Sped. abb. post. comma 26 art. 2, Legge n. 549/95 - ROMA "In caso di mancato recapito, rinviare a ufficio poste Roma Romanina per la restituzione al mittente previo addebito

AMICOTRENO

Periodico d'informazione per il viaggiatore GENNAIO 1997 ANNO 6 - N. 1



TAGLIARE O NON TAGLIARE: QUESTO È IL PROBLEMA

LE REGIONI DICONO NO AI TAGLI

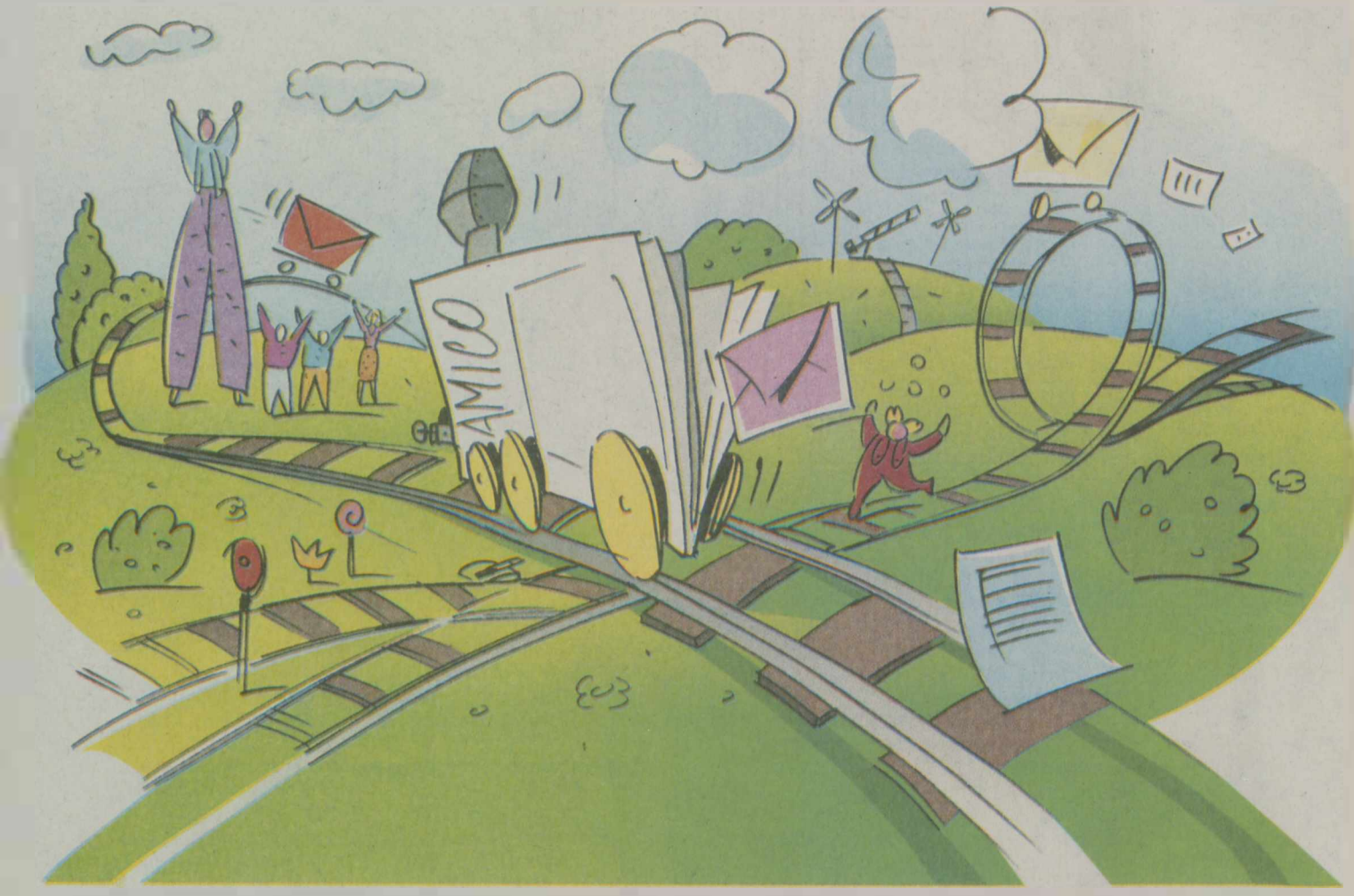
IL NUOVO MATERIALE PER IL TRASPORTO LOCALE

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.

www.fstsf.it/amicotreno
oppure:
www.amicotreno.com

AMICOTRENO

il mensile delle proposte in movimento

PERIODICO MENSILE DELLE FERROVIE S.p.A. - DIVISIONE TRASPORTO LOCALE - ANNO 6 - n. 1

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)

Comitato dei Garanti
Massimo Ferrari (Presidente Assoutenti-Utp), Roberto Brunelli (Segretario Generale Movimento Consumatori), Guido Pollice (Vice-Presidente Verdi Ambiente Società), Luigi Riccardi (Presidente Federazione Italiana Amici della Bicicletta)

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, 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: pagg. 6,7, 8, 10, 11, 14-15,16-17, 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

Chiuso in tipografia il 24 dicembre 1996

SOMMARIO

4 Tagliare o non tagliare: questo è il problema
6 Finanziaria 1997: le conseguenze per il TL
8 Le regioni dicono di no ai tagli
10 Signori, si paga!
12 Quelle linee dalle sette vite
14 Il nuovo materiale per il trasporto locale
17 Treno + bici
18 Carta Amico Treno
20 Eritreo Cazzulati
22 Da leggere in treno
24 Da visitare in treno
26 Sbuffi
28 Racconti del mese
31 Fumetto: II° episodio Mister No
35 Iniziative
41 Nel cuore della Lomellina
46 Agenda
57 Lettere & lettere

Tagliare o non tagliare: questo è il problema

Cari amici,
questo numero è doppio, come è doppia la strada che abbiamo di fronte:

- tagliare i servizi di trasporto locale, come impone - con i suoi numeri - la legge Finanziaria approvata dal Parlamento (meno 321 miliardi per il trasporto locale, da recuperare con taglio dei servizi, aumento tariffario e lotta antievasione)?
- recuperare il taglio, con una forte riduzione (Sindacati permettendo) del costo unitario?

La strada del taglio è - aritmeticamente - semplice; per recuperare 321 miliardi si fa così:
meno 80 miliardi da aumento tariffario (è già alto: poiché in alcune Regioni abbiamo già raggiunto le tariffe su gomma - e lì non aumentiamo - mentre in altre, come la Lombardia, bisognerà invece incrementarle ancora almeno del 15 per cento!);
meno 40 miliardi da lotta antievasione (sono tanti, perché è un recupero del 3 per cento in un solo anno: e, per recuperare 40 miliardi netti, occorre portarne a casa il doppio, perché altrettanti vanno calcolati come costi aggiuntivi di controlleria);
meno 201 miliardi da taglio di servizi (al prezzo medio di £. 15 mila per treno x km, fanno 13 milioni di treni x km, che cumulati con il taglio già richiesto per il 1996/1997 dal precedente Governo - 5 milioni - portano a un taglio totale di 18 milioni di treni x km: da 165 a 147 milioni di treni x km pagati dal Contratto di Servizio).

Con quale criterio è stato distribuito il taglio?
Abbiamo selezionato, fra tutti i treni con meno viaggiatori, quelli a costo più alto (se no avremmo dovuto tagliare di più), e li abbiamo soppressi cercando di non creare disservizi né locali, né diffusi: negli elenchi stilati dai Direttori Regionali - che troverete da pag. 46 a pag. 56 - c'è il risultato di questo lavoro.

Ma non potevate ottenere quattrini da altri (dalle Regioni) o cercare di far modificare (in Parlamento) l'entità del taglio?
Con le Regioni ci abbiamo provato - nel seminario organizzato nei giorni 13 e 14 novembre dall'Assessore della Regione Abruzzo Verticelli (coordinatore delle Amministrazioni Regionali per i Trasporti) - e vi raccontiamo come è andata alle pagine 8/9. Purtroppo nelle giornate del seminario è giunta la conferma da molti - e da noi - paventata del rinvio della riforma del trasporto pubblico locale (provocato dall'assurdo "rifiuto delle deleghe" sbandierato da alcuni), che ha tolto alle Regioni la possibilità giuridica di stipulare contratti di servizio suppletivi con Fs. Alcune Regioni a Statuto Speciale, che già oggi sono abilitate, hanno usufruito della delega, e non subiscono tagli: gloria a Trentino, Alto Adige e Valle d'Aosta!
In Parlamento ci hanno provato i nostri amici/nemici Verdi, con esiti non migliori: è passato il contributo alle marmitte catalitiche (se no Romiti piangeva!), ma il taglio al trasporto pubblico locale è rimasto.

Ma non si poteva tagliare qualcosa d'altro, fra i tanti sprechi della



gestione Fs denunciati dalla stampa?
Gli sprechi ci sono, amici: e si sta facendo di tutto per recuperarli (a "Piano", 2.500 miliardi tra costo del lavoro e altri costi). Ma il Contratto di Servizio compra treni, e meno treni - dice la Finanziaria - deve comprare. Oppure... oppure deve pagarli meno: meno di quelle maledette 15 mila lire medie per treno x km che ci hanno portato fuori dal mercato e fuori dall'Europa. [I lettori più attenti ricorderanno che, già nel 1992, segnalavamo su questo giornale il costo di 15 mila lire per treno x km. È la verità: con il drammatico taglio di 80 mila ferrovieri abbiamo - di fatto - recuperato solo l'inflazione; senza, saremmo a 23 mila lire]. Non possiamo permetterci oltre di restare a 15 mila lire medie per treno x km. Il treno del trasporto locale deve arrivare a 10 mila lire x km entro il 2000, scendendo a 12 mila lire nel 1997: il 20 per cento di costo in meno, per conservare e - perché no? - aumentare i servizi.
Se la sentono i nostri amici Sindacalisti? Per noi si può fare: basterebbe intervenire sul settore "macchina" (perché dopo un Milano-Como si deve riposare tanto quanto dopo un Firenze-Venezia?), sul settore "viaggiante"(perché non passare alla controlleria saltuaria, tanto più efficace ed economica?), e su tante altre sovrastrutture "storiche" del lavoro ferroviario. Sarebbe sufficiente un'ora e mezza di lavoro in più - a parità di orario reale - per salvare e sviluppare il trasporto locale.
Questa è la vera alternativa che abbiamo di fronte.

A quando il taglio?
Al 2 febbraio, se il nostro appello (e quello Ministro dei Trasporti) resterà inascoltato (queste pagine sono aperte - sul tema - anche agli amici Sindacalisti); dopo, se ci sarà disponibilità al dialogo, lo valuteremo di mese in mese; speriamo che il risultato che auspichiamo venga raggiunto e che il taglio non debba avvenire mai. Quando leggerete questo numero, forse avrete già la risposta. Noi siamo pronti al peggio, ma continuiamo a sperare.
Nel frattempo, non ce ne stiamo con le mani in mano: se i treni sono vuoti è colpa nostra, che non riusciamo a riempirli; ma è anche vostra, che salite solo su quelli pieni (nelle ore di punta).
Ci siamo mossi: abbiamo creato la "Carta Amico Treno" - cui dedicheremo ampio spazio nel prossimo numero (ultimo gratuito!) - per farvi salire, con un'offerta che "non si può rifiutare", sui treni di *morbida* e *festivi*, più quieti e più rilassanti degli altri: i "treni verdi" del futuro nuovo orario. Ma la "Carta Amico Treno" (di cui l'articolo alle pagine 18/19 vi dà una prima anticipazione) è molto di più: è il primo tentativo di fare marketing vero sul trasporto locale (sconti del 50 per cento e benefici aggiuntivi per incentivare la domanda), ed è la *direttissima* per conservare l'abbonamento ad "Amico Treno", il giornale che vi lascia incazzati, ma dandovi la soddisfazione di sapere il *perché*, e che vi segnala - quando ci riesce - *con chi*.

A noi sembra la ragione principale per comprarla.
Grazie.

