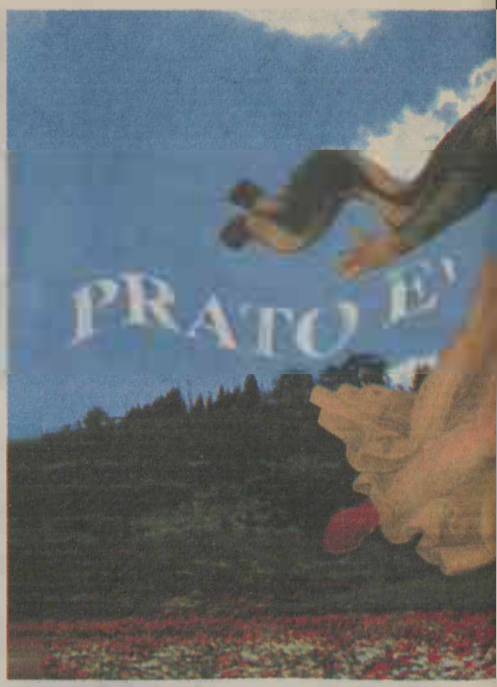
Prato

Una città da scoprire e da proporre

Una sorpresa. È questo il modo più appropriato per definire la sensazione che suscita il primo incontro con Prato e con i suoi dintorni.
Ci si arriva per caso, perché di solito questa località non è compresa tra le mete suggerite dai circuiti turistici tradizionali, che preferiscono segnalare altre famose città d'arte della Toscana. Prato è quindi spesso riprodotta nel nostro immaginario come centro industriale legato allo sviluppo dell'attività tessile, situato nell'hinterland fiorentino.
È invece sorprendente scoprire il patrimonio custodito in questa città, la sua vivacità culturale e i molteplici itinerari proposti sul territorio.
Il centro storico, chiuso nelle mura trecentesche, rappresenta – da solo – il principale museo della città: un museo all'aperto, da assaporare seguendo un percorso denso di interesse, tra grandi esempi di architettura romanico-gotica, rinascimentale e neoclassica. È il primo itinerario, il più utile per comprendere la storia di Prato. Il secondo itinerario è un'attenta visita ai musei (il *Museo Civico*, il *Museo dell'Opera del Duomo*, il *Museo di Pittura murale*, la *Galleria degli Alberti*) e ai luoghi sacri che conservano opere d'arte di significativo rilievo.
Non poteva che essere Prato a ospitare, nel cuore del centro storico, il *Museo del Tessuto*, unico documento completo in Italia sulla storia dell'artigianato tessile e sull'evoluzione delle tecnologie, attraverso una ricca raccolta di tessuti pregiati, dal V secolo a oggi, e un'esposizione dei macchinari e degli strumenti di lavoro.
Un'altra sorpresa che ci riserva la città toscana è l'interesse per l'arte contemporanea e l'attenzione alle tendenze emergenti e alla ricerca espressiva in ogni campo: cinema, teatro, musica, danza, arti visive.
Merita una visita il *Centro per l'Arte contemporanea Luigi Pecci*, un'istituzione culturale sede di importanti manifestazioni ed esposizioni, di una raccolta permanente di opere d'arte contemporanea – in parte disposte anche all'esterno della struttura – e di un'interessante e fornitissima emeroteca.
Un percorso particolarmente suggestivo è la ricerca delle grandi opere di scultura situate all'aperto, in molti punti della città e nei suoi dintorni. È forse l'aspetto più singolare del



Centro L. Pecci "The fountain of youth" di A. Hiennel





volto di questo antico centro toscano, della sua crescita e del suo sviluppo: il rapporto fra arte e ambiente, l'inserimento e la conservazione di opere d'arte negli spazi comuni del territorio. Un esempio è il *Parco Museo di Quinto Martini* a Seano, un paese della campagna toscana vicino a Prato. Nel Parco è stato realizzato un Museo – l'unico all'aperto in Italia a carattere monografico – con l'esposizione di 36 opere in bronzo donate da Quinto Martini al suo comune di origine.
Un altro esempio è la *Collezione di Arte Contemporanea di Giuliano Gori nel Parco di Celle*, un grande spazio dedicato all'arte. Da molti anni, questa vasta area è utilizzata per un'interessante sperimentazione: gruppi di artisti sono invitati a lavorare direttamente nel parco e a dar vita a installazioni permanenti negli spazi assegnati (all'aperto o negli edifici). Lo scopo è stimolare l'artista a confrontarsi con l'ambiente che lo circonda e ad adeguare la propria creatività alla natura, nel rispetto dei vincoli che essa impone.
A corredo degli itinerari di arte e storia – in città e nei dintorni – la provincia di Prato offre sentieri da percorrere a piedi o in bicicletta, dalle montagne dell'Alta Val di Bisenzio, tra boschi di abeti e faggi, alle colline del Montalbano carmignanese. Particolarmente curata la qualità nelle tappe enogastronomiche, con un'ampia scelta tra ville e fattorie con cantine (come la Tenuta di Capezzana a Seano).
Ci sono tutte le premesse, dunque, per inserire Prato tra le proposte di viaggio in Toscana. Un'opportunità è puntare sulla diffusione della dimensione specifica di questa realtà territoriale, originale sintesi di tradizione e innovazione. A tal fine è necessario che gli enti interessati e gli operatori di questa giovanissima provincia si impegnino a lavorare in sinergia con le istituzioni presenti nella regione, in modo da favorire la promozione di Prato non solo come meta alternativa rispetto ad altre più conosciute, ma anche come punto di partenza per un tour in Toscana (valendosi della centralità geografica di Prato e – perché no – dei comodi e rapidi collegamenti ferroviari).
In particolare, la vicinanza con il famoso capoluogo di regione, che forse fino a ora non ha giovato all'attiguo centro "minore", potrebbe invece rappresentare un "contatto" da potenziare e di cui fruire, salvaguardando l'identità e i contenuti propri della città di Prato e della sua provincia.
E questa potrebbe essere la chiave di lettura di un'interessante iniziativa che vede il contributo di Prato – attraverso il Museo Pecci – alla manifestazione *Il Tempo e la Moda: sette grandi mostre a Firenze e a Prato*, della Biennale di Firenze (dal 21 settembre al 15 dicembre '96).
Un evento che è nato dall'idea dell'Arte come perno della comunicazione tra tutte le attività del tessuto sociale (economia, politica, scienza, costume), e al quale la città di Prato partecipa con una progettualità autonoma. Un accostamento, un dialogo e uno scambio tra le due espressioni creative – Arte e Moda – protagoniste dell'iniziativa, ma anche e soprattutto tra gli spazi delle due città toscane coinvolte nella rassegna.
Informazioni:
Azienda di Promozione Turistica di Prato
Via L. Muzzi, 38 – 50047 Prato
Tel. 0574/35141
fax 607925



Prato, il Castello dell'Imperatore

S. Maria di Leuca
Lecce

I frantoi ipogei del Salento
aprile – dicembre 1996
Informazioni: numero verde 167 012537

"E la colomba tornò a lui sul far della sera, ecco essa aveva nel becco un ramoscello d'ulivo. Noè comprese che le acque si erano ritirate" (Genesi 8,11).
Il riferimento anticotestamentario non lascia dubbi sul suo significato simbolico: la colomba messaggera di pace e l'ulivo foriero di rinnovamento, forse in virtù della sua capacità di rigermogliare alla morte del tronco.
Gli usi che in tutta l'antichità si facevano dell'olio di oliva – cibo, illuminazione, abluzioni e cura del corpo – rimandano inevitabilmente a una dimensione umana e divina, materiale e simbolica, economica e culturale, pressoché presente in tutte le diverse civiltà mediterranee, dall'antico Egitto, a Israele, alla Grecia, all'impero romano.
Nella triade in cui si è soliti sintetizzare il modello di alimentazione mediterranea – frumento, ulivo e vite – all'olio spetta una posizione intermedia: non cibo di prima necessità come il pane, ma nemmeno genere voluttuario e conviviale come il vino.
Nonostante la frattura altomedievale avesse portato nuovi generi di nutrizione "barbari" e il prevalere delle risorse silvo-pastorali, il modello produttivo e alimentare dell'area mediterranea rimase invariato fino a tutto il periodo preindustriale. Né gli arricchimenti di origine araba – agrumi, grano saraceno, sorgo – né l'introduzione delle nuove e numerose piante di origine americana riuscirono a cambiarne il segno.
Solo nel corso della seconda metà del XIX secolo, con la progressiva industrializzazione dei processi produttivi e il rapido estendersi dei commerci, la tradizionale immobilità dei modelli alimentari si sfaldò.
Travolto dalle "novità" di un maggiore ricorso al mercato, dei cibi in scatola, di derrate extramediterranee, l'equilibrio millenario fra ambiente, risorse alimentari e cultura inter-

pretativa (di derivazione galeno-ippocratica) venne meno.
Bisogna arrivare agli anni Settanta e all'allarme lanciato dal nutrizionista americano Ancel Keys sui pericoli di aterosclerosi derivati dall'eccesso d'uso di grassi animali, per poter recuperare la "saggezza alimentare" espressa dalla ormai tanto citata "dieta mediterranea". L'olio di oliva ha dunque oggi recuperato, nella coscienza alimentare diffusa, pieno valore nutrizionale.
La mostra dedicata ai frantoi ipogei del Salento ripropone una parte del sapere contadino e artigiano che si è espresso da millenni nella lavorazione delle olive, e rappresenta un grande stimolo per chi è interessato alla storia dell'agricoltura, della tecnica, del disegno meccanico, dell'architettura rurale, della storia del Salento.
Alla Villa Meridiana di Santa Maria di Leuca sono esposti materiali grafici, fotografie attuali e un torchio alla "genovese" della fine del Settecento.
Ampiamente documentato è il patrimonio di "ordigni oleari" presente sul territorio salentino a partire dal XVI secolo: rappresentazioni grafiche e rilevamenti diretti eseguiti in loco evidenziano le capacità ideative dei maestri artigiani.
Sono inoltre previste escursioni guidate ai "trappeti" (oleifici) dove sono conservati i Frantoi ipogei censiti nella provincia di Lecce e dove è possibile degustare l'olio locale.
La rassegna gode del patrocinio della Presidenza della Repubblica, della Provincia di Lecce, dell'Università degli Studi di Lecce, della Seconda Università degli Studi di Napoli, del Cnr, dell'Università degli Studi di Giannina (Grecia) e dell'Archeoclub d'Italia. Tra i promotori dell'iniziativa sono anche le Ferrovie dello Stato.
Tutti i possessori di biglietto Fs con destinazione Lecce potranno avere in omaggio la cartella con quattro stampe d'arte del "Frantoi ipogei del Salento".

Trento

I manifesti delle Alpi italiane

Cantine Ferrari
12 ottobre – 1 dicembre 1996
Orario: martedì-venerdì 15/18,30
sabato-domenica 10/18, lunedì chiuso
Informazioni: tel. 0461/972423

Un secolo fa, Nando Salce, non ancora diciottenne, acquistava dall'attacchino comunale di Treviso il manifesto di Giovanni Maria Mataloni "Aderenze a gas brevetto Auer", il primo dei 25 mila pezzi che il "ragioniere" trevigiano riuscirà a mettere insieme in 67 anni di ricerche. Alla sua morte, la Collezione Salce passò al Ministero per i Beni Culturali che l'ha affidata al Comune di Treviso.
La mostra si affianca alle celebrazioni per i cento anni della Raccolta Salce del Museo Civico di Treviso, la più ricca collezione al



mondo di manifesti, dalla quale provengono gli esemplari presentati al pubblico.
Magistrale e innovativo mezzo di comunicazione, il manifesto pubblicitario avvia, sul finire del XIX secolo, un'intensa e capillare promozione della montagna e dei suoi luoghi più rappresentativi. Quasi in contemporanea, dalla Valle d'Aosta alle Dolomiti orientali, i maggiori centri alpini affidano ai multicolori messaggi delle affiches la descrizione fantastica e appetibile di un mondo sino a quel momento in gran parte sconosciuto, fissando una visione diametralmente opposta allo stereotipo di pericolosità e di mistero che ne aveva contrassegnato gli esordi pionieristici.
Pur celebrando, spesso unilateralmente, i fasti di un'élite mondana e delle sue ritualità, il manifesto "apre" a un pubblico sempre più vasto, che ne diventerà fruitore e protagonista nei decenni successivi, visioni nuove delle montagne alpine. La mostra – che tratta la parte italiana delle Alpi comprendendo anche gli ambiti dei grandi laghi e dei centri



termali – offre una rassegna che si estende dalla fine del secolo scorso sino agli anni Cinquanta, limite temporale che determina la crisi definitiva del manifesto disegnato.
Ottanta pezzi selezionati, a firma di cinquanta artisti, alcuni dei quali sono considerati tra i maestri storici dell'arte cartellonistica (Mauzan, Boccasile, Hohenstein, Puppo, Riccobaldi, Depero, Lenhart, Musati), permettono di cogliere i tratti distintivi di un secolo.
La mostra, dopo la tappa inaugurale a Trento, verrà riproposta a Praga, Milano, Aosta, per concludere, tra un anno, il suo viaggio a Treviso.



Firenze

La fotografia non ha ombre oscure

Museo di Storia della Fotografia Fratelli Alinari
Palazzo Rucellai – Via della Vigna Nuova 16r
Tel. 055/213370-218975
Fino al 15 gennaio '97
Orario: tutti i giorni dalle 10 alle 19.30 venerdì e sabato apertura straordinaria fino alle 23.30, chiusura lunedì

L'esposizione, che nel titolo riprende un aforisma coniato dallo stesso Sander (il maggior fotografo tedesco del nostro tempo), propone 190 immagini originali: ritratti (il suo fiore all'occhiello) e paesaggi in bianco e nero provenienti dall'Archivio Sander di Colonia.
Le diverse sezioni in cui è articolata la rassegna sono dedicate all'**uomo** (fotografie tratte da *Uomini del XX secolo* e dalla serie *Studi*), all'**architettura** (da *Colonia com'era*, *Colonia dopo i bombardamenti*, e *Colonia d'inverno*) e alla **natura** (da *Il Reno* e la *Sibengebirge* e *La Flora della montagna renana*), per offrire uno spaccato dei tre temi principali ricorrenti nell'opera del fotografo.



August Sander, Zirkusleute

Sander (1876-1964) iniziò la sua attività in Austria, come fotografo d'arte. Tornato in Germania aprì un atelier a Colonia, modificando il suo interesse e il suo stile. Abbandonata l'arte, si dedicò a creare immagini "sature di tempo", interpretazioni, allestimenti scenici della realtà.
Nei suoi ritratti dalle pose vere e vive, non artificiali, di buona composizione, scompaiono la fotografia compassata da studio, gli scialbi ritocchi, l'appiattimento dei volti: esistono solo fotografie espressive.
Alle immagini scattate in studio, Sander alterna quelle eseguite a domicilio, nel contesto ambientale delle persone ritratte, quasi a volerle definire come punti fissi di un intero cosmo sociale. Seguendo questo filone, nel 1920 realizzò un album di ritratti che illustrano i mestieri, "Antlitz der Zeit".
Animato dalla premessa "vedere, osservare, pensare", Sander ha sempre considerato la fotografia, al contrario della pittura, esclusivamente come raffigurazione della realtà, che può così essere trasmessa all'uomo e ai posteri. Le sue immagini sono il frutto di un lavoro sistematico, che segue una precisa concezione ideologica.
Il ritratto sociale, ampiamente presentato nella mostra, fa parte del suo progetto, purtroppo incompiuto, *Uomini del XX secolo*. Si parte dai contadini, dagli artigiani e dagli intellettuali per arrivare all'umanità senza radici, i girovaghi, i perseguitati, i moribondi. Si tratta di testimonianze molto significative, che oltre a presentare uno stimolante quadro storico-sociologico della società tedesca del tempo permettono importanti riflessioni sulle costanti antropologiche.
A questo lavoro di documentazione e di catalogazione Sander ha dedicato gran parte della propria vita, lasciandoci un'opera immensa, troppo vasta per qualsiasi mostra e qualsiasi pubblico.
Nel 1934, in seguito alla distruzione degli impianti di stampa da parte dei nazional-socialisti, cominciò a occuparsi di fotografia di paesaggio, un genere seguito per lungo tempo, con stile intensamente romantico, che testimonia una precisa concezione pastorale della natura.

VERONA

Pisanello

Museo di Castelvecchio, 8 settembre – 8 dicembre 1996
Orario: 9.00 - 19.00 – chiuso il lunedì
Riduzione all'ingresso per i visitatori muniti di biglietto Fs con destinazione Verona non scaduto di validità

A Verona, nella sala Boggian del Museo di Castelvecchio, è stata allestita una mostra dedicata a Pisanello (1395 circa – 1455 circa). L'esposizione segue di pochi mesi quella già ospitata, in versione notevolmente diversa, dal Museo del Louvre. Del "pittore delle sette virtù" si possono ammirare, oltre a un'amplissima selezione dei disegni presentati a Parigi, anche dipinti, affreschi, medaglie, sculture e oreficerie provenienti da decine di collezioni di tutto il mondo. Sono 120 opere che mettono a fuoco i molteplici aspetti artistici e culturali che legano alla città scaligera uno dei maggiori interpreti della cultura figurativa tra Gotico e Rinascimento. Fu infatti a Verona, una delle capitali dell'arte tardogotica, che Antonio di Puccio di Giovanni da Cerreto, noto come il Pisanello, crebbe e si formò come artista, sostandovi poi fra una tappa e l'altra della sua errabonda carriera. Venezia, Mantova, Ferrara, Pavia, Milano, Rimini, Firenze, Roma, Napoli, i centri culturalmente più vivaci della penisola, se lo contendevano con incarichi di prestigio. Ed è a Verona che Pisanello ha lasciato le poche opere pittoriche sopravvissute. Nell'Italia del '400 il "pittore dei principi, degli umanisti e dei condottieri" seppe imporsi con i suoi dipinti dai profili impeccabili, con medaglie che restano esemplari. Sua peculiarità fu quel realismo dei dettagli che riusciva a incantare i sapienti e a piacere ai potenti. Anche grazie alle strette relazioni con questi ambienti culturali, Pisanello esce vincitore dal confronto con gli artisti veronesi del suo tempo.
A dimostrarlo, alcune opere esposte, come la *Madonna della quaglia*, la *Madonna col Bambino in trono*, o l'*Iscrizione lapidea del monumento Brenzoni*, qui accompagnata dai disegni degli anni giovanili, che riflettono l'influsso di Gentile da Fabriano e Michelino da Besozzo, del quale va segnalata la *Madonna del roseto*, recentemente restaurata. Accanto ammiriamo le opere di autori a lui contemporanei, attivi a Verona, come Giovanni Badile o Michele Giambono, e di scultori toscani come Nicolò Lamberti, Nanni di Bartolo detto il Rosso, Michele da Firenze, i quali, nonostante le loro differenze stilistiche, ben esprimono il clima culturale del periodo.
L'arte di Pisanello raggiunge i suoi vertici in due affreschi veronesi, quello del *Monumento Brenzoni*, nella chiesa di San Fermo, e il *San Giorgio e la Principessa*, nella chiesa di Sant'Anastasia. Nell'esposizione la presenza degli affreschi staccati del Palazzo Ducale di Mantova prepara all'incontro con quello di Sant'Anastasia. Qui il tema cavalleresco, ancora pregno di atmosfere medievali, viene affrontato dall'artista in modo nuovo: nuova è la rappresentazione delle figure, la costruzione dello spazio, l'espressione dei sentimenti e l'adesione alla realtà.
Ad accompagnare la *Storia di San Giorgio* è una ricca serie di disegni preparatori (in gran parte esposti per la prima volta), una testimonianza di eccezionale valore, che descrive l'uso sistematico dell'espressione grafica nella creazione pittorica. Pisanello fu un pittore molto famoso e amato, ma distrutti o gravemente danneggiati i suoi dipinti, soprattutto i grandi cicli ad affresco, dispersi i suoi disegni, la sua fama rimase in gran parte affidata alla sua attività di medaglista, alla quale la mostra riserva appunto la successiva sezione, il cui principale riferimento è il *Ritratto di Leonello d'Este*. In quest'arte Pisanello fu considerato l'insuperabile innovatore della tradizione classica, coniugando le ambizioni umanistiche dei principi con il gusto tardogotico per l'allegoria e traducendo nella miniatura della medaglia l'effetto pittorico che realizzava nelle grandi opere.
Concludono il percorso alcune opere apparentemente estranee al resto dell'esposizione: tre terracotte di Michele da Firenze, oggetti liturgici (incensieri, reliquiari ecc.), non di Pisanello, ma che rinviano al suo gusto e al suo stile, alle tipologie architettoniche della sua pittura.
In concomitanza con la mostra la Soprintendenza per i Beni Artistici e Storici del Veneto propone un itinerario in tutto il Veneto, alla scoperta delle numerosissime testimonianze del Gotico Internazionale. Noi suggeriamo di percorrerlo – laddove è possibile – in treno.