Cesare Vaciago
Direttore Area Trasporto Metropolitano e Regionale

ULTIME NOTIZIE

"Amico Treno" a pagamento: nell'editoriale del numero di novembre/dicembre, nella fretta di "imbastire" un'ipotesi di vendita, abbiamo commesso una serie di errori di cui ci scusiamo con i lettori. Scrivevamo, ad esempio, che il giornale sarà inviato gratuitamente ai possessori di abbonamento - Fs o integrato - e a coloro che acquisteranno la "Carta Amico Treno". Per un errore nella composizione del pezzo, è stata saltata la precisazione "annuale" dopo la parola abbonamento. Ci siamo accorti anche che nello stesso periodo avevamo improvvidamente proposto la cifra di £ 1.000 per vendita a copia della rivista: in quel caso, infatti, l'abbonamento annuale sarebbe risultato più oneroso della cifra pagata per acquistare lo stesso numero di copie in edicola! In sostanza queste e altre necessarie rettifiche portano alla riscrittura dell'intera proposta, che deve intendersi così formulata: **nel numero di febbraio 1997, lanceremo la proposta di "Amico Treno" a pagamento [£ 15 mila per l'abbonamento annuale (30 mila per l'estero), £ 10 mila per i possessori di abbonamento mensile Fs o integrato, £ 2 mila per ogni copia acquistata presso le edicole di stazione], che resterà gratis soltanto per i possessori di abbonamento annuale - Fs o integrato - e per quelli che acquisteranno la "Carta Amico Treno".**
Frattanto ci piace segnalare le numerose richieste di informazioni sulle modalità da seguire per ottenere l'abbonamento alla rivista. Il signor Gaetano Collarile di Benevento addirittura senza perdere tempo ha inviato alla nostra redazione un vaglia postale di £ 10 mila con la causale: "per abbonamento anno 1997 alla rivista "Amico Treno". Lo ringraziamo per la prontezza dimostrata (e per l'affetto), ma Vi preghiamo di utilizzare per i versamenti il modulo di c/c (in parte precompilato) che sarà allegato al prossimo numero del giornale e di completare il bollettino con i Vostri dati.
Internet: ci avevate scritto in tanti sollecitando l'apertura di un nostro "sito" su Internet: vi abbiamo accontentato! Infatti, chi fosse in possesso di computer (e di relativo modem) potrà da oggi dialogare con noi, ricevere notizie, informazioni e trovare anticipazioni delle pagine della nostra rivista ai seguenti indirizzi:
www.fstsf.it/amicotreno
oppure:
www.amicotreno.com
Per scriverci, gli indirizzi sono:
amicotreno@galactica.it
oppure:
direttore.amicotreno@galactica.it
È l'inizio di una nuova avventura: seguiteci con la solita simpatia.

Carlo Pino

P.S.:
I lettori dei quotidiani sapranno che anche chi scrive si trova indagato nell'ambito dell'inchiesta della Procura di Roma sull'Alta Velocità. E' opportuno che lo sappiano anche quei lettori di "Amico Treno" ai quali la notizia fosse eventualmente sfuggita. Non c'è nulla da nascondere, anzi è necessario che si sappia anche:
1. che chi scrive ha offerto al progetto Alta Velocità supporto critico (con spazio agli oppositori), ma mai ha deciso consulenze, appalti, opere che lo riguardassero;
2. che, pertanto, ha piena fiducia nella Magistratura e... in se stesso;
3. che, per tutela di entrambi, ha presentato richiesta al Tribunale del Riesame, trovandosi oggetto di provvedimenti non motivati oggettivamente.

C.V.

Finanziaria 1997: le conseguenze per il trasporto locale

Cosa dovranno aspettarsi i clienti dopo i minori trasferimenti stabiliti dal Governo

Il nuovo anno, purtroppo, non porterà buone notizie ai clienti del trasporto locale. Come già anticipato nello scorso numero di "Amico Treno", i viaggiatori dovranno aspettarsi aumenti tariffari e alcuni tagli ai servizi (circa l'8 per cento dell'offerta complessiva). La causa? I minori trasferimenti alle Fs previsti dalla Finanziaria 1997. Più precisamente, lo Stato ha deciso di acquistare meno servizi ferroviari locali per un importo complessivo di 410 miliardi (di cui 321 a carico del Contratto di Servizio). Le Fs, nel programmare l'offerta, hanno dovuto quindi tener conto di queste minori risorse e per minimizzare il danno, a livello di servizio, nei confronti della clientela hanno deciso – d'intesa con il Ministero dei Trasporti – di operare su due fronti: quello delle tariffe e quello dell'offerta.

C'era un'altra strada? «Se avessimo avuto più tempo – spiega Giancarlo Laguzzi, direttore della Divisione Trasporto locale – la scelta aziendale sarebbe stata quella di agire sui costi interni, per i quali esistono ancora aree di miglioramento. E tra queste, resta aperto il problema di creare una specifica normativa del personale (più flessibile) per le linee del trasporto locale. Attualmente, invece, valgono le stesse regole per chi lavora sulla dorsale Milano-Napoli e per chi è impegnato sull'ultima linea sperduta, mentre con un adattamento delle condizioni contrattuali alle diverse realtà di lavoro, si potrebbero ottenere dei benefici a livello di costi: (allo stato attuale una elettromotrice costa quanto cinque o sei autobus). Chiaramente, per far questo occorre approfondire ogni singolo aspetto con il sindacato e aprire quindi un tavolo di lavoro: operazione che non può svolgersi in tempi brevi. Altra possibilità, nemmeno questa però percorribile in tempi brevi, è quella di accertare la disponibilità o meno delle Regioni a coprire almeno parzialmente i tagli della Finanziaria».

La situazione, in linea teorica, non è quindi definitiva. Non è detto che nel corso del '97, almeno localmente, alcuni problemi non possano trovare una



soluzione o che, col prossimo orario estivo, ci possa essere un'inversione di tendenza. Questo vale soprattutto sul fronte dell'offerta di servizi di trasporto. Il cambiamento dovrà comunque avvenire entro il 2000, quando l'attivazione delle nuove linee per l'Alta Velocità consentirà l'aumento di treni per il trasporto locale: infatti l'attuale costo per la produzione di tali servizi creerebbe dei problemi per l'acquisto da parte delle Regioni.

Diverso è il discorso delle tariffe.

Su questo versante, le Fs hanno deciso (in accordo con il Ministro dei Trasporti) di adeguare le tariffe regionali delle Ferrovie alle tariffe delle autolinee interurbane di ciascuna regione.

Come spiega Luciano Covi, responsabile della Direzione commerciale del Trasporto locale, occorre fare due discorsi separati per la corsa semplice e per gli abbonamenti: «Nel caso della corsa semplice, le Fs hanno attualmente un'unica tariffa, valida per tutto il territorio nazionale. Gli allineamenti, previsti in tre fasi temporali, in questo caso sono abbastanza contenuti (con l'eccezione della Lombardia e dell'Umbria), se non nulli o quasi come nel caso della Basilicata, Calabria, Campania, Liguria, Marche, Molise e Puglia e laddove è già operativa l'integrazione tariffaria anche per la corsa semplice (Trento). Gli abbonamenti ferroviari sono invece già differenziati per regione e i confronti sono quindi più articolati, anche perché spesso ci troviamo di fronte a scaglioni tariffari delle autolinee regionali non omologhi con quelli Fs. Anche per gli abbonamenti sono previsti tre momenti successivi di aumenti e anche qui sono evidentemente escluse le regioni (Lazio) o le province (Trento e Bolzano) dove esiste la tariffa integrata».

Complessivamente, dalle prime ipotesi di allineamento tariffario elaborate dalle Fs (il riferimento è il mese di novembre) emerge una situazione variegata. Le autolinee più costose, che determineranno quindi gli incrementi più marcati negli abbonamenti Fs, sono quelle della Sardegna e della Sicilia. Le meno care in assoluto sono invece le autolinee dell'Emilia Romagna, per le quali è difatti previsto un unico limitato adeguamento, seguite dalla Liguria, Puglia, Molise e Veneto. Tra questi due estremi si collocano tutte le altre regioni: alcune richiedono tre fasi, altre due. Alcune comporteranno incrementi maggiori, altre minori. Ma perché, al di là dei minori trasferimenti della Finanziaria per il trasporto locale, è stata decisa questa politica tariffaria?

«Esistono – spiega Covi – tre ragioni ben precise, che vanno al di là della sola logica del conto economico aziendale. La prima è che quando a programmare e a finanziare (secondo almeno quanto stabilito dalla legge di accompagnamento della precedente Finanziaria) tutto il trasporto regionale sarà un soggetto unico, e cioè la Regione, le tariffe dei vari mezzi di trasporto dovranno per forza essere il più possibile omogenee, altrimenti non si potranno fare politiche del trasporto qualificate all'interno dello stesso territorio. Il rischio è che se la gomma costa meno e in più ha una maggiore copertura tariffaria, il treno venga penalizzato, con tutte le conseguenze negative del caso per la collettività: più traffico, maggior inquinamento, maggiori disagi per gli utenti di determinati collegamenti. La seconda ragione, collegata alla prima, è che se le tariffe non sono allineate, le Regioni saranno impossibilitate, o avranno comunque molte difficoltà, a sviluppare l'integrazione tariffaria, che al momento attuale è l'unica risposta seria ai problemi della mobilità locale».



«La terza ragione – prosegue Covi – è che se i clienti del trasporto locale sono disposti a pagare certe tariffe per la gomma, non si comprende perché non dovrebbero pagarle anche per il ferro. Certo, il vantaggio delle autolinee è di essere più capillari, inoltre esse svolgono un preciso ruolo in sostituzione del treno: là dove il treno non può arrivare o dove, a causa della domanda scarsa, sarebbe troppo costoso farlo arrivare. Ma a parità di condizioni, il treno assicura una maggiore regolarità, un maggior comfort e, se pensiamo alla situazione congestionata di molte strade, generalmente anche una maggiore velocità. Tutti questi vantaggi, tenuto conto anche dei costi di esercizio più elevati delle Ferrovie (infrastrutture, materiale rotabile, stazioni, manutenzione e così via), non sono premiati dal sistema tariffario vigente. Anzi, come abbiamo visto, è vero il contrario».

Per quanto riguarda invece i tagli all'offerta di treni, i disagi per i clienti sono stati il più possibile contenuti. Dove saranno attuati?

Il segmento individuato – come spiega il direttore della Divisione Trasporto locale – è quello dei treni che trasportano in media meno di 40 viaggiatori e quindi di treni che possono essere sostituiti senza problemi dal trasporto su gomma.

«Per la verità – precisa Laguzzi – nei tagli sono compresi anche alcuni treni che fanno registrare frequentazioni superiori a 40 persone, ma che per motivi di produzione (avvicendamento del personale o del materiale rotabile) saranno soppressi. Si tratta principalmente di treni che viaggiano nelle fasce orarie intermedie, quindi i collegamenti nelle ore di punta (inizio e fine giornata) restano assicurati; e sono treni che comunque hanno un'alternativa nel giro di 10/15 minuti al massimo. Inoltre, molte soppressioni sono state previste nei giorni festivi e alcune anche il sabato pomeriggio, in modo da non creare problemi al pendolarismo degli studenti e dei lavoratori. Questo discorso vale per tutto il territorio nazionale, a eccezione della Regione Autonoma Valle d'Aosta, nonché delle Province Autonome di Trento e Bolzano dove sono già operativi da tempo accordi per l'acquisto/integrazione dei servizi».

Quando i clienti potranno conoscere le soppressioni che sono state decise? Il 2 febbraio '97 uscirà un'edizione straordinaria dell'orario invernale. L'edizione sarà gratuita: basterà restituire il precedente orario Fs.

Cristina Forghieri

Le regioni dicono di no ai tagli

Abbiamo raccolto le opinioni di alcuni assessori regionali ai trasporti

La comunicazione da parte delle Fs sui tagli ai servizi locali regione per regione ha suscitato – né poteva essere altrimenti – preoccupazione, ma anche decise rimostranze da parte degli assessori regionali ai trasporti. Difatti, mentre sul problema dell'allineamento delle tariffe ferroviarie alle tariffe delle autolinee di ciascuna regione è stata espressa disponibilità al dialogo, nei confronti dei tagli la levata di scudi è stata pressoché unanime. Tanto che è stato diffuso un comunicato stampa da parte degli assessori, intervenuti a un incontro con i vertici del Trasporto Metropolitano e Regionale delle Fs tenutosi a metà novembre a Montesilvano (Pescara), che se da una parte critica il ritardo legislativo dell'attesa riforma del trasporto pubblico, dall'altra considera "inaccettabile una politica delle Fs che scarica tutto il peso dei tagli previsti dalla Finanziaria nei trasferimenti all'azienda sui servizi di trasporto a valenza regionale".

"Così come è inaccettabile – ribadisce il comunicato – una politica dei tagli che si protrae da anni e che rende non gestibile il processo di regionalizzazione dei servizi su ferro".

Per di più – sottolineano tutti gli assessori – il contesto e il quadro di riferimento continuano a essere precari e difficili. Dopo la sospensione del fondo nazionale trasporti (legge 549/95) e la mancata attivazione delle deleghe, si è creato un vuoto – legislativo e di risorse – che rende nei fatti impossibile alle Regioni programmare le nuove reti di trasporto.

«Oltretutto – afferma **Marco Verticelli**, Assessore ai trasporti della Regione Abruzzo – anche all'interno della riforma ancora da attuare non tutte le questioni sono state chiarite. C'è il problema degli investimenti nelle infrastrutture: alle Regioni sarà attribuita qualche competenza o ne saranno tagliate fuori? Cosa il Governo ci trasferirà e con quali assetti proprietari? Quale forma avranno le società regionali di trasporto e su quale patrimonio potranno contare? Si arriverà o no a una progressiva unificazione contrattuale tra ferrovieri e autoferrotranvieri? Se la



risposta è negativa le situazioni locali saranno di fatto ingestibili. Oggi come oggi dobbiamo prendere atto che, se a parole viene espressa da parte del Governo la volontà di trasferire alle Regioni un trasporto pubblico "pulito", nei fatti dobbiamo però registrare non pochi elementi che contraddicono questo principio».