Il treno incontra la scuola

Emilia Romagna

Vado in gita con il treno: mi diverto... e sto sereno è lo slogan che la Direzione trasporto locale Emilia Romagna ha coniato per le gite di studio nell'anno scolastico '96/97. Sono stati realizzati brevi opuscoli illustrativi che mettono a disposizione del personale docente delle scuole elementari (secondo ciclo) e medie inferiori tutta l'esperienza ferroviaria in materia di mobilità di gruppi – seppur in forma succinta – con indicazioni e suggerimenti per effettuare le gite di studio. Facendo seguito al tema dell'anno precedente "SCUOLA chiama NATURA: andiamoci in TRENO", in cui si indicavano percorsi naturalistici nella regione, questa volta è stato affrontato il soggetto storico-artistico con **"SCUOLA chiama ARTE: andiamoci in TRENO"**, per la visita, appunto, alle città d'arte. Quest'anno, inoltre, la proposta ferroviaria si è "aperta" a comprendere la disponibilità di altre strutture pubbliche e private, come Comuni e Associazioni di Guide turistiche, nell'intento di presentare ai giovani studenti anche le interazioni tra i vari soggetti operanti sul territorio, che si concretizzano, nel caso specifico, nella fase di trasferimento, in quella dell'accoglienza e nel momento della visita vero e proprio. In quest'ottica, i servizi offerti alla struttura didattica diventano non solo utile corollario all'organizzazione della gita scolastica, ma indispensabile concorso per investire bene nella formazione di cittadini responsabili. La proposta della Direzione regionale Emilia Romagna si concretizza in due offerte. La prima è rivolta alle scuole ubicate in località che si trovano sulle linee ferroviarie della regione afferenti a Bologna e contiene alcuni esempi di percorsi storico-artistici nel capoluogo (i portici del centro; l'Università; la sezione egizia del Museo Civico Archeologico; un itinerario attraverso il Risorgimento bolognese, con la visita alle case di Carducci; Bologna medioevale: gli antichi mestieri tra torri e torresotti). La seconda, pensata per gli studenti bolognesi, prevede gite a Ferrara, Faenza, Terme E.-Abano-Montegrotto, Dozza Imolese. Accanto agli orari dei treni consigliati per le comitive scolastiche, si trovano riferimenti per mettersi in contatto con le guide turistiche del luogo e con le strutture che fanno accoglienza nelle stazioni e nelle città.

Informazioni: Direzione regionale Trasporto locale Emilia Romagna – tel. 051/6306239

Nada Gaudino

Piemonte

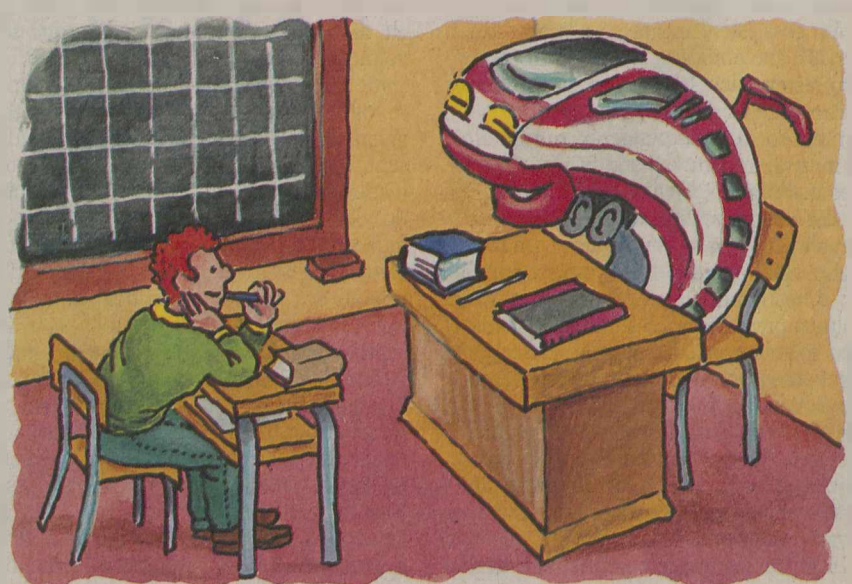
Il turismo scolastico rappresenta un vero e proprio investimento per il futuro. Infatti, conoscere il "prodotto treno", con i suoi risvolti culturali e ambientali, e usufruirne è un'esperienza qualificante e formativa per i ragazzi in età scolare: stimola attenzione verso il trasporto pubblico, con positive ripercussioni sulla loro futura vita sociale.
Per incentivare questa forma di turismo, la Direzione regionale trasporto locale Piemonte propone per il corrente anno scolastico un'interessante iniziativa, in collaborazione con la Giunta e le Apt della Provincia di Cuneo: la diffusione di un opuscolo – che completa un'agenda riservata alle scuole, edita e distribuita dalla Divisione Passeggeri Fs – contenente alcuni itinerari per gite scolastiche da effettuarsi nelle località della provincia utilizzando il treno. Per questi viaggi, la Direzione regionale Fs praticherà particolari sconti ai gruppi scolastici, mentre le Apt cureranno la programmazione delle visite guidate. Nel mese di aprile '97 verrà riservata alle scuole una settimana di treni a vapore.

W.N.

Marketing, turismo e charter

In occasione della riapertura dell'anno scolastico '96/97, il "Marketing, turismo e charter" della Divisione Passeggeri Fs ha elaborato un nuovo ventaglio di proposte di viaggi e soggiorni turistici destinati alle scuole.
L'uso del treno in una gita scolastica non solo offre il vantaggio di un mezzo sicuro, socializzante e comodo – sono state assegnate allo scopo confortevoli vetture di qualità e anche alcuni treni "storici" completamente ristrutturati -, ma rappresenta un'occasione di "educazione al trasporto" per giovani viaggiatori.
Sulla spinta dei positivi riscontri passati, l'offerta è stata articolata ulteriormente in visite guidate di un giorno e gite sviluppate su più giorni, aggiungendo nuovi itinerari di particolare interesse didattico.
Le *gite di un giorno* ripropongono come meta Genova, Venezia, Ravenna, Firenze, Equi Terme in Garfagnana, Grosseto, Lucca, Orvieto, Passignano sul Trasimeno, Città del Vaticano e Caserta. A queste località quest'anno si aggiungono Trento, Verona, Trieste, Ferrara, Parma, Sulmona, Pompei, il Museo ferroviario di Pietrarsa, Melfi, Donnafugata e Noto.
Le *gite di più giorni*, con la collaborazione di tour operators di rilevanza nazionale, prevedono la sistemazione in albergo, l'organizzazione dei trasferimenti non ferroviari, delle escursioni e delle visite guidate. Sono proposte mete più collaudate rappresentate delle grandi città d'arte (Firenze, Roma, Napoli, Ferrara-Ravenna-Rimini), ma si segnalano anche itinerari meno usuali attraverso la Toscana "minore", la Sicilia, Verona-Mantova e le rive del Garda.
Interessante è la proposta "Firenze d'inverno", elaborata dal Comune fiorentino, che consente soggiorni economici in periodi di minor affluenza turistica; treni speciali dal Piemonte e dalla Toscana sono destinati a questo programma.
Oltre alle gite organizzate, è possibile realizzare *viaggi personalizzati* scelti da una classe o da un'intera scuola con il noleggio di un treno completo o di una carrozza in aggiunta a treni ordinari.
Le informazioni circa prenotazioni, prezzi e modalità possono essere chieste alle Rappresentanze territoriali sotto indicate.

Torino – 011/6653983
Milano – 02/63712672
Verona – 045/8007678
Genova – 010/267833
Bologna – 051/244536
Rimini – 0541/703537
Firenze – 055/212026
Roma – 06/4404191
Napoli – 081/5625301
Bari – 080/5732862
Messina – 090/713170



Lettere&lettere

Cari lettori,
concludiamo questo numero *un po' speciale* con la Vostra rubrica. Auguriamo a tutti Buon Natale e un migliore 1997.
"Grazie" agli amici che ci hanno letto, a quelli che ci hanno scritto e, in particolare, a: **Donatella Bolis** – Zaniga (Bergamo), **Dosolina Calcini** – Milano, **Emanuele Capatti** – Formignana (Ferrara), **Giovanni Caroli** – Taranto, **Curzio Casoli** – Firenze, **Luigi Cesana** – Monza (Milano), **Massimo Cestari** – Pianezza (Torino), **Diego Colombo** – Boara Polesine (Rovigo), **Marco Esquilini** – Bologna, **Girolamo Fiduccio** – Ginevra (Svizzera), **Nadia Galignani** – Bagnacavallo (Ravenna), **Andrea Gesino** – Asti, **Ale Giordani** – Palestrina (Roma), **Marco Martinacci** – Avigliana (Torino), **Giuseppe Martinelli** e **Vittoria Lepore** – Trani (Bari), **Liliana Maruca** – Derallatura (Catanzaro), **Mirco Merlo** – Casalbuttano (Cremona), **Francesco Minopoli** – Napoli, **Adolfo Novarina** – Ceres (Torino), **Sergio Piantanida** – Somma Lombardo (Varese), **Luigi Rigli** – Montevarchi (Arezzo), **Giorgio Savi** – Trieste, **Luciano Saviolo** – Padova, **Dario Savy** – Napoli, **Agnese Sidoti** – Adrano (Catania), **Silvano Sizzi** – Pocapaglia (Cuneo), **Alessandra Solito** – Taranto, **Sergio Tarquini** – Sesto San Giovanni (Milano), **Massimo Testa** – Merate (Lecco), **Torquato Toti** – Tivoli (Roma), **Giuseppe Vecchi** – San Donnino (Firenze), **Mario Vismara** – Molteno (Lecco), **Giulio Zilio** – Corno di Rosazzo (Udine), **Ugo Zingales** – Palermo e il **Console onorario della Repubblica del Sud Africa** – Napoli.
Giovanni Riolo di Enna ci scrive: "(...) accludo un mio improvviso tentativo poetico. Vi prego di considerarlo benevolmente, come un sentimento da raccontare a coloro che hanno qualche motivo per capirmi e per ritrovarsi in 'viaggio' con me. Credo di poter dire che l'amico treno è stato ed è ancora una ricorrente occasione d'incontro con gli 'altri noi stessi', un momento di riflessione per farci sentire un 'insieme' in movimento verso la vita di oggi e domani". Con Giovanni, desideriamo ringraziare tutti coloro che ci hanno inviato componimenti, poesie, racconti, ricerche. Fra questi, citiamo in particolare: Gaetano Allotta di Agrigento, Roberto Bardini di Udine, Dante Bozzoli di San Felice sul Panaro (Modena), Giovanni Carretta di Sacile (Pordenone), Mario Corradini di Montepulciano (Siena), Francesco Greco di Montesardo (Lecce), Alessandro Previtali di Genzana (Roma) e Massimo Ruggiero di Mesagne (Brindisi). Aspettiamo di leggere tante altre storie sul treno.
"Grazie" per i suggerimenti a: Prospero Corradi di Stigliano (Matera), Samuele Di Stasi di Gromola (Salerno), Davide Fiorentino di San Vitaliano (Napoli), Roberto Marmo di Potenza, Renzo Perrone di Barzanò (Lecco), Stelio Silleni di Roma, Francesco Villa di Genova e il simpaticissimo Walter Amadio di Arcade (Treviso), che ci ha scritto... in due versioni (una più dettagliata e una "sintetica per coloro che hanno poco tempo")! Vogliamo infine ringraziare i tanti amici che, per abbonarsi alla nostra rivista, non si limitano alla semplice compilazione del tagliando di richiesta, ma ci scrivono per raccontarci del loro primo incontro con "Amico Treno", della simpatia e dell'interesse provato in questa occasione. Solo per fare un esempio, riproduciamo l'originale richiesta di Alberto Borraccino di Torino: "(...) inizialmente catturato dalla valida mano di Enzo Lunari, sono poi stato coinvolto dagli altri argomenti del mensile e mi sono ritrovato a collezionare fedelmente il giornalino. (...) Ultimamente, poiché il dovere mi impone di laurearmi entro l'anno, non posso più pescare il mensile di stazione in stazione. Così, in preda a crisi di astinenza da Eritreo Cazzulati, ho deciso di scrivere alla redazione per implorare la spedizione del mensile presso la mia abitazione".
Auguri al nostro neo abbonato e... neo laureato!

DA UN AMICO "PREMUROSO"

Egregio ingegnere, due parole di vivo plauso per l'interessante giornata dedicata ai Suoi "consumatori". Ben organizzata, in una splendida cornice. "Amico Treno" è stato un padrone di casa memorabile, attraverso Carlo Pino! Grazie e complimenti.

Giovanni Patara – Roma

Ringraziamo il signor Patara per la tempestività con cui ha voluto esprimere il gradimento dell'iniziativa di Pietrarsa: la sua lettera è stata inviata in fax il giorno successivo alla manifestazione ed è la prima giunta in redazione.

UN TOCCO DI CLASSE

Caro "Papà treno", è così che ti voglio chiamare oltre che "Amico Treno". Sì, perché si può dire che è da quando sono nata che viaggio con te. Adesso per la prima volta ho deciso di comunicarti ciò che penso da sempre. Caro papà treno, non è che tu sia stato un modello ideale di padre, perché spesso ti sei comportato male, ma è anche vero che nella maggior parte dei casi mi sei stato utile ed è per questo che, nonostante tutti i pro e i contro, io ti voglio bene, perché con te ho vissuto molte storie fantastiche e, a proposito di ciò, ti vorrei fare una proposta: perché non inserisci nel tuo giornale una o due pagine dedicate a storie realmente accadute sul treno o con il treno (d'avventura, d'amore, d'amicizia) e che hanno lasciato un ricordo particolare in ognuno di noi. Sono sicura che sarebbero molte le persone che vorrebbero raccontarti "qualcosa di particolare" e inoltre si potrebbe dare un "tocco" d'interesse in più al tuo giornale, soprattutto da parte dei giovani.
Ad esempio, io avrei una bellissima storia: tre anni fa ho fatto un sogno



che poi si è trasformato in realtà e ha cambiato la mia vita. Qual è? Se sei curioso e accetti la mia proposta te lo racconto.
Aspetto notizie dal tuo giornalino.
(...) Ora, carissimi di "Amico Treno", voglio fare non una critica, ma un'osservazione "da amica", in modo che (mi auguro) voi possiate intervenire per migliorarla. Vengo subito al punto. Ho sempre usato il treno sia per turismo sia per lavoro (e soprattutto per studio). Da qualche anno, viaggiando sia su linee regionali (es. Mantova-Milano), sia su linee principali (Bologna-Milano, Bologna-Napoli, Milano-Genova, Milano-Domodossola ecc.), mi sono resa conto che diventa sempre più difficile stare appoggiati al finestrino "aperto" senza sporgersi per godermi all'aria il paesaggio che scorre, senza rischiare di farsi male con gli arbusti che sporgono contro il treno e che coprono la visuale. Nelle Ferrovie Svizzere, invece, tutto è perfettamente ordinato e pulito (mi riferisco solo alle Ferrovie Svizzere perché fino a ora ho avuto modo di visitare solo queste). Tutto ciò non riguarda solo le linee ferroviarie, ma anche le stazioni: infatti una volta erano dei veri giardini, con tanto di fiori e prato, oggi sembrano delle foreste. Non pretendo un ritorno al passato (soprattutto perché le Fs funzionano meglio adesso) ma che venga eliminata un po' di erba in mezzo ai binari e sui marciapiedi che, come ho detto prima, dà un senso di disordine. A tale proposito allego delle fotografie come prova di quanto suddetto. Per fare un paragone, è come se si avesse una villa di cui si cura solo l'interno (per poter meglio accogliere i clienti) e poi si lascia sporco l'ingresso. Quindi, perché non provvedete a fare un po' di pulizia lungo le linee ferroviarie e le stazioni, in modo da poter rendere a tutta la clientela un servizio più "sicuro" e più ospitale?
In questo modo potremmo dare un senso di maggiore ordine anche ai clienti stranieri.
Mi auguro che il vostro intervento sia tempestivo ed efficace.

Concettina Barresi - Mantova

Sei proprio una furbetta, cara Concetta (che rima!). Ti piace stuzzicare la curiosità degli altri! Tanto lo sai che ci saremmo arresi ancora prima di risponderti. Ovviamente vogliamo conoscere in ogni dettaglio la tua fantastica avventura. Scrivici presto.
Quanto alla rubrica sul giornale... ti stiamo accontentando (come avrai avuto modo di leggere su questo numero).
Se sapessi come ci intrigano le storie raccontate dai nostri lettori (e, credici, sono davvero tante). Le prime "cotte" degli studenti, i ricordi dei nonni, incontri, abbandoni, amori persi e ritrovati, in treno, sui binari o in sala d'attesa.
Sono letture certamente più piacevoli e stimolanti dei resoconti riportati dai rotocalchi sui vari flirt estivi dei vip o sui divorzi delle principesse (e sicuramente più avvincenti dei "prima" e "dopo" l'intervento chirurgico dell'attrice del momento, delle "logomachie" o divagazioni circa il colore delle camicie!).
Non possiamo nascondere che la "corrispondenza amorosa" degli amici che ci scrivono ci diverte e ci appassiona e rappresenta per noi una gradita pausa d'intrattenimento, un'innocente evasione.
Ma è anche giusto non distogliere troppo l'attenzione dalla principale funzione del nostro periodico (informare i clienti), così come bisogna evitare di trasformare le ultime pagine in una rubrica dedicata alla posta del cuore (questo comunque non vuol dire che non sia possibile concedervi e concederci una piccola trasgressione!).
Un "grazie", in ogni caso, va detto alla nostra Concettina, per il suggerimento e per la segnalazione.
In merito alla pulizia delle stazioni Fs (sorvoliamo invece sui confronti, ormai troppo inflazionati, con la vicina Svizzera), possiamo riferirti che si stanno intraprendendo molteplici iniziative per migliorare il decoro e l'aspetto degli ambienti.
Tutte le operazioni di pulizia finalizzata alla sicurezza e alla regolarità dell'esercizio vengono svolte con cura e attenzione. Più complessa è l'eliminazione delle erbacce, perché, per il rispetto dell'ambiente, vengono utilizzati diserbanti meno inquinanti ma anche meno efficaci.
La foto della stazione di Mantova, che riproduciamo insieme a una di quelle da te scattate, dimostra quanto meno... l'impegno e la buona volontà.



CHE COS'È L'UTP-ASSOUTENTI?

Desidero complimentarmi per l'eleganza e l'utilità del vostro mensile (che spero possa essere sempre tale), anche se, dopo circa un anno, mi rendo conto che le opere e le "novità" di cui parlate, spesso si realizzano troppi anni dopo l'annuncio dell'intenzione, da parte vostra, di realizzarle.
Leggo sempre con piacere gli articoli del signor Massimo Ferrari, contenuti nella rubrica "Opinione Assoutenti", non senza provare ammirazione e un po' d'invidia per le capacità intellettive e le molte conoscenze del sig. Ferrari. Ma ogni mese mi chiedo: "Cos'è questa Utp-Assoutenti?", "È possibile iscriversi?", "Possiede un suo periodico indipendente?". Dato che apprezzo il vostro sempre maggiore sforzo di informare l'utenza (non siamo ancora clienti...!), vorrei avere qualche delucidazione. (...)

Nicola Donati
Seriate (Bergamo)

Ringrazio il signor Donati per le parole di stima che ha voluto riservarmi.
L'Associazione Utenti del Trasporto Pubblico (Utp in sigla), aderente all'Assoutenti, è l'unica associazione che per statuto si occupa dei problemi della mobilità collettiva (e quindi di ferrovie, di trasporti urbani, di autolinee regionali ecc.), visti dalla parte di chi fruisce dei servizi di trasporto pubblico.
Opera a Milano (dove ha sede, in via Ozanam n° 11) e in numerose altre città italiane, attraverso proprie sezioni, ovvero associazioni o comitati locali a essa collegati.
Pur nei limiti delle attività di volontariato, l'Utp ha sostenuto in questi anni molteplici iniziative, anche di rilievo nazionale, volte al miglioramento della qualità del trasporto ferroviario (tra cui il ciclo di incontri con i pendolari in tutte le regioni italiane, giunto al quinto anno), alla limitazione del traffico su strada, al rilancio dei mezzi di trasporto urbano a trazione elettrica.
La quota associativa annua è di 20 mila lire.