«Data l'attuale mancanza di certezze su strumenti e risorse – prosegue Verticelli – non siamo certo in grado di gestire ipotesi di tagli nei servizi, che creeranno situazioni esplosive. A ciò aggiungo che non sono d'accordo con la decisione delle Fs di far pesare le minori entrate solo sul trasporto regionale. Quindi, se come Regioni ci impegnamo a far pressione sul Parlamento perché riveda i trasferimenti alle Ferrovie, chiediamo però anche all'azienda un ripensamento in modo che i tagli in questione siano sopportati anche da altri comparti aziendali. E comunque chiediamo che le eventuali soppressioni, anche rivisitate, siano rimandate a quando sarà approvata la legge di riforma del trasporto pubblico. E ancora: per i futuri compiti che saranno attribuiti alle Regioni nel settore del trasporto anche su ferro, chiediamo alle Fs di fornirci ulteriori elementi di conoscenza. Primi tra questi i costi del servizio regione per regione, che oggi non conosciamo, e i piani aziendali regionali, soprattutto per quanto riguarda la voce investimenti. Due elementi, mi sembra, che sono fondamentali per poter programmare».

Critiche sono state espresse anche dall'Assessore delle Marche **Edoardo Mentrasti**, che contesta due fatti: «Il primo riguarda un emendamento approvato in questi giorni dalla Camera che trasferisce le riduzioni di servizio sulle linee a maggior traffico, dove gli introiti sono maggiori. Il secondo punto che non mi convince è l'unificazione da parte delle Fs dei tagli previsti dal Contratto di Servizio (321 miliardi) con gli 89 del Contratto di Programma, che riguardano la soppressione di linee. Non vedo perché questi 89 miliardi debbano ricadere sulle soppressioni del Contratto di Servizio. Le Fs ci hanno poi parlato di un taglio medio dell'offerta di trasporto regionale dell'8 per cento, ma per la mia regione sono stati previsti tagli dell'ordine del 15. Ho l'impressione quindi che qualcuno non paghi dazio, anche se non ho capito chi. Infine, c'è la questione fondamentale sollevata dall'aAssessore Verticelli del costo regionale del servizio. Nelle Marche mi risulta che esiste una buona produttività: molti passaggi a livello sono stati automatizzati e su parecchie linee c'è già un solo agente di macchina, con percorrenze di 120/160 km, e in più, sempre a quanto mi risulta, ci sarebbe anche una disponibilità del sindacato a rivedere i turni per mantenere l'attuale livello di servizi. Credo quindi che sia necessaria una maggiore trasparenza da parte delle Fs su quelli che sono i costi reali del servizio locale, regione per regione. Rispetto ai tagli presentati la mia posizione è di contestazione radicale, tenuto conto anche che abbiamo lavorato mesi con le Fs per raggiungere un'intesa, recepita da una recente delibera di giunta, che assicurava per il '97 lo stesso volume di servizi erogato nel '96. Chiaramente questi tagli, se fossero attuati, ci creerebbero grossi disservizi soprattutto sulla S. Benedetto-Ascoli e sulla Civitanova-Altacina. E rappresentano comunque un duro colpo per tutte quelle Regioni, come le Marche, che hanno fatto del ferro uno dei pilastri portanti del loro piano regionale dei trasporti».

Per quanto riguarda la legge di riforma del trasporto pubblico, le perplessità e le preoccupazioni espresse dai colleghi valgono anche per Mentrasti: «L'aspetto positivo e condivisibile del progetto di riforma è il pieno trasferimento di ogni competenza in materia di trasporto locale alle Regioni. Il lato negativo è l'assoluta incertezza sul fronte delle risorse finanziarie. Come può la Regione

stipulare dei contratti triennali con le società di trasporto, se non si sa su quali soldi contare? Se le promesse saranno mantenute o se saranno soggette a modifiche di finanziaria in finanziaria?»
Negativi anche i commenti di **Giorgio Pozzi** Assessore ai trasporti della Regione Lombardia: «Non posso condividere le proposte Fs che vengono a tagliare circa il 10 per cento dei servizi ferroviari regionali. Per noi il ferro è fondamentale, visto che la nostra regione è ormai arrivata al collasso su tutte le strade. Ma c'è di più, con la creazione di Sfr, la Società di trasporto ferroviario regionale tra Regione, Ferrovie Nord ed Fs, ci siamo tutti impegnati a uno sviluppo strategico della ferrovia, centrato su treni migliori e maggiori servizi e adesso uno degli azionisti propone di tagliare treni. Come dovrei spiegarlo ai cittadini? E poi c'è l'incertezza del quadro generale: non ci sono le deleghe, non è chiaro di quali risorse potremmo disporre, di chi sarà la proprietà della rete e chi deciderà gli investimenti. Non mi sembra il momento giusto per proporre tagli ai servizi».
Sulla stessa lunghezza d'onda è l'Assessore regionale del Piemonte **Antonino Masaracchio**: «Ci hanno proposto tagli dell'ordine del 15 per cento e spero che non siano di più. Ma è tutto il problema che è mal impostato, perché se i tagli sono una necessità aziendale resta il fatto che il sistema del trasporto si deve porre come elemento centrale di tutta l'economia di un territorio. È qui che deve essere individuata la logica, quantificando la domanda di mobilità (lavoro, scuola, ma anche anziani) e inquadrandola finalmente anche in un piano urbanistico serio, perché non si può più andare avanti con continui rabberciamenti. Così come occorre avviare una politica economica seria, e non pasticciona come è stato fatto finora: programmazione senza progetti e progetti senza programmazione. E poi ci vuole chiarezza su quali dovranno essere i compiti e soprattutto le risorse delle Regioni: se si impone per i trasporti una logica puramente aziendale, chi si accollerà i costi del trasporto sociale? E se dobbiamo assumerci responsabilità finanziarie per quanto programmiamo a livello di trasporto, allora perché non delegarci anche le scelte che riguardano l'Anas? Dobbiamo poi rivedere le strutture del nostro personale per affrontare i nuovi compiti: con quali risorse e con quali strumenti? Quale dovrà essere il rapporto pubblico/privato? Non ultimo c'è il problema dell'Europa e di quale ruolo potranno svolgere le Regioni. Come si vede l'elenco delle questioni ancora da definire è lungo, ma se manca una visione globale dei problemi sul tappeto è difficile poi individuare il giusto tassello per ciascuno di essi».
Per la Regione Sicilia la situazione è ancora più drammatica: «Come Regione a statuto speciale – spiega **Agostino Porretto**, capo gabinetto dell'Assessore ai trasporti – abbiamo già piena competenza in materia di trasporti. Ad oggi però il bilancio della Regione non ci consente di assumerci anche l'onere delle ferrovie. Certo, dobbiamo operare una seria ristrutturazione del sistema, rendendo il trasporto pubblico più competitivo e funzionale, integrando gomma e ferro e difatti stiamo elaborando il nuovo piano regionale dei trasporti. Ma a questo punto, anche in vista degli allineamenti tariffari delle Ferrovie con le autolinee, deve intervenire lo Stato, perché la Regione Sicilia non ha materialmente le risorse necessarie. Potremmo programmare e creare società miste anche con le Fs, ma solo dopo il risanamento di tutto il comparto. Lo Stato deve metterci in grado di attuare questo risanamento».
La preoccupazione per il clima di incertezza in cui versa la riforma del trasporto pubblico è sottolineata dall'Assessore della Regione Lazio **Michele Meta**: «Se pensiamo alla vicenda delle deleghe regionali, vediamo che solo nell'ultimo mese ha avuto numerosi cambiamenti: la normativa che prima era contenuta nel disegno di legge della Finanziaria, è stata trasportata poi come emendamento nel disegno di legge Bassanini. Adesso, tranne la normativa che riguarda le Ferrovie in gestione governativa commissariale, è stata di nuovo stralciata dalla Finanziaria e quindi vale solo l'emendamento del disegno di legge Bassanini. A fronte di questa confusione c'è una certezza: quella dell'appesantimento delle finanze regionali e comunali, che per di più si trovano a dover affrontare il rinnovo del contratto degli autoferrotranvieri. Per farvi fronte la Finanziaria ha stanziato 300 miliardi, peccato però che – a quanto dicono – la piattaforma presentata dal sindacato comporterebbe un costo di circa mille miliardi. Altro dato di certezza sono i tagli effettuati a servizi e investimenti. In questo quadro, portare avanti a livello locale i necessari processi di ristrutturazione che il settore richiede non è fattibile».
«È dai primi anni Ottanta – prosegue Meta – che si parla di riforma del trasporto pubblico. Nel frattempo si sono accumulati inefficienze e deficit aziendali. Se nemmeno nel '97 si arriverà a scrivere la parola fine a questa vicenda, si rischierà il collasso economico del comparto. Né, su questo terreno, ci tranquillizza la norma che consente alle Regioni e agli enti locali di accendere mutui a copertura dei deficit '95 e '96, perché le rate dei mutui devono poi essere pagate e comunque i cespiti per accendere questi mutui sono ormai agli sgoccioli, anche nelle finanze regionali. Allo stesso modo non ritengo percorribile la strada che consente alle Regioni e ai Comuni di imporre nuove tasse o nuove addizionali ai cittadini che, in questo momento, sono già sufficientemente tassati dal centro».
Gravi, inoltre, per Meta anche i tagli effettuati sugli investimenti destinati al ferro. Molti di questi rientrano già nei protocolli d'intesa o negli accordi di programma stipulati dai diversi enti locali con le Fs: «Accordi che in questo modo – afferma – vengono rimessi in discussione in maniera indiscriminata e non verificata e che rischiano di impedire la realizzazione di piani e programmi che disegnavano un futuro migliore per le nostre città e il territorio regionale».
Ma anche i tagli dei servizi sono eccessivi: «Mi chiedo – dice l'Assessore della Regione Lazio – se questi fondi non potevano essere recuperati in qualche altra direzione. Ad esempio, 300 miliardi corrispondono al costo di un ventina di km di nuove strade. Sono convinto che ogni Regione sarebbe disponibile a rinviare di un anno la realizzazione di un chilometro di strada previsto dal piano triennale Anas per salvaguardare il livello attuale dei servizi ferroviari». Su questi temi, le Regioni hanno intenzione di far pressioni sul Parlamento. Due precisazioni sono arrivate da Cesare Vaciago, Direttore dell'Area Trasporto Metropolitano e Regionale, che, avvertendo la responsabilità del taglio, ha voluto avvisare le Regioni (il futuro cliente pubblico) prima della clientela e dei sindacati:
1. lo Stato può tagliare solo trasporto locale (Contratto di Servizio) o mantenimento in esercizio dell'infrastruttura (Contratto di Programma): e questo ha fatto. Fs non può che trarre conseguenze in materia di volume di linee (per 321 miliardi) e di chiusura di linee (per 89 miliardi). Non c'è mancanza di trasparenza in ciò. Quando i sindacati locali saranno in grado di differenziare regionalmente i costi dell'offerta, i prezzi potranno essere rimodulati.
2. Tagliare le linee ad alto traffico, anziché quelle a traffico scarso, mette per strada 50 mila pendolari anziché 5 mila: con tutto il rispetto per i Parlamentari estensori, si tratta di una concezione perlomeno originale della "socialità" e dell'ecologia.
Mentre scriviamo la Finanziaria è stata approvata, senza nessuna modifica sui tagli alle Fs, dalla Camera. C'è da attendere il responso del Senato, ma per la verità le aspettative non sono delle più ottimistiche. E allora ci sarà da attendere il trasferimento delle deleghe e poi la legge di riforma del trasporto pubblico. Il 1997 sarà finalmente l'anno giusto?

C. F.

Signori, si paga!