Massimo Ferrari
Presidente Utp-Assoutenti

ABBONAMENTI "FORMULA"

All'ingegner Cesare Vaciago. Raccolgo il suo invito contenuto su "Amico Treno" di aprile 1996 a proposito della necessità di un "movimento dei clienti" per porre all'attenzione dell'utenza uno dei temi più urgenti che interessano l'area del trasporto locale torinese e piemontese (...), (che mette in evidenza, Ndr) la presenza contemporanea di alcuni fattori come la coincidenza di interessi delle società di trasporto (Ferrovie, Atm e Satti), la mancanza di elementi di conoscenza precisa sui flussi di traffico relativi al bisogno di "modalità" da parte dei pendolari (ovvero la quantità di mezzi di trasporto diversi da parte dello stesso utente per soddisfare le sue necessità di trasporto), la assoluta incapacità di gestire un fenomeno così complesso come il tra-

sporto pubblico in area metropolitana dimostrata dalle amministrazioni comunali, provinciali e regionali e, in ultimo, la dabbenaggine delle organizzazioni sindacali regionali dei lavoratori che hanno siglato un accordo di programma che non avrebbe dovuto prevedere aumenti, se non quelli fisiologici, e che invece si sono dimostrati gravosi, sia pure in modo differenziato, da un minimo del 30 per cento sino quasi al 100 per cento.

Le società di trasporto negano queste percentuali, perché hanno adottato un complesso sistema di calcolo che le porta ad affermare (Gorzegno, direttore regionale Trasporto Locale Fs, in un incontro con Comune, Provincia e Regione) che l'aumento medio è del 3,4 per cento. Peccato che si possa al contrario affermare che da Collegno a Torino il costo passi da lire 31 mila a lire 60 mila (+98 per cento) al mese, o che da Trofarello a Porta Nuova si passi da lire 405 mila a lire 780 mila su 13 mesi (+92 per cento). Non è nemmeno il caso di citare la statistica dei polli: perché per fare media con aumenti del 100 per cento, per raggiungere il 3,4 per cento citato, occorrerebbe che le Fs regalassero abbonamenti a numerosi clienti (a meno che tra questi non vi siano gli stessi ferrovieri che, notoriamente, utilizzano il treno gratuitamente...).

I problemi aperti da questa integrazione sono quindi molteplici. (...)

Aumento delle tariffe

L'aumento è dovuto al fatto che con "Formula" puoi utilizzare più vettori per i tuoi bisogni di trasporto. Ciò significa che se abiti fuori Torino puoi recarti in città con il treno e qui puoi utilizzare la rete Atm senza altri aggravi. E quelli che non ne hanno bisogno? Pagano ugualmente la tariffa "integrata". Tale aumento penalizza una percentuale molto alta di viaggiatori: secondo stime dei pendolari essa si aggira sul 38-45 per cento, mentre secondo le aziende tale percentuale non sarebbe superiore al 12-15 per cento.

Se fosse vero quanto dicono le aziende perché non hanno previsto di aumentare le tariffe del 5 o del 7-10 per cento a tutti, invece di aumentare del 30-50 per cento a una minoranza di pendolari? Inoltre, perché all'inizio del 1996 vengono formulate le ipotesi che hanno portato alle tariffe che conosciamo, mentre a metà 1995 le Fs producono alla Regione Piemonte (...) una indagine campionaria ma significativa da cui risulta che la clientela Fs diretta a Torino per il 51 per cento prosegue sulla rete Atm, utilizzando per il 41 per cento una linea urbana, e per il 10 per cento più linee urbane...?

Infine per la correttezza delle informazioni che si trasmettono all'utenza, occorrerebbe mettere a confronto le migliori tariffe in vigore sino al 31 marzo scorso con le migliori nuove tariffe in vigore.

Infatti, il singolo utente verifica, nel proprio portafoglio, in che cosa consiste l'incremento del proprio abbonamento rispetto alle tariffe in vigore sino a marzo '96.

Questione ambientale

La città di Torino ha fatto molto per disincentivare il traffico in città: pedaggiamento della sosta in tutto il centro e in alcune zone limitrofe al centro; pedonalizzazione di altre zone ecc. Quasi tutti disincentivi di tipo economico, che preludono forse a un futuro pedaggio per entrare in città con l'auto. Il miglioramento del servizio pubblico inteso come numero di mezzi a disposizione in alcune fasce orarie, marciapiedi di scambio per le diverse linee, o altre significative migliorie non si sono visti. Ed allora ecco "Formula": molti pendolari residenti in zone limitrofe alla città potrebbero trovare "conveniente" riprendere il mezzo privato perché a fronte dell'aumento dei costi non è appunto aumentato il livello quali-quantitativo del servizio; quindi potrebbe diventare conveniente, se non proprio in termini economici, sicuramente di comodità, riprendere l'auto. (...)

Politiche dei trasporti

Tutto ciò sta avvenendo in un momento in cui le competenze stanno per transitare dallo Stato alle Regioni: a questo appuntamento desideriamo giungere con un sistema efficace che veda crescere la qualità e la quantità del trasporto pubblico. Ciò che sta succedendo, invece, vede diminuire le possibilità di uso da parte di larghe fasce di utenti del mezzo pubblico a causa di aumenti non giustificabili con l'aumento quali-quantitativo del servizio.

Ciò è vero per coloro che non hanno la possibilità di servirsi di più mezzi di trasporto (perché vi è solo quello nella zona in cui abitano) o perché non ne sono interessati (sono serviti sufficientemente da un solo mezzo di trasporto).

La plurimodalità deve costituire una scelta e non una imposizione. Quindi chi non è interessato a utilizzare più mezzi di trasporto per recarsi dalla propria abitazione al luogo di studio o di lavoro non deve pagare per un servizio che non utilizza.

Rimane, per completezza di informazione, il vantaggio anche economico per coloro che utilizzano più mezzi di trasporto e che, grazie a "Formula", possono avere la comodità di un solo documento di viaggio.



Il movimento dei clienti

Molti pendolari che confluiscono a Torino dalle vallate alpine o dalle località dell'Alessandrino, dell'Astigiano e del Cuneese si sono costituiti in associazioni spontanee (per un movimento dei clienti) per cercare di ottenere modifiche sostanziali all'impostazione di "Formula".

Fino a questo momento i comitati (che sono stati ricevuti in incontri specifici da Provincia e Comune di Torino e dalla Regione Piemonte in presenza delle società di trasporto) hanno ottenuto:

- l'introduzione di un abbonamento trimestrale scontato del 25 per cento sino alla fine di settembre (anziché del 15 per cento);

- possibilità di rateizzare l'abbonamento annuale in rate bimestrali (ancora allo studio);

- introduzione di un abbonamento per studenti al prezzo di 8 mesi ma con validità per 10 mesi.

Naturalmente tutto ciò non basta. Nelle prossime settimane continueremo a incalzare le amministrazioni locali per proseguire il confronto e per raggiungere nuovi risultati che non sono soltanto finalizzati a raggiungere obiettivi falsamente economici (la riduzione delle tariffe da sola non è sufficiente), ma per conseguire risultati importanti soprattutto nell'aumento qualitativo e quantitativo del servizio pubblico.

Tutto ciò pensiamo possa costituire un embrione del "movimento dei clienti" di cui lei auspicava la nascita, anche se le finalità possono sembrare un po' troppo legate ad aspetti economici.

Nei prossimi mesi vedremo di raccogliere le idee anche su altre questioni legate al trasporto pubblico, a partire dall'alta velocità, per giungere a tempi stretti alla complessa tematica del trasporto locale.

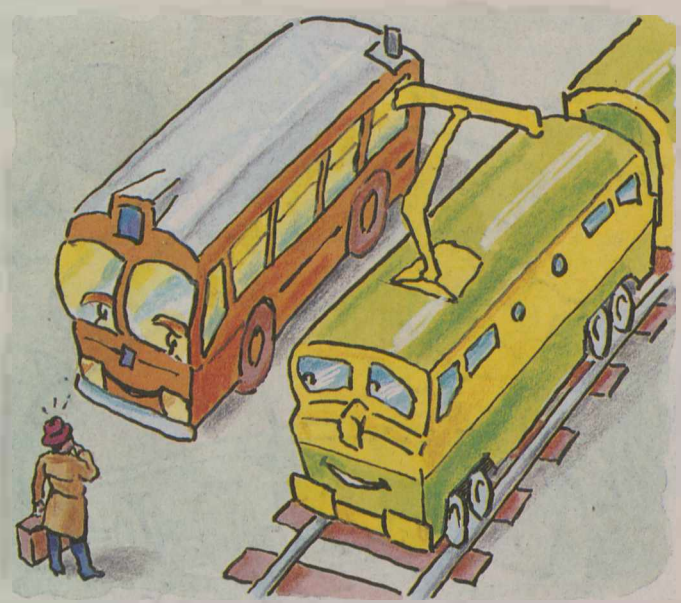
Marco Cavaletto
(Segretario di Pro Natura Piemonte)
Torino

Quando si passa da un sistema di trasporto tradizionale a uno impostato su forme di integrazione tariffaria e vettoriale le obiezioni che avanza il signor Cavaletto sono da mettere in preventivo. Così come le proteste di qualche comitato di pendolari "monolinea" o "monomodali". È capitato a Roma, a Napoli e in tutte le altre realtà in cui sono state realizzate esperienze di trasporto integrato.

Alle critiche che ci sono state rivolte abbiamo già risposto sulle pagine di "Amico Treno" (e forse qualche lettore se lo ricorderà) con argomenti non dissimili da quelli che, a rischio di sembrare ripetitivi, riproponiamo ora. Ma d'altra parte le obiezioni che ci vengono di volta in volta mosse, pur non avendo il pregio dell'originalità, necessitano comunque di una risposta. Mettere a confronto i diversi punti di vista è sempre positivo, anche se spesso le posizioni rimangono invariate.

L'abbonamento integrato "Formula" di cui si parla in questa lettera è quello introdotto la scorsa primavera nell'area metropolitana piemontese (un bacino di traffico che coinvolge 160 comuni), grazie all'accordo realizzato fra le tre maggiori società di trasporto operanti sul territorio (Fs, Atm e Satti). Il nuovo sistema, frutto di un lungo lavoro di preparazione svolto dalla Regione Piemonte, dalla Provincia e dal Comune di Torino, dalle società di trasporto e da diversi consulenti, si basa su approfondite analisi dei flussi e sul confronto con i progetti di altre città europee.

La superficie interessata dall'integrazione è un cerchio di circa 40 chilometri di raggio, suddiviso in 19 zone, in ognuna delle quali è possibile spostarsi liberamente, senza limiti di percorso e di viaggi, utilizzando tutti i servizi delle tre società che hanno aderito all'accordo (a esse si aggiungeranno in seguito altre imprese di trasporto del Piemonte). L'abbonamento può essere costruito (con un costo ovviamente variabile) in maniera personalizzata, a seconda delle aree e delle zone prescelte.



Come si può facilmente rilevare c'è un diverso modo di calcolare le tariffe, che non variano più in ragione del numero di vettori utilizzati. E a ben guardare si tratta di una misura di riequilibrio del rapporto fra prezzi e qualità. Finora ci sono state infatti fasce di clienti del trasporto pubblico che hanno avuto la fortuna di godere di situazioni più favorevoli a prezzi più bassi: quelli che avevano la possibilità di usare una sola linea o un solo vettore. Si poteva infatti verificare che qualcuno per percorrere, a esempio, 20 chilometri dovesse cambiare più mezzi (pagando quindi più abbonamenti), mentre qualcun altro aveva l'opportunità, poniamo, di percorrere 40 chilometri e arrivare in centro utilizzando solo il treno o solo l'autobus. In tal modo c'era chi, pur usufruendo di un servizio più comodo e veloce (vale a dire privo di trasbordi) – e su un percorso più lungo – pagava prezzi più bassi rispetto ad altri viaggiatori meno favoriti dalla sorte o dal caso.

Il signor Cavaletto, che dice di voler tutelare tutta la clientela, dovrebbe dare maggiore importanza a questo aspetto del problema e considerare gli interessi di tutti coloro che usano i trasporti pubblici. D'altra parte, se sul progetto "Formula" si è registrata la convergenza di un arco di forze così vasto (sindacati, enti locali retti da giunte di diverso orientamento politico, imprese di trasporto concorrenti ecc.), un motivo ci sarà.

Oltre tutto per ottenere quegli standard qualitativi e quantitativi auspicati nella lettera non esiste altra via che l'integrazione vettoriale e tariffaria, come dimostrano le esperienze realizzate nel resto dell'Europa.

È ovvio che tutto ciò per qualcuno si traduce in aumenti dei prezzi, ma, come abbiamo provato a dimostrare, si tratta di un riequilibrio fra diverse tipologie di clientela. Ciò che per alcuni è un aumento, per altri (la maggioranza) è un risparmio. E se anche (ma così non è) le due categorie fossero numericamente pari il discorso non cambierebbe.

Considerare poi i trasporti pubblici come un sistema complessivo, oltre a consentire notevoli risultati sul piano dell'efficienza, permette di eliminare gli sprechi dovuti alla sovrapposizione e alla duplicazione dei servizi, con notevoli benefici anche sul versante dei costi (e quindi dei prezzi).

La richiesta che ci viene talvolta avanzata è, in pratica, quella di avere la botte piena e la moglie ubriaca: mantenere in vigore due diversi sistemi tariffari. Quello precedente per chi usa un solo vettore e quello attuale per gli altri. Ciò comporterebbe però la bancarotta delle aziende di trasporto che, di fatto, dovrebbero praticare grosse riduzioni tariffarie a una vasta fascia di clientela plurimodale, lasciando per giunta invariate le altre situazioni di vantaggio.

Qui emerge una filosofia di fondo del tutto particolare, da anni '70, potremmo dire: trasporto di qualità a prezzi quasi "simbolici".

Si tratta di posizioni molto nobili (sulla cui fondatezza teorica non tocca certo a noi discettare), che hanno però il difetto di scontrarsi con gli indirizzi di politica economica scelti dal nostro Paese, i quali ci costringono a fare discorsi di sostenibilità e compatibilità finanziaria.

Il signor Cavaletto si preoccupa di non cadere in considerazioni meramente economiche. Noi, al contrario, siamo invece obbligati al pareggio dei nostri bilanci.

Questo, comunque, non vuol dire che ci siano effettivamente stati gli incrementi di prezzo ipotizzati dal Segretario di "Pro Natura", né tanto meno che l'introduzione dell'abbonamento "Formula" sia stato un espediente per introdurre in maniera surrettizia nuovi e non giustificati aumenti.

A questo proposito va anzi sottolineato che in Piemonte le Fs, in attesa della realizzazione del progetto di integrazione, avevano sospeso l'aumento della tariffa regionale, che era rimasta perciò più bassa rispetto a quelle praticate altrove.

Bisogna poi tenere conto che sono state realizzate numerose forme promozionali: abbonamenti trimestrali e annuali scontati del 25 per cento, abbonamento studenti con validità 10 mesi scontato del 20 per cento, introduzione anche per le Fs degli abbonamenti settimanali (che rispetto agli altri di maggiore durata sono più adattabili alle esigenze individuali e quindi più economici).

In qualche caso utilizzando gli abbonamenti promozionali il costo mensile è addirittura inferiore al prezzo del solo abbonamento Fs, pur offrendo tutti i vantaggi dell'integrazione.

Tutte queste agevolazioni hanno ridotto sensibilmente i prezzi degli abbonamenti, tanto da rendere necessario un intervento della Regione e della Provincia che, con un contributo di un miliardo e duecento milioni, si sono impegnate a compensare almeno in parte la diminuzione degli introiti subita dalle aziende di trasporto.

Anche se non si può negare che esistano variazioni percentuali significative (da rapportare però a valori e quantità molto modeste), per la globalità della clientela è stato previsto un aumento di circa il 4 per cento, a cui corrisponde un miglioramento della qualità dei servizi notevolmente superiore.

E che ciò sia vero lo dimostra il favore con cui la clientela, dopo una prima fase di disagio, ha accolto l'introduzione dei nuovi abbonamenti.

In questo caso, signor Cavaletto, le cose, nonostante Lei sia convinto del contrario, sono andate proprio nel senso auspicato nel Suo scritto. In futuro, tuttavia (anche se continueremo a impegnarci per ridurre i costi e migliorare la qualità), potrebbe non sempre essere così.

In fondo, quando aumenta il prezzo del caffè cresce forse in maniera proporzionale il peso o la qualità?

Bene comunque, nel dissenso sul merito, la metodologia di confronto proposta. Fs – in Piemonte come altrove – è pronta alla discussione (e ben allenata: mi pare che Lei abbia conosciuto Gorzegno). Logica vorrebbe che questo avvenisse "su base di rete" (e non di linea, per il fatale "corporativismo" di quest'ultima...). Ma, per cominciare, ci va bene anche così. A presto.

ZUCCHERO AMARO O DEGLI EQUIVOCI



Spittal Drau Stadion, ore 20.00 ZUCCHERO IN CONCERTO, apertura cancelli ore 16.00, spettatori 6 mila più o meno, costo del biglietto £. 55 mila. Un casino di fan, pochi austriaci, molti provenienti dal Friuli. In treno? Non direi, vedendo il traffico di auto e i parcheggi messi a disposizione per il concerto strapieni. Come mai? Le Ferrovie dello Stato, nella persona degli organizzatori, avevano pensato bene di "prepararne" uno per l'occasione, che poi non si è ben capito se effettivamente fosse un treno speciale o l'EC "Romulus" che espleta servizio internazionale da Roma per Vienna e viceversa. Ma poniamoci il solito quesito: come mai molti hanno scelto l'auto al posto del treno? Facilissimo, come ogni volta i dirigenti delle Ferrovie dello Stato hanno fatto il possibile per non venire incontro o, al limite, scoraggiare, le intenzioni dei potenziali clienti. Anch'io, come molti, avevo pensato di usufruire del treno speciale per il concerto, ma i miei problemi sono cominciati, appunto, nel momento in cui ho cercato di mettermi in contatto con le Ferrovie dello Stato. Il numero di telefono fornito nei vari spot alla tivù locale corrispondeva a una agenzia di pubblicità che non aveva niente a che fare con le stesse. Gentilmente, però, ti davano il numero occorrente per avere eventuali informazioni inerenti il treno speciale. E qui comincia il mio piccolo calvario: faccio il numero, che non so nemmeno a cosa corrisponde, però penso subito all'Ufficio Informazioni. Il telefono squilla. Al quinto drinn una fredda segreteria telefonica risponde rimandandoti a un numero interminabile e mai sentito (144.....). Riappoggio la cornetta, la riprendo in mano, compongo il numero datomi e attendo: risponde un'altra fredda segreteria. Il messaggio è chiaro: il servizio non è abilitato. Molto arrabbiato, riattacco e non intendo più andare avanti con la farsa: non conviene, ci rimetto solo io in termini di soldi e di tempo. In ogni caso, cosa avreste pensato al mio posto? Questi mi prendono in giro, difatti è la prima cosa che mi è passata per la testa. Ma è possibile che le Ferrovie in nessuna occasione riescano a dimostrare che qualcosa è cambiato? Inutile dire che i cambiamenti non si vedono dagli spot di Celentano in tivù, dal nuovo logo e dal nuovo materiale rotabile che, a dire la verità, in Friuli non si è ancora visto (vedi Pontebbana), bensì da quanta disponibilità ha il personale delle Ferrovie dello Stato nel tenere i contatti con il mondo esterno.

E questa politica non l'ho inventata io, la conoscete bene anche voi, lo avete dimostrato in questi ultimi tempi, ma il ritmo impiegato è veramente troppo lento in confronto alle aspettative della clientela. È il marketing quello che più interessa, è lo studio del cliente, è il venirgli incontro, studiando le sue esigenze e cercando di accontentarlo in termini di puntualità, comfort e offerta. Tornando al mio episodio ed essendomi poi informato meglio sul costo del biglietto (£. 40 mila) e sui tempi di percorrenza (2 ore: è ancora molto per un tratto che non offre nessun inconveniente, a parte quello del controllo alla frontiera), anch'io e il mio gruppo, nonostante ci piaccia molto viaggiare in treno, abbiamo preferito recarci al concerto in auto, come molti, del resto. A parte tutto, spero che con l'andare del tempo le scelte cambino e si spostino verso la strada ferrata. Siamo vicini ormai al 2000: se vogliamo vincere la sfida, diamoci da fare, agevoliamo l'intermodalità, ammoderniamo e velocizziamo le nostre linee, rivalutiamo i "rami secchi", portiamo avanti il progetto Alta Velocità, fate in modo che le Fs non si chiudano come ricci di fronte al cliente, solo così saremmo pronti a raccogliere la sfida lanciata dalla Cee.

Luigino Ingrassi – Cornino (Udine)

Intermodalità, attenzione ai bisogni della clientela, velocizzazione delle linee... A leggerle così sembrano solo delle belle parole, ma qualche risultato comincia già a vedersi, anche se, come molto spesso ci ricordate nelle vostre lettere, il cammino da percorrere è ancora lungo. Tuttavia non Vi abbiamo mai chiesto di essere indulgenti, né di giustificare i nostri disservizi. Certo, un po' di fiducia, a volte, non guasterebbe. Ma potrebbe bastare anche qualche pregiudizio in meno.