Per salvare le linee minori è necessario l'impegno degli Enti locali

Come facilmente pronosticato – un futuro da indovino è garantito per chi si occupa di questa materia – la Finanziaria per il 1997 ha falcidiato impietosamente le risorse destinate al trasporto locale. E a farne le spese saranno come sempre i fruitori dei servizi pubblici. Soprattutto delle Ferrovie che pure hanno dimostrato di essere l'unico sistema di mobilità collettiva sulle brevi e medie distanze in grado di competere, almeno entro certi limiti, con l'automobile. Purtroppo le vicende giudiziarie degli ultimi mesi non aiutano il fronte dei potenziali amici del treno a fare quadrato intorno a un'azienda che ha palesato parecchie ombre nelle gestioni passate. Né favoriscono un ripensamento sia pure parziale nella compagine governativa. Perciò adesso il problema è quello di gestire il taglio delle risorse, ripartendolo nel modo meno iniquo possibile e senza incorrere in errori tali da pregiudicare le speranze di sviluppo futuro. Una prima considerazione si impone: i sacrifici non possono colpire soltanto le Fs. Pur con tutti gli addebiti che le possono essere mossi, questa azienda, nel giro di pochi anni ha dimostrato di saper ridurre di molto i costi di produzione, migliorando enormemente la produttività. Gli utenti avevano dovuto sopportare non piccoli disagi (stazioni impresenziate, difficoltà di reperimento dei documenti di viaggio e delle informazioni), ma, in compenso, avevano preservato e, talora, migliorato il movimento dei treni anche sulle relazioni minori. Senza questo lavoro di minuta razionalizzazione, intervenuto nel corso delle passate stagioni, la stretta finanziaria ora imposta avrebbe avuto esiti catastrofici. Lo stesso sforzo di riduzione degli sprechi non sembra ancora aver toccato le altre imprese di mobilità locale, a partire dalle autolinee in concessione (che continuano a succhiare contributi regionali anche per corse fantasma), per finire alle ferrovie in gestione commissariale che, per essere salvate (ed è altamente auspicabile che questo avvenga), dovranno contenere i loro costi di gestione – per esempio in materia di agenti/chilometro – in misura almeno equivalente a quanto avvenuto sulla rete nazionale. Tutto ciò non toglie che una quota non indifferente di tagli finirà comunque per colpire anche il Trasporto Locale Fs – detto per inciso, proprio la Divisione meno "chiacchierata" dell'azienda in quanto a spese allegre – e le relazioni dei Direttori Regionali nelle pagine che seguono dipingono un quadro abbastanza fosco per i mesi a venire. Bisogna riconoscere che, quanto meno, si è cercato di eliminare i treni meno frequentati uniformemente sul territorio, limitando i casi – quelli residui sono comunque molto dolorosi – di completa chiusura delle linee. Graduando l'intensità dei sacrifici da sopportare, non abbiamo mai nascosto, infatti, di preferire l'eliminazione di alcuni treni (misura pur sempre reversibile in futuro) alla soppressione di un'intera tratta, che comporta l'abbandono quasi sempre definitivo di una porzione del patrimonio ferroviario nazionale. Pur ammettendo una certa oculatezza nel predisporre una serie di misure assai difficili (e un certo tatto,



nell'evitare i toni arroganti che in passato – vi ricordate i tempi del Ministro Signorile? – avevano accompagnato provvedimenti analoghi), lo scenario che si va profilando assume comunque contorni assai inquietanti. La sistematica soppressione dei collegamenti, ancorché poco frequentati, nelle ore serali e nei giorni festivi, rende il treno sempre meno appetibile quale alternativa di mobilità rispetto al mezzo privato. E la difesa a oltranza dei flussi di traffico più consistenti (pendolari e studenti nelle ore "di punta"), se nell'immediato rappresenta un dovere sociale ineludibile, alla lunga rischia di pregiudicare le possibilità di acquisire alla ferrovia le nuove e crescenti esigenze di mobilità sul territorio. Se dai provvedimenti prefigurati dovesse derivare una sensibile contrazione del traffico, si potrebbe poi paventare l'innesco di un processo perverso (meno risorse = meno treni = meno passeggeri = meno introiti = meno treni) che ci riporterebbe indietro nel tempo ai fatali anni Sessanta, ovvero avanti nello spazio verso latitudini, come quelle americane, che hanno vissuto fino in fondo questa amara parabola.





Esiste una via d'uscita alla crisi finanziaria che minaccia le nostre ferrovie? Probabilmente sì, se tutti i protagonisti si assumeranno fino in fondo le proprie responsabilità. Le imprese ferroviarie, innanzitutto, riducendo ulteriormente i propri costi gestionali (oltre, ovviamente, agli sprechi). Per le ferrovie concesse, in molti casi, lo sforzo deve ancora incominciare e sarà bene nei prossimi mesi tornare su questo argomento. Ma anche il Trasporto Locale Fs può fare ancora qualcosa, per esempio, generalizzando l'agente unico sui convogli a composizione leggera, una volta garantita, con gli interventi del caso, la sicurezza di circolazione. Gli utenti devono mobilitarsi, come già hanno saputo fare in passato, per difendere le linee locali dai rinnovati rischi di smantellamento. Ma, questa volta più che mai, una parola decisiva può essere detta dai responsabili delle Amministrazioni locali, le Regioni in primo luogo, ma anche le Province, i Comuni, le Comunità Montane. Il contributo finanziario degli Enti locali può supplire in parte, in questo momento decisivo, al progressivo disimpegno del governo centrale, anticipando nei fatti quel federalismo tanto invocato a parole, quanto eluso nei comportamenti. Certo, in contropartita, possono e debbono chiedere alle imprese che gestiscono il servizio impegni sugli investimenti e trasparenza nella gestione. Che non si tratti di una fuga in avanti, lo dimostra l'esperienza di quelle poche Regioni (la Valle d'Aosta, l'Alto Adige, ma anche il Trentino) che già si sono impegnate in questo senso. Il contributo finanziario degli Enti locali ha consentito, pur nell'attuale avversa congiuntura, non solo di mantenere, ma persino di accrescere l'offerta ferroviaria, in presenza di bacini di traffico potenziale per altro assai modesti. E così una linea secondaria come l'Aosta-Pré Saint Didier, fino a pochi anni addietro considerata spacciata, può ora rifiorire programmando più treni, nuove fermate e persino il ritorno alla trazione elettrica. Dopo tante parole, è ora il momento dei fatti. Se davvero il treno sta a cuore ai nostri sindaci e assessori regionali, se davvero la lotta alla congestione del traffico veicolare non è un vuoto slogan, è giunto il momento di mettere mano al portafogli. E il minaccioso "Signori, si taglia" potrebbe trasformarsi in un più conciliante "Signori, si paga"... Pur di conservare il treno, ovviamente.

Massimo Ferrari
Presidente Utp/Assoutenti

Quelle linee dalle sette vite

Come in Francia si cerca di evitare il taglio delle ferrovie secondarie

Uno dei punti di forza del treno è la capillarità della rete ferroviaria. Non a caso il ruolo del trasporto su rotaia è tanto maggiore laddove più fitto è il reticolo dei collegamenti, come in Europa, in Giappone, in India. Viceversa, il treno è rimasto uno strumento di mobilità marginale laddove esistono poche linee in servizio, come a esempio in Israele, in Arabia Saudita o in certe nazioni centroafricane. Negli Stati Uniti e in Canada la rotaia assorbe un volume notevole di traffico merci, perché la rete è tuttora molto ramificata, anche se poche linee sono aperte al traffico passeggeri, cosicché spesso si trovano città, anche di una certa importanza, tipo Oklahoma City o Nashville, dotate di un buon aeroporto, ma prive di qualsiasi servizio ferroviario per le persone. Perciò viaggiare in treno negli States è appannaggio di nicchie di mercato (come i pendolari attorno alle megalopoli o i turisti raffinati che apprezzano le comodità d'altri tempi offerte dai convogli transcontinentali).

Pregi e difetti di una rete capillare

Se la capillarità della rete rappresenta quindi un vantaggio indiscutibile, la stessa ha finito col divenire un'autentica ossessione per i manager che nel dopoguerra si sono cimentati nell'impresa (impossibile?) di risanare il bilancio delle aziende ferroviarie. Infatti, proprio l'eccessiva estensione del servizio, anche in province marginali o in vallate in via di spopolamento, è stata da subito individuata come una delle ragioni del disavanzo finanziario. Di qui la strategia del taglio dei cosiddetti "rami secchi", più facile da teorizzarsi che da attuarsi in concreto, visto che le resistenze – campanilistiche, politiche, ma anche fortemente motivate – si sono sempre accese, sotto qualsiasi latitudine, ogni qual volta una determinata tratta è stata minacciata di chiusura. Per di più, mentre fino a trent'anni fa l'opposizione alle soppressioni poteva essere bollata come sterile romanticismo dei cultori del buon tempo antico, la successiva crisi del modello di sviluppo basato esclusivamente sull'automobile e il sostanziale fallimento dell'autobus come valida alternativa al treno, hanno fornito nuovi importanti argomenti ai difensori delle ferrovie locali. Un punto di equilibrio non è ancora stato trovato, perché, se da un lato è innegabile che nessuno oggi potrebbe ragionevolmente teorizzare una rete come quella britannica del secolo scorso, dove il binario collegava anche i più remoti villaggi (ma, per la verità, la vicina Svizzera continua con successo a difendere un modello abbastanza simile), dall'altro sembra altrettanto improponibile la potatura drastica operata oltre oceano, in un contesto ben diverso dal nostro e di cui, comunque, gli stessi americani sembrano ormai pentiti.



Il "Cisalpino" treno italo-svizzero

Un equilibrio difficile da raggiungere

Ben poche nazioni europee possono contare su una popolazione uniformemente distribuita sul territorio, tale da determinare flussi di traffico abbastanza equilibrati. Tra queste, forse, solo l'Olanda si avvicina a una situazione ideale, che tuttavia non ha evitato polemiche tra Ferrovie nazionali, Parlamento e comunità locali in merito a chi dovesse farsi carico dei servizi sociali ma non remunerativi. Allora forse sarà il caso di rivisitare la metafora botanica, che tanta irritazione provoca ai paladini della rotaia, per riappropriarsi del significato originario: il taglio dei "rami secchi" è un'operazione necessaria non certo per uccidere l'albero, e neppure per privarlo delle fronde, ma solo per consentirgli una nuova e più rigogliosa fioritura. Piuttosto che chiudere "tout court" una linea, abbandonando ai rovi un pezzo di patrimonio industriale di una regione, si tratta di capire se sia possibile da un lato ridurre i costi di esercizio in termini accettabili, dall'altro se esistano correnti di traffico potenziale di una certa entità, tanto da giustificare la sopravvivenza e, magari, il rilancio della linea in questione.

Come uscire dalla spirale del degrado

Che sia possibile esercitare tratte secondarie, anche in zone abbastanza remote, con flussi di clientela non disprezzabili e coefficienti di esercizio non catastrofici, lo dimostrano ampiamente le esperienze di nazioni alpine come la Svizzera, l'Austria e la Baviera, che tuttavia non hanno mai smesso di presidiare il loro territorio e di incentivare l'uso del treno, anche a fini turistici. Più difficile è capire se, da un contesto di avanzato degrado, che precede il definitivo abbandono, sia possibile uscire, invertendo energicamente la rotta. Sotto questo profilo, alcune esperienze francesi possono essere per noi di notevole interesse. Molto più avanzata in fatto di collegamenti ad alta velocità, la Francia non si discosta molto dalla situazione italiana per quel che riguarda le province più interne, rimaste ai margini del processo di ammodernamento ferroviario. Anzi, la bassa densità abitativa di larghe porzioni del territorio (a livelli non dissimili da quelli che da noi si registrano solo nella Sardegna più interna) e la conseguente mancanza di congestione sulle arterie stradali parallele, dovrebbero in teoria condannare senza appello il treno. Ma ciò non sempre è avvenuto.

Un'automotrice gastronomica per il Bergerac

Vale la pena, allora, di citare qualche

caso illuminante. La ferrovia che collega Sarlat a Bergerac è una delle tante che percorrono il Massiccio centrale a nord di Tolosa. Lunga 69 km, a binario unico e non elettrificata, è percorsa unicamente da automotrici con un traffico medio, nei giorni feriali, di 475 persone. Il movimento delle merci (essenzialmente legname) può contare su tre circolazioni per settimana, per complessive 80 mila tonnellate all'anno. Logicamente, in presenza di questi numeri alquanto modesti, il disavanzo di esercizio è pesante: per ogni franco di introiti se ne contano 5 di spese. Quanto basta per gettare fitte ombre sull'avvenire di questa relazione. Il tracciato, però, offre una risorsa cui, fino a poco tempo addietro, quasi nessuno aveva fatto caso: il treno costeggia l'alveo della Dordogna – un grande fiume del sud-ovest francese – scavalcandolo in più punti. Il paesaggio boschivo è ricco di suggestioni, in una terra famosa soprattutto per i suoi vini. Le Ferrovie francesi, di concerto con le comunità locali, hanno perciò deciso di giocare la carta del turismo: scommessa audace, trattandosi di zone lontane dalle prestigiose località balneari o montane. Un'automotrice, colorata di bianco e rosso, ha ricevuto il nome beneaugurante di "Espérance". A bordo una hostess offre ai clienti tartine di fegato d'oca, innaffiate da bicchieri di Bergerac bianco. L'escursione in treno per molti è diventata il pretesto per una sempre piacevole digressione culinaria. Risultato: rispetto a una frequentazione media di 25 persone, i convogli con al traino "Espérance" superano spesso le cento. Sette passeggeri su dieci preferiscono la vettura gastronomica, anche a rischio di restare in piedi. Il successo del biglietto speciale a 50 franchi andata e ritorno (circa 15 mila lire) attesta che i fruitori sono in maggior parte escursionisti che abitualmente non si servivano del treno. L'iniziativa è costata alla Sncf 50 mila franchi (15 milioni di lire); altri 30 mila li ha investiti in pubblicità il Municipio di Sarlat; la locale Camera di Commercio paga il salario dell'accompagnatrice. Ora si è più ottimisti sull'avvenire della ferrovia.

Traffico decuplicato con nuovi orari

All'angolo opposto della nazione, la tratta Reims-La Ferté soffriva di ancor più grave anemia da traffico: nel 1972, al momento della chiusura, non più di 750 persone alla settimana sceglievano il treno. Poi, nel 1982, l'impegno congiunto dell'allora Ministro dei Trasporti, Charles Fiterman, e delle istituzioni locali ne consentì la riapertura con un orario integralmente rivisitato: cinque coppie di corse al giorno, lungo i 76 km, con tratte percorribili a 120 km/h. Il traffico settimanale è passato dai quattromila passeggeri del 1982 ai seimilacinquecento del 1995. L'esercizio è garantito grazie ai contributi erogati dalla Regione Picardia (700 mila franchi all'anno, pari a circa 210 milioni di lire) e dalla Regione Champagne-Ardenne (che versa alla Sncf un forfait annuo di 10 milioni di franchi – circa 3 miliardi di lire – per tutte le relazioni locali comprese nell'ambito del suo territorio).

Nuova giovinezza per la linea dei transatlantici

Sulla costa atlantica, la linea Bordeaux-Pointe de Grave, 115 km elettrificati, attraversa per tutta la sua lunghezza la penisola del Médoc, fino al grande estuario della Gironda. In effetti la linea era stata concepita nel secolo scorso come un lungo molo avanzato verso i piroscafi provenienti dalle Americhe: si risparmiava così la risalita del fiume fino al centro di Bordeaux. Venuta meno la navigazione transoceanica, i treni sono sopravvissuti ai bastimenti. Ma hanno dovuto cercarsi nuove correnti di traffico. In parte con le merci, nonostante la serrata concorrenza della strada. In parte con i pendolari, almeno nella sezione più prossima a Bordeaux (circa 900 persone al giorno scelgono il treno). E, d'estate, offerte promozionali rivolte ai bagnanti che intendono raggiungere le spiagge dell'Aquitania. Con un certo successo, anche se talvolta capita che tutti i passeggeri scendano a Verdon e il macchinista eviti di raggiungere il terminale di Pointe de Grave, poco distante.

Quando le Comunità locali si fanno carico dei costi

Persino certi itinerari che si irradiano dalla capitale hanno conosciuto nel corso degli anni la minaccia della chiusura. Così la linea di Fécamp, in realtà una diramazione della Parigi-Le Havre, che aveva consentito agli albori del secolo agli abitanti della "Ville lumière" di scoprire l'emozione dei primi bagni di mare nelle acque (invero abbastanza fredde) della Manica. A binario unico e a trazione termica, la linea ha perso importanza dopo l'elettrificazione dell'asse principale, con conseguente necessità di cambiare convoglio nella stazioncina di Bréauté-Beuzeville, dove non tutti i treni fermano. Troppo lontana da Parigi per contare sul traffico pendolare, questa ferrovia deve accontentarsi di più modesti flussi di clienti (soprattutto studenti nella stagione invernale) verso le vicine Rouen e Le Havre. Il movimento medio giornaliero non supera le 350 persone, salvo nei venerdì d'estate quando si riempiono i "treni dei papà" che vanno per il week-end a trovare le famiglie in villeggiatura sulla costa. Per continuare a esercire la linea, la Sncf riceve 5 milioni di franchi all'anno (poco più di un miliardo e mezzo di lire). A contribuire è la Regione (60 per cento), il Dipartimento (20 per cento), la città di Fécamp (10 per cento), il suo Distretto (5 per cento) e la locale Camera di Commercio (5 per cento): un caso esemplare di ripartizione proporzionale degli oneri tra tutti i soggetti istituzionalmente interessati.

Un futuro anche per le linee a scartamento ridotto

Al quasi completo monopolio dell'impresa nazionale Sncf, sfuggono in Francia solo piccole aziende ferroviarie locali, come la Compagnia Blanc-Argent e le Ferrovie della Provenza che gestiscono linee a scartamento metrico. Collocata nel cuore della nazione, a sud di Orléans, la Blanc-Argent disponeva un tempo di una rete di 190 km. Ridotta all'inizio degli anni Settanta a soli 67, sembrava sull'orlo del tracollo finale. Da allora, invece, il suo traffico è raddoppiato. Anche se assomigliano a poco più di un giocattolo, le otto automotrici azzurre che compongono la flotta aziendale trasportano 400 mila persone all'anno e costituiscono un punto di riferimento per l'economia rurale della zona. La compagnia impiega in tutto 70 persone, per buona parte donne, che si ripartiscono le innumerevoli mansioni da capo stazione a conduttore, da meccanico a impiegato amministrativo. Un esempio di duttilità che contribuisce non poco a contenere i costi di esercizio.

La Nizza-Digne serve invece l'entroterra della Provenza lungo un tracciato di 151 km. Si tratta di una linea di montagna che supera in alcuni punti i mille metri di quota. A parte un certo traffico pendolare nella tratta suburbana di Nizza, per la quale vi sono progetti di servizio semi-metropolitano, il resto del percorso tocca piccoli insediamenti di poche centinaia d'anime. Per sopravvivere, la direzione delle Ferrovie della Provenza ha puntato da oltre vent'anni sul turismo, organizzando treni speciali a vapore e acquistando nuove automotrici panoramiche. Alla lunga è cresciuto l'interesse delle amministrazioni locali verso il "trenino delle pigne". Quando, nel novembre del 1994, un'ondata di maltempo eccezionale flagellò il Piemonte e le Alpi Marittime, anche la Nizza-Digne fu sconvolta, con l'asportazione di parecchi chilometri di binario e la distruzione di alcuni ponti. Sembrava una condanna irrevocabile. Ma la mobilitazione massiccia delle popolazioni, dei sindaci e dell'Amministrazione regionale ha consentito di reperire in fretta gli ingenti fondi per il ripristino. Nell'aprile del 1996 il "trenino delle pigne" poteva ripercorrere l'intera linea da un capo all'altro. Anche nelle situazioni più avverse la ferrovia dimostra la sua grande vitalità.

Commuter

Il nuovo materiale per il trasporto locale

Arredi più moderni, accessori e... anche l'aria condizionata per migliorare il comfort

Il programma di rinnovo del materiale rotabile per il trasporto regionale e interregionale ha fatto registrare qualche ritardo rispetto alle previsioni di consegna, dovuto principalmente alle difficoltà nell'acquisizione del nuovo materiale e nella ristrutturazione dell'esistente con caratteristiche di qualità più elevate rispetto al passato. Tali caratteristiche sono state fissate tenendo conto delle esigenze della clientela, anche in relazione al tipo di servizio cui i treni sono destinati. Nel corso del 1997 non mancheranno comunque le novità.

Progetti relativi al materiale già in esercizio

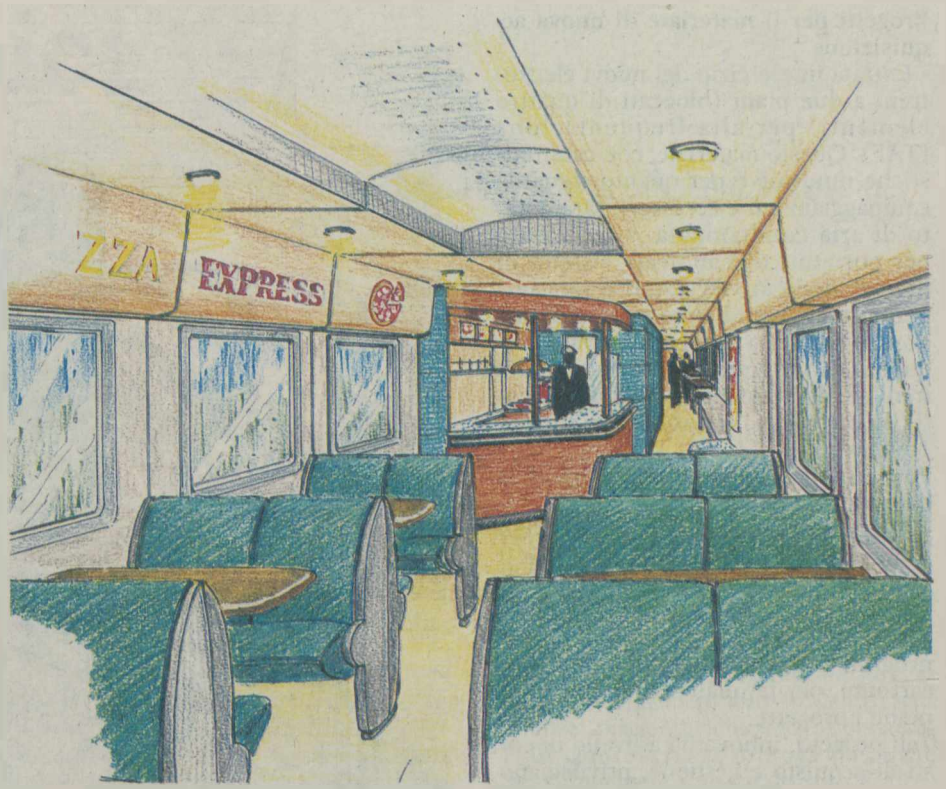
- Le Ale/Le 601 (automotrici elettriche e relativi rimorchi): saranno trasformate in bloccati di quattro elementi, dotati di aria condizionata, nuovi arredi e accessori per migliorare il comfort. Quattro convogli sono già in esercizio sulle relazioni Roma-Fiumicino aeroporto e Palermo-Messina e un bloccato uscirà dalle officine a inizio '97. Al momento è previsto un programma di ristrutturazione di almeno altri dieci complessi. L'estensione della ristrutturazione a tutto il gruppo, fino alla realizzazione di 30 treni in totale, si concluderà entro il 2000.
- Ristrutturazione delle carrozze "X" in carrozze a salone per i treni interregionali. L'intervento comprende il miglioramento dei servizi accessori e il rinnovo dell'arredo, l'installazione, della sonorizzazione per gli annunci ai viaggiatori e la climatizzazione; saranno inoltre introdotte strutture per la pic-



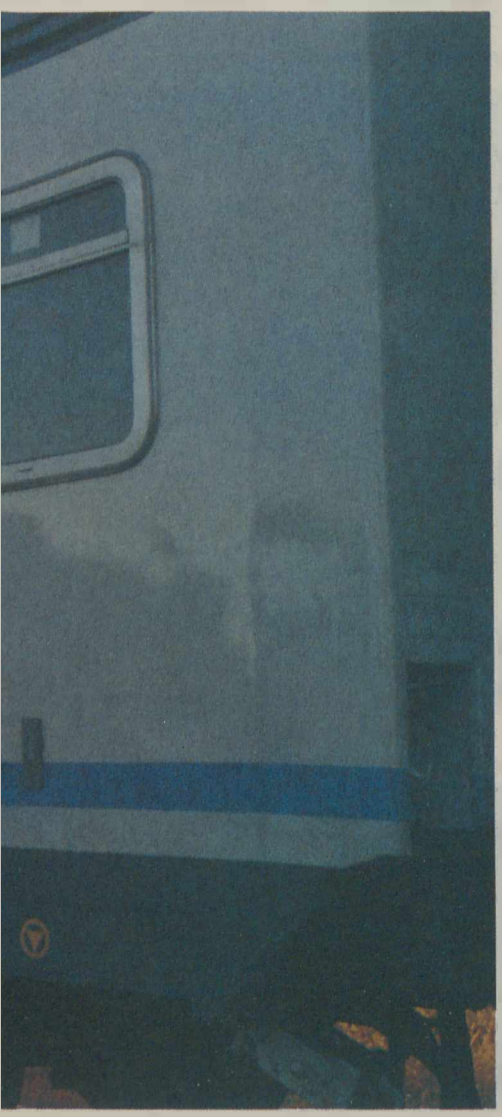
Vista esterna carrozza MDVE semipilota con bar e wc-handicap

cola ristorazione a bordo e il trasporto delle persone con handicap della mobilità. Il programma prevede un parco ristrutturato di 200 carrozze per formare 20 composizioni entro il 1999. Le prime due carrozze di seconda classe saranno in esercizio nel primo trimestre '97.

- Nel corso del 1997 saranno inoltre disponibili ulteriori cinque complessi media distanza con vestiboli di estremità, che verranno utilizzate sui treni interregionali (il primo complesso è stato ultimato a fine anno). Le carrozze, con nuove tendine e nuovi rivestimenti dei sedili, attrezzate per la piccola ristorazione e per il trasporto dei portatori di handicap, saranno caratterizzate dai nuovi colori delle Fs (bianco, azzurro, verde).
- All'inizio del '97 entrerà in servizio sui treni interregionali una carrozza "Pizza Express", attrezzata con bar e servizi per la ristorazione.
- Sono già entrate in esercizio sulla rete sarda due Aln 663 (automotrici termiche) fornite di impianto di climatizzazione; nel corso del 1997 l'aria condizionata sarà installata su altre quattro unità. Si tratta di prototipi che saranno poi sviluppati su tutto il parco macchine destinato alla Sardegna.



Interno carrozza "Pizza Express" (Architetti: Diodato, Guffanti, Tordera)



- È previsto il rinnovo degli arredi e l'installazione dell'impianto di condizionamento per i rotabili meno vetusti del gruppo Aln 668 (automotrici termiche), destinati a essere impiegati in servizi di pregio. I tempi per la loro realizzazione sono quelli delle grandi riparazioni cicliche: circa sei, sette anni per completare gli interventi sull'intero gruppo individuato (circa 300 unità).
- Sempre nel corso del 1997 è prevista la ristrutturazione delle carrozze a piano ribassato con i nuovi colori esterni, il miglioramento dell'abitabilità, il rinnovo degli arredi più importanti (sedili, pavimento, tendine etc.). Dopo questi interventi, che interesseranno inizialmente sette treni completi, seguirà una ristrutturazione di maggiore entità, che avrà quindi tempi più lunghi e coinvolgerà l'intero parco del gruppo (circa 800 carrozze). In questa seconda fase sarà installata l'aria condizionata, rese automatiche e servoassistite le porte di intercomunicazione e realizzato un nuovo impianto di illuminazione.

Su cinque treni completi composti con carrozze a doppio piano saranno sostituiti i rivestimenti dei sedili, attualmente in similpelle, e le tendine, con nuovi colori; all'esterno saranno riverniciati con i nuovi colori Fs.