Prendiamo questa lettera. C'è un concerto di Zucchero (per il pubblico austriaco, si supporrebbe), si invoca un treno straordinario, che forse si fa, forse non si fa. C'è qualcuno (non si sa chi) che ci fa su uno spot televisivo nel quale viene anche fornito un numero telefonico, al quale (chissà mai perché!) risponde un'agenzia pubblicitaria. Dopo diversi altri passaggi si arriva al 144..... Un treno che permette di andare al concerto alla fine c'è. Però, ragiona il nostro interlocutore, spostandomi insieme al mio gruppo di amici è più conveniente usare l'auto, tanto le tariffe e la percorrenza sono quelle ordinarie. In ogni modo, è la conclusione, le Fs non riescono a cambiare, non sanno andare incontro alle aspettative della clientela, non sanno cosa sia il marketing... e chiudono pure i "rami secchi". Per non parlare della loro inadeguatezza rispetto alle indicazioni della Cee.

Bisogna riconoscere che in questa sequenza i luoghi comuni non mancano. Ma ricostruendo gli eventi ci accorgeremo che almeno per una volta non sono tutti giustificati.

In occasione del concerto di Zucchero, infatti, le Fs hanno rinforzato l'EC 30 "Romulus" Roma-Vienna con quattro carrozze supplementari, che sono giunte fino alla località in cui si è svolta la manifestazione, mentre al ritorno è stato effettuato un treno straordinario. Certo non erano previste agevolazioni tariffarie. Ma sotto questo aspetto già da un po' di tempo la politica delle Fs ha dovuto cambiare rotta, soprattutto grazie alla normativa Cee, che (insieme a tante altre cose che stiamo realizzando) ha imposto alle imprese ferroviarie l'autonomia di bilancio. Il che, tradotto in soldoni (è il caso di dire!), significa: allo Stato non è più consentito ripianare i deficit dell'azienda, che è perciò obbligata a equilibrare costi e ricavi. Questo, oltre a obbligarci a praticare tariffe sempre più vicine ai costi (e siamo ancora molto lontani da questo obiettivo) non consentirà di continuare a tenere in esercizio le linee scarsamente frequentate (i cosiddetti rami secchi). A meno che non si trovi qualcuno disposto ad accollarsene i costi.

A volte, grazie a particolari accordi commerciali con gli organizzatori, a coloro che usano il treno per raggiungere i luoghi in cui si svolgono manifestazioni ed eventi di richiamo sono praticate tariffe scontate. Ma gli accordi, come si sa, nascono dalla volontà di due o più parti. Evidentemente in questa occasione l'altra parte non aveva particolare interesse. Anche perché il pubblico che partecipa ai concerti di Zucchero (lo abbiamo appreso proprio da un'indagine di mercato!) non è un pubblico "da treno", ma "da auto". La conferma empirica (oltre che da questa lettera) l'abbiamo avuta un anno fa, quando il famoso cantante ha tenuto un concerto (guarda la coincidenza!) in Friuli (a Codroipo, per l'esattezza). In quella occasione erano in orario numerosi treni concomitanti con l'inizio e la fine del concerto. Ebbene, alla fine dell'esibizione di Zucchero solo 7 persone hanno ripreso il treno da Codroipo!

Un'ultima precisazione: lo spot di cui parla il signor Ingrassi non è stato, evidentemente, realizzato dalle Fs, ma, ci sembra di capire, dagli organizzatori del concerto. D'altra parte non venivano indicati recapiti di nostre strutture. Non si capisce quindi quale responsabilità dovremmo avere se sono state fornite informazioni incomplete o imprecise. Inoltre, non è nostro costume servirci di numeri telefonici preceduti dal prefisso "144" (talvolta ci capita anzi di mettere a disposizione della clientela dei numeri verdi). Con qualche pregiudizio in meno, si poteva comunque risolvere il problema rivolgendosi direttamente ai nostri uffici informazione, che funzionano piuttosto bene... ma adesso stiamo esagerando noi.

NON DISTURBATE IL CONDUCENTE

(...) Certo, se i vostri geniali narratori ferroviari frequentassero la linea Novara-Varallo Sesia, quanti spunti troverebbero per i loro racconti! Una storia bizzarra, quella di questo che è uno dei cosiddetti "rami secchi", arrivato a un soffio dal taglio qualche anno fa e risparmiato in extremis grazie all'impegno della gente e di qualche amministratore coscienzioso.
Di fronte al coro di proteste, le Fs si impegnano a riordinare l'intero tratto, con promesse di miglioramento del servizio, riduzione dei tempi di percorrenza ecc.
Dunque, cambio delle rotaie (adesso c'è il "ferro 60", quello che consente il transito di qualunque tipo di treno) e automatizzazione di alcune infrastrutture, ma i tempi di percorrenza sono rimasti identici (70-75 minuti per 55 km), forse anche perché identiche sono rimaste le vecchie automotrici Diesel e identici i criteri di programmazione delle corse.
In corrispondenza della fine dei lavori, la stazione di Varallo Sesia, dopo aver messo fuori servizio i gabinetti, riduceva drasticamente l'orario di apertura ai viaggiatori. Per motivi ignoti, la rivendita di biglietti più vicina alla stazione è un'edicola a 300 metri dalla medesima. I "vantaggi per gli utenti" continuavano comunque in sequenza regolare. Lo scorso mese di maggio, mi pare, la stazione di Varallo chiude definitivamente i battenti, mentre, per ragioni ignote, vengono rimosse anche le ultime due panchine superstiti che resistevano lungo il marciapiede del binario 1. Ovviamente, l'unica obliteratrice rimasta è fuori servizio da parecchie settimane, mentre già da tempo le Fs non riforniscono di biglietti le rivendite autorizzate.
Tutto questo sembra pensato apposta per far dire alla gente: sta a vedere che adesso che hanno "ristrutturato" la linea la vogliono tagliare fuori. Oppure mi sto sbagliando? Circolano già voci di soppressione del treno, saranno infondate o no?
Ci sono due fatterelli curiosi: convoglio di 2 automotrici Breda (con motori diesel di enorme cilindrata) in arrivo a Varallo alle 16.24 che rimangono in moto fino alla partenza successiva (17.22), perché? Sarebbe interessante calcolare quante tonnellate di gasolio se ne vanno in fumo così ogni giorno su tutta la rete nazionale, dato che dubito assai che questo vezzo sia un'esclusività della Novara-Varallo. Ma di curiosità ce n'è finché si vuole. Per esempio, lunedì 1° luglio arrivo alla stazione di Varallo alle 16.35 e trovo il convoglio a motori spenti (una volta tanto!). Quando però faccio per salire a bordo trovo le porte chiuse. Boh, dico, saranno andati a prendersi (giustamente) un caffè. Passa il tempo, aumenta la gente che, come me, va su e giù per il marciapiede chiedendosi che fine abbiano fatto i ferrovieri (e le panchine...). Poi, andando verso testa-treno, ne scorgo uno beatamente addormentato sul sedile e, dopo un po', l'altro, che gironzola per lo scompartimento. Hai capito? Motori spenti solo per non disturbare il meritato riposo. Le porte chiuse e la gente (compresi ovviamente anziani e bambini) in piedi in attesa? Bazzecole.
Apertura delle porte alle 17.14 e partenza alle 17.22, pronti a lanciarsi verso Novara alla strabiliante media di 48 km/h!
Che ne dite?

Giuseppe Zacchetti – Rossa (Vercelli)

Bisogna riconoscere che a volte la rubrica della lettere ci presenta situazioni in cui la realtà va ben oltre la fantasia. Solo che non sempre si riesce a riderne.
Questo è un tipico esempio. Gli elementi ci sono tutti: le panchine che mancano, un ferroviere "costretto" a dormire nel treno, un collega che veglia sul suo sonno... magari intimando ai bambini di non fare troppo trambusto.
Per i protagonisti della vicenda la conclusione sarà tuttavia più seria: dell'episodio è stata informata l'Unità Territoriale Personale di Bordo di Torino, che, come si suol dire, prenderà i provvedimenti del caso.
E una "sistematina" dovrebbero averla già ricevuta anche le panchine, che erano state temporaneamente rimosse per piccoli lavori di manutenzione... facendo mancare a qualcuno il giaciglio per un "meritato riposo".
I locomotori diesel, temiamo, continueranno invece (purtroppo) a rimanere accesi anche durante la sosta dei treni. Si tratta infatti di macchine con motori molto grossi, che per essere in pressione hanno bisogno di una fase di riscaldamento piuttosto lunga, che in talune situazioni ne rende antieconomico lo spegnimento. Non inganni il paragone con le autovetture, per le quali basta un giro di chiave e via a tutto gas.
E veniamo alla linea Novara-Varallo, che è stata mantenuta in attività dopo consistenti investimenti mirati a un sistema economico di esercizio. Sono rimaste presenziate le due stazioni baricentriche di Romagnano e Borgosesia, considerate strategiche per la circolazione dei treni, mentre a Varallo sono stati installati impianti in grado di funzionare, in tutta sicurezza, senza l'intervento di personale. Sul tratto in questione è stato adottato un sistema a "spola", assimilabile al servizio metropolitano.
Anche se la stazione di Varallo è al centro di un consistente bacino di traffico, il movimento viaggiatori non è purtroppo elevato. Di conseguenza, per equilibrare i costi di gestione, è stato necessario procedere alla chiusura della biglietteria, appoggiandosi su una rete di vendita costituita da tre esercizi privati e da un'agenzia di viaggi.
I problemi che si riscontrano in questa stazione sono purtroppo quelli che si verificano nella maggior parte degli impianti impresenziati, spesso bersaglio di comportamenti vandalici. Insieme alle autorità locali si stanno comunque mettendo a punto iniziative volte alla riattivazione dei servizi igienici e, più in generale, al recupero della stazione all'interno del tessuto sociale e urbano.

SALUTI

Un saluto dalla Ora-Predazzo da un vostro abbonato.

Bruno Berretta – Lovere (Bergamo)

Pubblichiamo la foto dell'elettromotrice A1 (Ferrovia Genova-Casella) inviataci da Bruno, per ringraziare con lui tutti quelli che la scorsa estate hanno pensato a noi nei luoghi di vacanza e i tanti amici che ci hanno già anticipato gli auguri di "Buon Natale".