Sarà ristrutturato almeno un complesso formato da automotrici elettriche del gruppo Ale 803 per servizi suburbani con nuovi sedili, nuove bagagliere e all'esterno la nuova livrea aziendale.

Sono inoltre previsti interventi ordinari per far fronte alle richieste della clientela per particolari servizi (trasporto delle biciclette e trasporto delle persone con handicap della mobilità).





Treni "I.R." carrozza a salone 2ª classe. Vista prospettica e fotografia del comparto completo di pareti

Progetti per il materiale di nuova acquisizione

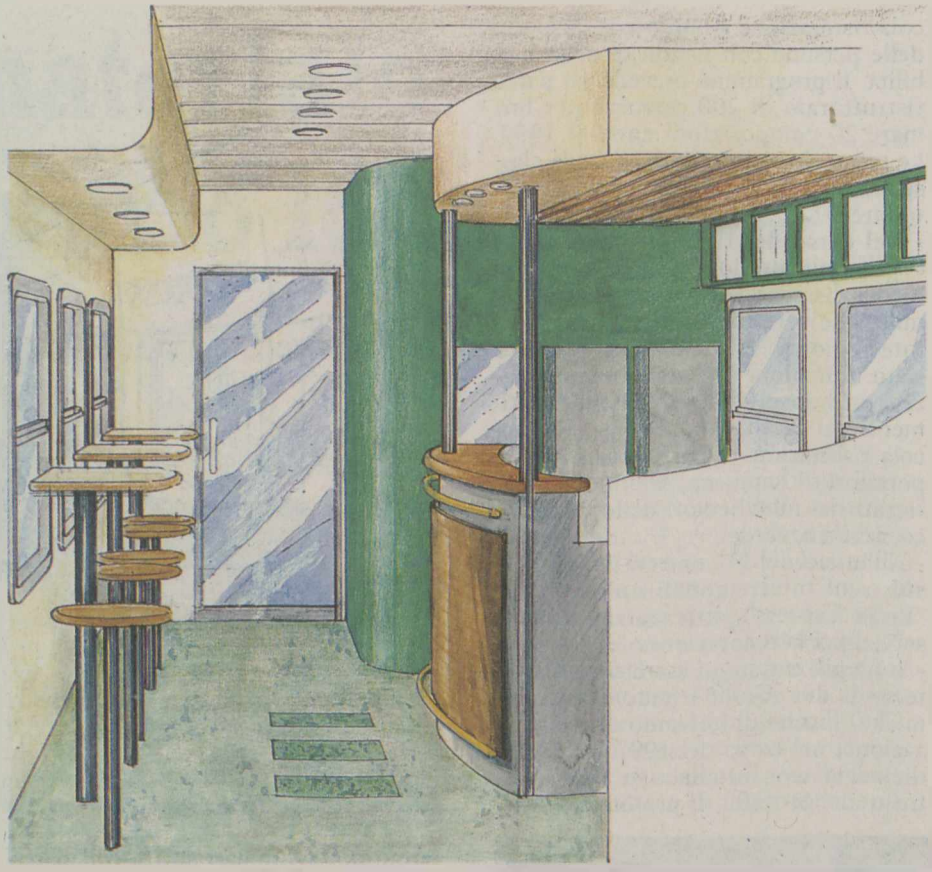
- Entrata in esercizio dei nuovi elettrotreni a due piani (bloccati di quattro elementi) per alta frequentazione (TAF). Questo materiale, con caratteristiche innovative per quanto riguarda equipaggiamenti e accessori, sarà dotato di aria condizionata, attrezzature per portatori di handicap, sistemi di informazione ai viaggiatori e sarà utilizzato nelle grandi aree metropolitane dove occorrono servizi a elevata frequenza. Il programma di consegna dei treni ad alta frequentazione già ordinati (90 complessi) si concluderà entro il 1998.

Per le ipotizzabili altre acquisizioni la data prevista è il 2000.

- È in corso di acquisizione un primo lotto di 50 locomotive leggere per il traino di treni a media frequentazione: la consegna è prevista entro il 1998. Sarà inoltre avviato a breve termine un programma di acquisizione di nuove carrozze, per le quali si stanno elaborando i progetti.

Tali progetti, innovativi a livello di costi di acquisto e gestione, privilegiano gli aspetti legati all'incarrozzamento, la circolazione interna e altri dispositivi per migliorare il comfort di viaggio.

Fiorenzo Martini



Interno snack in carrozza MDCV (Architetti: Diodato, Guffanti, Tordera)



Treno + bici

Interessanti novità per il trasporto della bici al seguito del viaggiatore, grazie alla collaborazione tra le Fs e gli Amici della bicicletta

Nell'estate del 1992, la Divisione Trasporto Locale ha ristrutturato il servizio bici al seguito del viaggiatore. L'offerta, sino a quella data, era limitata a pochi treni (circa 400) e il carico e lo scarico della bici era consentito solo in determinate stazioni del percorso. Inoltre era prevista (anche per il singolo cliente) la prenotazione obbligatoria da effettuarsi entro le ore 18 del giorno precedente il viaggio. In seguito, sono state introdotte importanti facilitazioni per l'accesso al servizio e l'offerta complessiva è stata gradualmente incrementata. Con la collaborazione della Divisione Passeggeri Fs, l'ampliamento dell'offerta ha portato agli attuali 3 mila (circa) treni/giorno, che svolgono il servizio in tutte le regioni d'Italia (isole comprese) e anche, con treni IC/EC-EN-Espressi, dotati di bagagliaio attrezzato, su alcune relazioni internazionali particolarmente gradite ai numerosi turisti stranieri (Roma-Zurigo, Milano-Ginevra, Ventimiglia-Basilea, La Spezia-Stoccarda, Pescara-Monaco, Venezia-Budapest e Firenze-Verona-Monaco).

L'impegno sostenuto dalle Fs per favorire il più possibile le esigenze dello specifico segmento di clientela è stato apprezzato, oltre che dai singoli utilizzatori, anche dalle Associazioni cicloturistiche/cicloamatoriali, al punto che la stessa Federazione Italiana Amici della Bicicletta (F.I.A.B.) ha offerto la propria collaborazione e ha formulato interessanti proposte alla Divisione Trasporto Locale.

Frutto di questo rapporto è la concretizzazione di un progetto suggerito dalla Fiab per favorire e incrementare l'utilizzazione del servizio bici al seguito: la realizzazione di un nuovo tipo di biglietto, una forma di "abbonamento annuale", conveniente per il singolo utilizzatore e particolarmente vantaggioso per i viaggi in gruppo.

Tecnicamente il nuovo recapito di viaggio si chiama *"supplemento 12 mesi per il trasporto della bici al seguito del viaggiatore"* ed è stato introdotto in via sperimentale a partire dal 29 settembre 1996.

Il nuovo supplemento:

- **consente la libera circolazione tutti i giorni dal 25 giugno al 10 settembre, nonché il sabato e i festivi dall'11 settembre al 24 giugno, sulle relazioni, nei giorni e con i treni del trasporto locale che espletano servizio bici, espressamente indicati sull'Orario Ufficiale "IN TRENO";**
- **è valido 12 mesi consecutivi decorrenti da quello in cui avviene la convalida;**
- **è utilizzabile, per ora, sui soli treni classificati Metropolitani (M), Regionali (R), Diretti (D) e Interregionali (iR).**

Nella fase sperimentale la vendita al pubblico è affidata alla Federazione Italiana Amici della Bicicletta, tramite le Associazioni da essa riconosciute, al prezzo di 80 mila lire.



È facile valutare la convenienza del supplemento 12 mesi:
in pratica, al prezzo di 16 biglietti di supplemento valido 24 ore (quello da 5 mila lire) è possibile utilizzare i treni del trasporto locale per circa 165 giorni all'anno!

Inoltre, per i viaggi dei gruppi organizzati dalle Associazioni Fiab ed effettuati sui treni del trasporto locale, la presenza di almeno 10 "abbonati" assicura:

- **l'esenzione dal pagamento della tassa prevista per ciascun veicolo eventualmente aggiunto alla normale composizione per l'effettuazione del trasporto;**
- **l'applicazione delle riduzioni previste per i viaggi delle comitive ordinarie anche nei periodi di sospensione delle stesse.**

Per poter accedere ai treni della lunga percorrenza (IC, EC, Espressi ecc.) è sufficiente richiedere di volta in volta a una qualsiasi biglietteria il cambio tariffa a 5 mila lire. I viaggiatori che dovessero trovarsi in viaggio alla mezzanotte del giorno festivo (o del 10 settembre) possono richiedere al personale di controlleria la proroga di 24 ore del supplemento, pagando solo il diritto fisso di 5 mila lire.

Le medesime disposizioni sono valide anche se il viaggiatore sceglie di trasportare la propria bicicletta parzialmente smontata e racchiusa in una sacca delle dimensioni di cm. 80x110x30. In questo caso, come per chi è in possesso del normale supplemento valido 24 ore, il trasporto può avvenire su tutti i treni (anche gli IC/EC, EN, Espressi) compresi quelli non contrassegnati sull'Orario Ufficiale con l'apposito pittogramma. L'unica eccezione è costituita dagli ETR 450-460-470-500 ("Pendolini" e simili).

Il materiale rotabile attrezzato

Importanti novità anche sul fronte del materiale rotabile: pur con le difficoltà legate alla scarsa disponibilità di risorse, sono stati assegnati alle Direzioni Regionali/Provinciali del Trasporto Locale 24 bagagliai da adibire al servizio bici, che vanno ad aggiungersi a quelli già precedentemente utilizzati con iniziative locali delle singole Direzioni per soddisfare le richieste dei viaggi di gruppi. I 24 bagagliai verranno attrezzati con appositi ganci porta biciclette. È stata inoltre ripresa l'operazione di "attrezzaggio" delle vetture semipilota, sia del tipo "media distanza" sia "a piano ribassato". L'operazione riguarderà l'intero parco rotabili e, considerando l'elevata quantità del materiale interessato, richiederà adeguati tempi tecnici di realizzazione.

Luigi Pasetti

Carta Amico Treno

Da una vostra idea, nasce un club degli Amici del treno. Alcuni buoni motivi per farne parte

Nell'ultimo numero di "Amico Treno" Vi abbiamo raccontato i risultati dell'indagine Cirm sui lettori della rivista. Fino ad oggi non abbiamo ricevuto Vostri commenti a quei risultati. Noi siamo rimasti colpiti da un dato in particolare: appare chiaro che tutti Voi lettori – ed amici – siete amanti dei viaggi e privilegiate il treno come mezzo di trasporto. Inoltre avete riconosciuto lo sforzo di miglioramento che le Fs hanno prodotto nel corso degli ultimi anni: ad esempio, avete osservato – e l'avete detto ai ricercatori del Cirm – che la puntualità dei treni è migliorata. Alcuni però, pur riconoscendo che i prezzi delle ferrovie europee sono più elevati rispetto ai nostri, si sono lamentati per i recenti aumenti non accompagnati da un adeguato miglioramento dello standard di servizio offerto.

In buona sostanza ci avete detto: «A noi il treno piace utilizzarlo non solo quando è il mezzo necessario per recarsi al lavoro o per andare a scuola, ma pure per effettuare viaggi di piacere, per visitare luoghi non ancora conosciuti, scoprire bellezze naturali o artistiche che si trovano – magari – non troppo lontano da casa nostra. E saremmo anche contenti di farlo in treno a condizione che, davvero, il treno si dimostrasse nostro amico».

Questi desideri sono diventati per noi uno stimolo, quasi un imperativo a cercare la soluzione per dei clienti con la "C" maiuscola, quegli amici che ci seguono da tempo leggendo "Amico Treno" – fornendoci consigli, oltre che critiche costruttive – e che ci dicono che il treno lo vorrebbero prendere più spesso, magari con qualche privilegio rispetto ad altri.

Ora la soluzione ci pare di averla proprio trovata! L'abbiamo chiamata – non a caso! – **"Carta Amico Treno"**, perché si rivolge a quelli che noi consideriamo amici e anche perché vorremmo che il treno fosse sempre più considerato *amico* da chi lo utilizza.

Vediamo rapidamente – ma non vi faremo mancare le notizie e gli aggiornamenti sull'argomento – cos'è la **"Carta Amico Treno"**.

Può essere considerata una *carta fedeltà* che potrete acquistare a un prezzo assolutamente vantaggioso rispetto ai benefici offerti.

Qualcuno di Voi starà sicuramente pensando: "Ma se ci vogliono premiare perché non ce la regalano 'sta carta?".

La risposta non è difficile: la **"Carta"** ha un valore elevato e... anche un costo per chi la *produce*; ma – soprattutto – perché possederla deve rappresentare una scelta, quella di entrare a far parte di uno speciale Club (così pensiamo di organizzare in breve tempo chi ci dimostrerà amicizia e fiducia) e non il fatto che... tanto è gratis!

La **"Carta Amico Treno"**, naturalmente, Vi renderà clienti speciali prima di tutto nei nostri confronti: su un'ampia selezione di treni del trasporto locale (3.169 su un totale di 6.500 circa) potrete viaggiare, anche in compagnia di un'altra persona, con un eccezionale **sconto del 50 per cento**.

Vi permetterà, poi, di utilizzare il servizio di auto al seguito con **lo sconto del 10 per cento** e di accedere a tutti i treni speciali (ad esempio, i treni Neve) con un uguale risparmio.

Chi desiderasse iscriversi al **"Club Eurostar"**, presente in 19 stazioni in Italia e usufruire dei relativi servizi, avrà la possibilità di farlo con lo sconto del **50 per cento**.

Riceverete 3 buoni sconto validi per ritirare gratuitamente una copia dell'orario ferroviario nella versione "Nord-Centro" o "Centro-Sud: oppure in alternativa, per ottenere uno sconto pari al prezzo di questi ultimi nell'edizione "Tutt'Italia".Potrete consumare pasti su tutti i treni con carrozza ristorante, nei ristoranti: "La Piazza" (nella stazione di Roma Termini), "Casina delle rose" (nella stazione di Firenze S. Maria Novella) e nei locali "Spizzico" (che preparano dell'ottima pizza al trancio) all'interno delle stazioni di Roma Termini, Ferrara, Genova Brignole e Pisa con lo **sconto del 10 per cento**.

Uno **sconto del 20 per cento** Vi verrà riconosciuto, invece, sempre su presentazione della Vostra **"Carta"**, nei ristoranti delle stazioni di Milano Centrale, Bologna Centrale, Napoli Centrale e Verona Porta Nuova.

Ultimo, ma speriamo non in ordine di importanza, riceverete gratuitamente la rivista **"Amico Treno"** che, come Vi è stato annunciato, passerà a pagamento dal prossimo mese di marzo 1997 (15 mila il costo dell'abbonamento annuale per i non abbonati al treno e 10 mila per i titolari di abbonamento FS o integrato).

E non è finita! Ulteriori benefici, non propriamente legati al treno, Vi aspettano. Durante tutti i fine settimana ed in tutti i giorni dei mesi di luglio e agosto avrete la possibilità di dormire in camera doppia con sconto fino al **30 per cento** in tutti gli alberghi del gruppo Accor e cioè Hotel Ibis, Mercure, Novotel, Sofitel. I ragazzi di età inferiore ai 16 anni potranno dormire gratuitamente in camera con i genitori.



Se vi piace viaggiare con la formula tutto organizzato, i vantaggi continuano. Infatti per tutti i pacchetti vacanze (Mare Italia, Neve Italia e Montagna Estiva Italia) del tour operator Sap del Gruppo Fs, presente nelle stazioni di Milano Centrale, Torino Porta Nuo-

va e Roma Termini con le agenzie "Passaggi" – aperte tutti i giorni con orario continuato, sabato e domenica inclusi (Torino solo sabato) -, beneficerete di uno speciale **sconto del 10 per cento**, più un ulteriore **sconto del 5 per cento** se prenotate 60 giorni prima della partenza.

Desiderate trascorrere un fine settimana nelle città d'arte italiane? Lo sconto sale al **15 per cento**.

Magari, invece, preferite un viaggio all'estero o, comunque, preferite una vacanza offerta da Tour operator diversi da Sap. Niente paura, avete comunque a disposizione uno **sconto del 5 per cento** valido anche sulle eventuali offerte speciali dei Tour operator.

Se poi avete pensato di recarvi da una città all'altra in treno (sapete bene quanto sia piacevole spostarsi in completo relax senza l'angoscia delle code dei rientri) ma poi volete visitare i dintorni, abbiamo pensato anche a questo: potrete noleggiare un'auto con uno **sconto del 10 per cento** sulle tariffe speciali Sap.

Tutte le offerte sono valide fino a un massimo di 5 persone compreso il titolare della **"Carta Amico Treno"**. Unico vincolo: l'acquisto di quanto descritto presso le Agenzie "Passaggi" di Sap.

Uno **sconto del 10 per cento** per il noleggio auto è a disposizione anche da parte della società Maggiore sulle tariffe "City Plus".

Viaggiare in treno è piacevole anche perché lascia il tempo per leggere un buon libro. Cosa ne dite di acquistare il Vostro prossimo compagno di viaggio con lo **sconto del 10 per cento** in tutte le Librerie Feltrinelli? E lo sconto è valido pure per tutti gli articoli in vendita (otterrai anche video, cd-rom...). Inoltre con la Vostra **"Carta"** potrete fruire di tutti i servizi offerti dal circuito delle 35 Librerie Feltrinelli presenti in Italia.

Come inizio non ci sembra malaccio. Comunque – ci teniamo a sottolinearlo – questo è solo un inizio: continua il nostro impegno per rendere sempre più ricca la proposta e, se ci seguirete, avrete nuove piacevoli sorprese.

Vi bisbigliamo un segreto: entro il 1997 avremo la possibilità di offrire agevolazioni pure sui biglietti ferroviari dei treni di lunga percorrenza: gli Intercity e/o gli Espressi per intenderci.

Veniamo ora alle semplici "istruzioni per l'uso".

Acquistare la **"Carta Amico Treno"** sarà facilissimo: sarà sufficiente compilare il tagliando di iscrizione, spedirlo al nostro indirizzo o, se preferite, consegnarlo in una biglietteria ferroviaria.

Potrete pagare la Vostra **"Carta"** in posta, utilizzando l'apposito bollettino allegato al prossimo numero di "Amico Treno" oppure potrete inviarci un assegno bancario non trasferibile insieme alla cartolina di adesione o versare direttamente l'importo in una qualsiasi biglietteria Fs.

La **"Carta Amico Treno"** avrà validità annuale, sarà personalizzata con il Vostro nome e la riceverete presso il Vostro domicilio. Tutto qua. Come sempre le buone cose sono anche semplici.

Mirella Giustiniani



FRITTO GAZZUATI

di Enzo Lunari
















GLI DIA I BIGLIETTI EEE.... PRONTI A CHIUDERE LA PORTA!
TRAC
FERMI TUTTI, QUESTO È UN DIROTT....
QUESTI BIGLIETTI NON SONO OBLITERATI
COME, NON LI HA OBLITERATI ??
LI HO COMPRATI STAMATTINA, NON SAPEVO CHE FOSSERO GIÀ DA OBLITERARE
SONO DIECIMILA A TESTA
MALEDIZIONE! UN PIANO PERFETTO ANDATO IN FUMO PER UNA FESSERIA !!

Da leggere in treno

a cura di Carlo Pino e Daniela Cremona

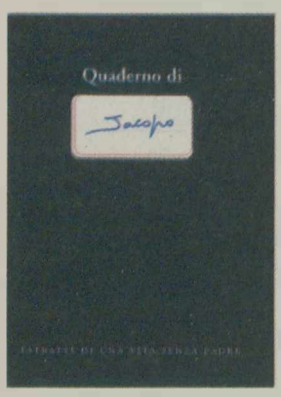


Il libro "Quaderno di Jacopo" ci ricorda il tempo delle nostre scuole elementari. Copertina rigida di colore nero, prodotto dalle "Cartiere Paolo Pigna s.p.a.", tabellina del "12" in ultima pagina, segnalibro sagomato ricavato da un disegno infantile che rappresenta la famiglia del presunto autore, il quaderno a righe con i margini è scritto a mano – per i primi capitoli con grafia incerta e poi via via con sicurezza da adulto – con una stilografica a inchiostro blu. Fin qui la trovata dell'autrice (scopriremo, infatti, che non si tratta di un "autore", ma solo all'ultima pagina grazie alla firma "Anna" e basta) – o dell'editore? – che troviamo assolutamente gradevole e da sola sufficiente a consigliare la lettura del libro.

Poi c'è la storia vera e propria, quella di una famiglia abbandonata dal padre e di un bambino che decide di scrivere al genitore una lettera all'anno per aggiornarlo "su quello che succede" mentre lui è via. E cose importanti ne succedono nei 28 anni descritti: una complicata operazione chirurgica alla quale deve sottoporsi la madre; la crescita difficile di Alice – la sorella minore di Jacopo – che fa fatica a maturare; i primi amori e il non facile rapporto con Marcella (che poi sposerà e dalla quale avrà un figlio, Andrea); l'incontro importante e l'amicizia con Federico (Lupo per gli amici); l'ingresso in famiglia di Umberto [un avvocato con "mega studio, mega segretaria, con due mega zinne (non siliconate)"], che darà nuova serenità alla madre.

Per finire, la morte del genitore che gli farà scrivere parole amare nell'ultimo capitolo di questi "estratti di una vita senza padre": «Tu eri morto già molti anni fa. Oggi ti abbiamo solo seppellito».

Per quelli che si commuovono la lettura del "Quaderno" sarà l'occasione per versare qualche lacrimuccia (in questo caso, *evitate* di leggerlo in treno).



● **"Quaderno di Jacopo"**
208 pagine,
Leonardo Periodici
Milano, 18 mila lire



Nicola Piepoli è in grado di stupirci di continuo. Da serio professionista dei sondaggi (famosi – e frequenti per un popolo *irrequieto* come il nostro – quelli elettorali) a incantatore di platee televisive (pensiamo in particolare alla trasmissione "Il laureato", condotta da Piero Chiambretti e Paolo Rossi); da studioso di marketing ad autore di pubblicazioni di successo come: "Si cambia! Consigli pratici per vincere nella vita" (1995).

"La giornata magica" incuriosisce immediatamente il lettore perché contiene la promessa (sta nel sottotitolo) di far raggiungere la felicità. Saranno pochi, pensiamo, i creduloni che lo acquisteranno prestando fede alla promessa che si legge nei risvolti di copertina: "è una bacchetta magica". Noi l'abbiamo letto perché *magico* vorremmo che fosse ogni momento della nostra vita... e allora perché non perderci nelle alchimie di chi ci propone una formula bell'e pronta?

L'autore in queste pagine ci dice che ogni tanto, almeno una volta al mese, bisognerebbe dedicare 24 ore a se stessi. Trovare un rifugio ideale, isolato da tutti, è meglio; ma anche nel proprio monolocale è possibile seguire i facili consigli di questa guida. Indispensabile in entrambi i casi disattivare telefoni, telefonini, segreterie, citofoni e coprire gli schermi televisivi presenti nell'appartamento.

Noi vi sveliamo solo alcuni segreti (se no a cosa servirebbe leggere il libro?): alla mattina – per iniziare in modo salutare la giornata – un cucchiaio d'olio d'oliva a stomaco vuoto e un po' di ginnastica, quella che Piepoli chiama "Saluto al Sole" (il vecchio motto "mens sana in corpore sano" non è andato ancora in soffitta); un bel massaggio generale (sempre con l'olio d'oliva) e una boccata d'aria fresca.

Tutte le volte che ci è capitato di incontrare Nicola Piepoli l'abbiamo visto felice: è questa la migliore garanzia per il lettore!

● *Nicola Piepoli*
"La giornata magica"
198 pagine,
Rizzoli
Milano, 24 mila lire

La cortesia è stata finora indagata soprattutto dalla linguistica e dalla filosofia del linguaggio. Giovanna Axia, partendo da questi versanti disciplinari e avvalendosi dell'osservazione comportamentale dei bambini, sposta il tema nel campo della psicologia con una tessitura interessante di argomenti.

Come qualità dei rapporti interpersonali, la cortesia non cambia la sostanza delle cose o delle passioni umane più radicate, ma trasforma la potenziale offesa o aggressività in un civile scambio. Molto di più che una serie di regolette del "saper vivere", tuttavia essa sfugge a una precisa definizione, se ne nota di più l'assenza che la presenza, non è mai strettamente obbligatoria, benché opportuna, attesa e spesso conveniente.

L'essere cortesi non rappresenta solo un civilissimo rito sociale, ma anche un buon repertorio per risolvere i problemi relazionali. Il punto di equilibrio si colloca tra la pura convenzione e le regole morali.

Chi parla cortesemente ha una sua rappresentazione del mondo mentale dell'altro, dei suoi sentimenti e dei suoi bisogni, e cercherà di agire di conseguenza. Nel farlo, tenterà di non imporre se stesso, offrirà alternative alle decisioni altrui, si adopererà per far sentire a proprio agio l'interlocutore. Il nucleo centrale della cortesia è tutto qui e aiuta a distinguere gli imperativi prepotenti e la scaltrezza manipolatoria, il rispetto, la deferenza e la comprensione, la troppa gentilezza che allontana e quella necessaria all'incontro.

La cortesia è un'arte complessa e sofisticata, richiede una elevata capacità concettuale e linguistica, una buona dose di flessibilità, un uso della prudenza e delle infinite sfumature del linguaggio e del comportamento, una intelligenza "diagnostica" dell'animo altrui. Ma, in fondo, la cortesia è semplice come un sorriso.

In treno, in auto, in tram o a piedi, fate viaggiare insieme con voi la gentilezza (circola così poco di questi tempi), per un magico gioco di reciprocità ne richiamerà dell'altra e dell'altra ancora. È un augurio per tutti.