TEMPI MODERNI

Egregio direttore,scusi anzitutto se mi permetto di disturbarLa per una questione che sta molto a cuore non solo a me ma credo a molti nelle mie condizioni.
Ho 83 anni compiuti e ho bisogno di viaggiare per andare a vedere i parenti miei e di mia moglie (79 anni) che abitano a Palermo.
Ma oggi questo viaggio non mi è più possibile farlo, perché né io né mia moglie abbiamo più la forza di affrontare la dura fatica che comporta il salire e lo scendere le lunghe scale che bisogna superare, con le valigie, per andare dall'ingresso della stazione ai binari e viceversa.
Prima c'erano i portabagagli, ma ora con l'abolizione di questo prezioso aiuto e il mancato funzionamento delle scale mobili non possiamo che rinunziare ai nostri viaggi.
È possibile che non si possa rimediare in qualche modo a questa grave situazione?
Mi auguro che Ella possa trovare una soluzione a questo problema.

Gustavo Barresi – Messina

La Cooperativa che svolgeva il servizio portabagagli nella stazione di Messina Centrale alla scadenza del contratto non ha ritenuto economicamente conveniente rinnovarlo. A partire dallo scorso mese di febbraio nel sottopassaggio della stazione sono stati quindi messi a disposizione della clientela carrelli portabagagli self-service, il cui uso è stato successivamente esteso al primo marciapiede fra Messina C.le e Messina M.ma. Non appena saranno installate le apparecchiature che impediranno l'attraversamento a raso dei binari, questi carrelli potranno essere utilizzati su tutti i marciapiedi.
Per limitare i disagi ai viaggiatori durante tutto il periodo estivo è stato comunque ripristinato il tradizionale servizio di portabagagli. Vogliamo sperare che questo provvedimento abbia permesso, in una stagione particolarmente propizia, al signor Barresi e a sua moglie di riprendere i consueti viaggi. Se no, per una volta (una sola, eh!), la Direzione Regionale della Sicilia, avvisata per tempo (dottor Scimò telefono numero 091/6033647), vi verrà a prendere.
Nell'attesa che il problema possa essere definitivamente risolto rivolgiamo ai due simpaticissimi lettori di Messina le nostre scuse. Non sempre, purtroppo, si riesce a valutare in maniera appropriata le spiacevoli conseguenze che un inconveniente apparentemente banale può provocare.

PEDALATA IN EXTREMIS

Dal 1992 mi è più volte capitato, e con soddisfazione, di effettuare viaggi anche lunghi con la formula "treno+bici" (con borse, tenda ecc.). Il 29 giugno 1996, primo giorno di ferie, mi recavo di mattina alla stazione di Milano Centrale per prendere il treno delle 6.25, diretto ad Ancona e abilitato (come da Orario ufficiale Fs e tabelloni esposti) al trasporto delle biciclette. Con sorpresa verificavo trattarsi di treno per pendolari (a due piani), sprovvisto dell'apposito vano. Il capotreno, cui facevo presente il problema, nel confermare che non si trattava di un occasionale "scambio di materiale", non autorizzava il trasporto, invitandomi a sporgere lamentela presso le Fs per il disservizio causato.Dopo un breve colloquio con un cortese dirigente interno di stazione e su suo suggerimento, tornavo al binario per chiedere nuovamente se era possibile accomodare la bici sul treno (tenuto conto che lo stesso era praticamente vuoto). A seguito di identica esperienza, questa volta per scambio di materiale, con un treno a due piani (e gentile eccezionale concessione, mi rendo conto, da parte di altro capotreno), so che ciò è possibile nello spazio di transito teorico (ma non utilizzabile di fatto) tra il primo (o ultimo) vagone e il locomotore, lasciando pure spazio per l'utilizzo del WC. Raggiungendo la testa del treno alle 6.25, notavo che il capotreno, pur vedendomi arrivare, dava l'ordine di chiusura delle porte "defilandosi" all'interno del vagone. Con la prospettiva di aspettare almeno quattro ore prima del treno successivo abilitato (costringendo quindi il sottoscritto e un altro compagno di viaggio a una variazione di tappa o alla perdita di un giorno di pedalata), trovavo una soluzione in extremis, grazie all'autorizzazione fornita dal personale del treno 2125 delle 8.05, che, pur essendo provvisto di cabina semipilota, non è abilitato al trasporto bici. Alcune considerazioni in margine alla vicenda. Come spiegato dal dirigente interno (e posso perfettamente comprendere), il capotreno può rifiutare il trasporto della bicicletta per ragioni di responsabilità/incolumità a cose/persone; credo peraltro che, essendo il treno vuoto data l'ora mattutina, il trasporto avrebbe forse potuto essere possibile senza eccessivi rischi. La partenza "spaccato il secondo" può essere altrettanto comprensibile per dovere professionale e per non causare rallentamenti nelle partenze/arrivi di altri treni; il fatto di aver chiuso le porte pur vedendomi arrivare lascia il sospetto che si volesse più che altro evitare qualche complicazione dal mio arrivo. Devo supporre che il treno delle 8.05 non preveda il trasporto bici in quanto adibito a servizio postale; ciò accade anche il sabato e nei giorni festivi? Se così non fosse, il servizio sembrerebbe estensibile a un maggior numero di treni. Mi rendo conto che la nostra è una sparuta minoranza fra tutti gli utenti della Ferrovie. Dato l'errore di stampa (o di programmazione), speravo in un minimo di sensibilità da parte del capotreno, per salvare l'immagine ed evitare il rischio di rovinare l'inizio delle vacanze... Per fortuna la cosa si è risolta grazie all'elasticità di altri.

Giacomo Migone De Amicis
Milano

Il servizio "Bici al seguito del viaggiatore" ha avuto negli ultimi anni un notevole incremento: le rilevazioni sulle emissioni di biglietti di supplemento per il trasporto della bicicletta confermano un trend di crescita pari a circa il 40 per cento (da un'offerta di 450 treni, si è passati ai circa 3 mila attuali).
Le associazioni cicloturistiche hanno dimostrato di apprezzare l'impegno sostenuto dalle Fs per migliorare il servizio e per soddisfare il particolare segmento di mercato da esse rappresentato.
D'altra parte, non sono mancate segnalazioni su alcuni aspetti critici ancora da superare. Molti reclami si riferiscono alla carenza di informazioni per la clientela. Insufficienti e incomplete risultano quelle fornite dal personale Fs, sia di terra sia di scorta ai treni, che talvolta mostra un'inadeguata conoscenza delle disposizioni relative al servizio in questione. Le osservazioni più numerose riguardano però le discordanze tra il servizio indicato sull'Orario ufficiale "In Treno" e quello effettivamente svolto.
Purtroppo, su circa tremila treni riportati in orario, qualche differenza con la reale articolazione dell'offerta è possibile: vuoi perché è stato necessario sostituire il materiale programmato per un determinato turno con altro non idoneo al trasporto delle bici (provvedimento che comporta ripercussioni su tutti i treni interessati dal turno stesso); vuoi perché, in qualche caso, successivamente all'assegnazione del servizio bici al seguito, si sono imposte variazioni – "obbligate" – delle destinazioni commerciali dei vani bagagli. Si tratta di imprevisti che possono verificarsi a ogni cambio orario o in corso di validità dello stesso. Perciò (già dal luglio '95) si è ritenuto opportuno sensibilizzare il personale di scorta a una più attenta osservanza delle disposizioni emanate in materia (e dunque a una maggiore flessibilità nel caso di discordanze tra quanto riportato sull'Orario ufficiale e la reale articolazione dell'offerta). Il personale è stato autorizzato a consentire il carico delle biciclette – nei limiti dello spazio disponibile, secondo la propria discrezionalità e comunque senza pregiudizi per la regolarità del servizio – sulle piattaforme delle vetture meno affollate.
Veniamo al caso riferito dal signor Migone De Amicis: purtroppo, si è trattato proprio di un errore presente nell'edizione estate '96 dell'Orario ufficiale Fs. Il treno 1765, effettuato con materiale non idoneo al trasporto delle biciclette, è stato infatti erroneamente contrassegnato sulla pubblicazione con il pittogramma relativo al servizio bici al seguito. Ci scusiamo pertanto con il nostro lettore di Milano e con altri clienti che possono aver subito eventuali disagi a causa dell'inconveniente.
Per quanto riguarda invece il treno 2125 per Ancona (provvisto di vano bagagli adibito nei giorni feriali a servizio postale), non si è ritenuto opportuno assegnare il servizio di trasporto bici al seguito nei giorni festivi perché, vista l'elevata affluenza di viaggiatori, i tempi per le operazioni di carico e scarico delle biciclette avrebbero potuto influire sulla regolarità di marcia del convoglio.
D'altra parte, l'offerta di treni espletanti il servizio bici al seguito del viaggiatore, proposta sulla relazione Milano-Bologna-Ancona nel periodo estivo (sette coppie di treni tutti i giorni, più quelli periodici e festivi, per un totale di oltre venti treni), è risultata soddisfacente.
Consentiteci, per finire, un brevissimo commento. Recentemente, ci è capitato spesso di ricevere le lagnanze di viaggiatori che, giunti al binario di partenza all'ultimo minuto, lamentano di essersi sentiti "sbattere le porte in faccia". Per questo motivo, il capotreno viene accusato di insensibilità, scarsa attenzione al cliente, rigidità, se non addirittura di irresponsabilità.
Non è il caso del signor Migone De Amicis, il quale, pur non condividendo il comportamento di chi ha autorizzato la partenza del tr. 1765, sembra comprenderne le esatte motivazioni.
Facendo ricorso alla nostra esperienza di utilizzatori dei servizi pubblici di trasporto, ci vengono in mente, a tale proposito, coloro che al mattino, a esempio, sentendo il rumore di chiusura delle porte della metropolitana, si precipitano per le scale e si fermano sconcertati davanti al metrò che si allontana.
Sui loro volti si può leggere il rammarico e forse un po' di delusione.
Certo è che in queste circostanze nessuno se la prende con chi l'ha lasciato sul marciapiede. Sarebbe sempre opportuno ricordare che su quel treno che è partito, su quel metrò che è andato, c'erano altri viaggiatori. Se il responsabile della partenza del convoglio avesse deciso di attendere i ritardatari, avrebbe negato a chi guardava dal finestrino il sacrosanto diritto alla puntualità.

Ccà nisciun' è Fs

AMICOTRENO è un periodico delle Fs, ma la rivista la fate voi con i vostri consigli, le domande e le proteste a cui diamo ampio spazio.
Perché «ccà nisciun' è fess'» e sappiamo bene che per cambiare ci vuole la partecipazione di tutti.

E già che c'eravamo abbiamo fatto un giornale amico che sa intrattenervi con fumetti, racconti, idee e consigli per i vostri viaggi.

Continuate a scriverci come avete fatto finora e, soprattutto, continuate a leggere **AMICOTRENO**



È un buon modo per rimanere giovani: noi, voi e il treno

TiKi Milano

AMICOTRENO

il mensile delle proposte in movimento