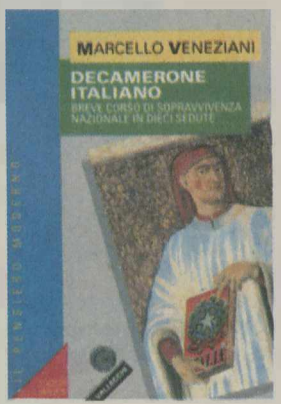
● *Giovanna Axia*
"Elogio della cortesia"
133 pagine,
Il Mulino
Bologna, 18 mila lire

Dieci lezioni in dieci giornate scandiscono questo "Breve corso di sopravvivenza nazionale", di qui l'origine del titolo. In tale griglia l'autore organizza la scansione degli argomenti: vizi e fallimenti della Prima Repubblica, falso bipolarismo e mancato cambiamento della Seconda, partitocrazia risorta con lo svuotamento della destra e della sinistra, assenza di uno Stato autorevole che limiti il prepotere dei poteri occulti e opachi. Il saggio poi allarga l'analisi dalle stanze della politica all'Italia reale, ai mutamenti culturali e antropologici degli italiani colpiti da benessere materiale e malessere morale, alla secessione già consumata tra Nord e Sud, ai flussi di immigrazione-"emigrazione", alla informazione ovvero chiacchiera multimediale sul Nulla, al nichilismo che corrode tanto il Paese quanto la classe politica che lo rappresenta. La decima giornata è dedicata alle motivazioni articolate sulla necessità di una "rivoluzione conservatrice".

Sommario un po' contabile il nostro, né queste poche righe consentono di più. Tuttavia esponiamo tre buone ragioni per leggere il "Decamerone italiano".

La prima sta nella qualità della scrittura: Veneziani vi stupirà-divertirà-irriterà a ogni riga. I calembour, le metonimie, il gioco ironico/sarcastico delle parole sempre in agguato movimentano la lettura che non sfiora mai la noia. Se a volte avrete l'impressione che il congegno della scrittura sacrifichi dettagli e contenuti, più spesso vi colpirà la felice sintesi racchiusa in una battuta. Letture di ampio raggio e profonda assimilazione alimentano il talento del saggista.

La seconda ragione sta nei contenuti. L'autore indirizza i suoi strali con generosa equanimità alla sinistra, alla destra, al centro e a chi sta in panchina. Sarebbe solo rissa politica se ci si fermasse a questo livello. Tuttavia, in ogni capitolo la polemica attinge agli strati più profondi dell'etica. Valori (quali il principio di responsabilità, l'onore, la dignità, il senso del passato e della comunità di appartenenza, la memoria collettiva fonte di ogni futuro, la democrazia diretta e partecipata) e disvalori (quali il cinismo, l'ipocrisia, la doppiezza, la superficialità, lo sradicamento, l'indifferenza, la mercificazione delle anime, l'intolleranza, la mediazione fine a se stessa o a interessi privati) sottendono continuamente l'analisi di Veneziani. E poiché l'orizzonte dei valori difficilmente si sottomette a ripartizioni fra destra e sinistra, chi non ha posto all'ammasso o all'incanto il proprio pensiero non può evitare la sfida. Contro la propria "paura delle parole", prima che contro quanto letto. La terza ragione sta nella sfida stessa lanciata dall'autore. Riemergendo nella sfera della politica, ogni lettore attento è sospinto a fare i conti – al proprio livello di responsabilità sociale – con le prospettive disegnate da Veneziani: dissentendo, consentendo, distinguendo. Ciò che però risulta difficilmente consentito è il sottrarsi al profilo alto del confronto. La parola dunque passa a ognuno di noi.



● *Marcello Veneziani*
"Decamerone italiano"
164 pagine,
Vallecchi
Firenze, 22 mila lire

Gli scritti dal '61 al '95 presentati in questa raccolta offrono un'immagine non frammentaria, ma intimamente coesa e ricca della vita di Alexander Langer, persona che, col pensiero e con l'esperienza, ha tentato di misurarsi con le questioni essenziali del nostro tempo. Una sincera tensione etica, che unisce le riflessioni alle scelte esistenziali, traspare evidente in queste pagine, tanto che quasi mai le si percepisce come "datate".

Nato a Sterzing (Vipiteno) nel 1946, Langer ha sperimentato la condizione di minoranza etnica (quella tedesca altoatesina), ma fin da adolescente ha cercato di rimanere solidale con la propria comunità senza dover essere nemico delle altre. Per il resto della sua vita evitò di identificarsi in una fazione, in una situazione, tentando di praticare "l'altrove"; scrivere e parlare più lingue fu per lui la condizione concreta e metaforica di questo tentativo.

Gettare ponti, andare a vedere, scavalcare le frontiere, disertare senza essere transfughi. Sono questi i modi con cui Langer ha praticato l'impegno cristiano, la militanza politica negli anni Settanta, intrecciata fin dagli albori con l'esperienza ambientalista e pacifista.

Come parlamentare europeo, instancabilmente è stato là dove il mondo ferito urla contro l'indifferenza: ex Jugoslavia, Albania, Israele, Russia, Amazzonia...

Difensore di ogni *Heimat* (la patria dei luoghi, dei suoni, delle tradizioni) e ostile a ogni *Vaterland* (la patria delle bandiere, degl'inni, delle battaglie), Langer ha cercato ovunque denominatori comuni, terreni di dialogo, di confronto, di convivenza. È stato tanto attento al bisogno di "radici" in un mondo diventato mobile e migrante, quanto contrario a ogni furore etnico, a ogni nazionalismo che istituzionalizza l'egoismo collettivo e reca con sé nuovi totalitarismi e nuovi confini.

Generosamente impegnato nel vasto "arcipelago verde", Langer cercò con coerenza e lucida intelligenza politica obiettivi possibili, comprensibili, praticabili ed eticamente alti. Tuttavia, quasi fosse un "ostaggio" della politica, si sottrasse all'esercizio del potere, ai fatui salotti, alla reclusione in un ruolo. Ciò gli consentì di vedere "quanto sono verdi i conservatori e quanto conservatori i verdi", cogliendo il rischio di ogni pretenziosità ideologica. Così pure percepì il vuoto che si crea attorno alla "profezia negativa" di catastrofe ambientale se non è ancorata alla proposizione di quei micro-comportamenti che recuperano un'antica, anche se frugale, "sapienza di vivere". Alcune metafore che popolano gli ultimi scritti (Giona profeta controvoglia; S. Giuseppe rinchiuso nel pozzo dai fratelli; S. Cristoforo umile traghettatore) oggi ci fanno intuire la stanchezza, la solitudine e la desolazione da lui provate. Alexander Langer, "viaggiatore leggero" nelle terre del presente, ha varcato i confini del mondo scegliendo di morire il 3 luglio 1995.

● *Alexander Langer*
"Il viaggiatore leggero"
338 pagine,
Sellerio editore
Palermo, 22 mila lire

Si tratta di una guida che contiene un centinaio di itinerari verso "monumenti naturali" sparsi nel nostro Paese, corredati da una mappa di notizie utili per raggiungerli. Il "turista per scienza" non necessariamente è uno scienziato, gli è sufficiente un quid di curiosità per cogliere quanto di unico o raro in Europa è alla portata di un viaggio entro i confini.

Spigolando qua e là, vi proponiamo alcune delle mete segnalate: il Bosco della Partecipanza e il nucleo di origine celto-ligure; Murlo, il paese più etrusco d'Italia; le Torri del Vaiolet; l'Elba, "paradiso mineralogico"; l'Etna, gigante buono; il Vesuvio, vulcano a rischio; le Sorgenti del Timavo; le Gravine della Murgia o "canyon" italiani; i Ciciu del Villar; i fenicotteri di Molentargius; i lupi del Monte Amiata; i rapaci medicati a Sala Baganza. Per la felicità dei bambini di ogni età infatuati delle forme di vita più remote, si suggeriscono itinerari verso le tracce dell'*Homo sapiens sapiens* ai Balzi Rossi e alle grotte di Toirano; le "lavagne" dei Camuni; i lavori di bonifica di un *Homo erectus*, primo "ingegnere" operante in Isernia; la passeggiata dei dinosauri a Monte Palmetto o a Lavini di Marco; i fossili di Bolca.

Questa veloce carrellata dà conto dell'ampio spettro tematico della guida, che va dalla botanica, alla fisica, alla genetica, alla geologia, alla paleoantropologia, alla zoologia. Ogni scheda riassume, con parole comprensibili ai profani, la descrizione della meta e del fenomeno che evidenzia, nonché i termini del dibattito scientifico in alcuni casi ancora aperto. Alcuni luoghi meritano le fatiche di un viaggio, altri possono costituire deviazioni interessanti di transiti ad altro destinati. Ma se proprio la pigrizia incatena il vostro corpo, liberate la mente e diventate "turisti in poltrona", magari durante un viaggio in treno.

● *Maria Luisa Bozzi, Stefano Camanni*
"Turista per scienza"
224 pagine,
Franco Muzzio editore
Padova, 22 mila lire

Da visitare in treno

a cura di Marisa Radogna

La fotografia in cartolina

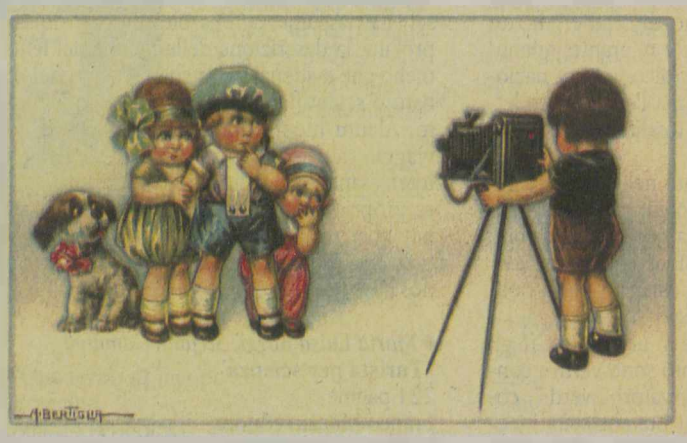
Pordenone, Galleria Sagittaria
Via Concordia, 7
7 dicembre 1996 – 2 marzo 1997
Orario: feriali dalle 16.00 alle 19.30
festivi anche dalle 11.00 alle 12.30
Catalogo Alinari
Informazioni: tel. 0434/551233
Ingresso gratuito
Ai possessori di biglietto Fs
verrà praticato uno sconto
sull'acquisto in mostra del catalogo
e di materiale illustrativo

Un cartoncino illustrato, con una breve comunicazione epistolare, spedito per posta non in busta chiusa. È la cartolina (*chartula*, piccola carta), che da oltre due secoli viene usata per scambiarsi saluti e auguri, un veicolo di messaggi e di immagini, non ancora intaccato dalla diffusione di nuovi, rapidi e sofisticati modi di comunicare.
Una singolare attinenza lega la cartolina al nostro periodico. Il nesso è da ricercare nei richiami più immediati evocati dalla cartolina: il viaggio, la comunicazione, la lettura, il treno, il turismo.
Cartoline in viaggio (molte viaggiando in treno) hanno trasmesso parole sul retro di un'illustrazione: messaggi che, condensati in sintetiche espressioni scritte di getto, o meditate a lungo, oppure semplicemente risolte con le usuali frasi di rito, comunicano al destinatario l'attenzione del mittente. Viaggi in cartolina: la cartolina si riceve, si guarda, si legge, si rilegge, si conserva, si ritrova. La cartolina fa sognare immaginari percorsi nei luoghi illustrati o nei ricordi.
È un divertente viaggio nel mondo delle cartoline quello che suggeriamo ai lettori, per evadere dalla monotonia dei primi mesi invernali.
La Galleria Sagittaria, sede dell'esposizione, si raggiunge dalla stazione Fs di Pordenone con l'autobus di linea n° 3 (scendere alla fermata davanti alla Casa dello studente). Indichiamo anche il percorso da seguire a piedi (10 minuti circa): usciti dalla stazione, prendere la prima strada a sinistra – via Oberdan – e percorrerla fino in fondo, attraversare il viale Marconi, proseguire per via Matteotti e, alla fine di questa strada, girare a sinistra in via Molinari. La prima a destra è via Concordia.
La mostra, promossa dal Centro iniziative culturali di Pordenone insieme al Museo di storia della fotografia Fratelli Alinari di Firenze, presenta un migliaio di cartoline postali illustrate, che hanno la fotografia per soggetto, datate dal 1893 fino a oggi, provenienti in gran parte dalla "vecchia Europa" e dagli Stati Uniti.
L'esposizione è un'inedita rilettura della fotografia, rivisitata in chiave ironica attraverso le immagini delle cartoline: fotografia ed eros, fotografia e moda, pubblicità, bellezze al bagno, militari in posa, ritratti, turisti fotografi, bebè fotografi, animali fotografi, immagini di celebrità e celebrità con l'hobby della fotografia (il Re Vittorio Emanuele III, la Regina Elisabetta d'Inghilterra). La storia della fotografia è raccontata attraverso la storia delle cartoline. La raccolta documenta anche l'evoluzione delle tecniche e il perfezionamento degli strumenti fotografici.
Molti cartoncini sono stati disegnati da autori affermati nel campo dell'illustrazione (Marcello Dudovich, Leonetto Cappiello, Luigi Bompard, Luigi Veronesi) e della fotografia (Man Ray, Cecil Beaton, Robert Doisneau, Elio Luxardo, Fulvia Farassino).
Per l'occasione, Alinari ha ristampato una serie di cartoline: due del 1899 con la tecnica della collotipia (in edizione limitata e irripetibile a 500 esemplari) e venti soggetti con la stampa in offset.

Da Antonello da Messina a Rembrandt

Milano, Museo della Permanente
Via Turati, 34
31 ottobre 1996 – 23 febbraio 1997
Orario: martedì, mercoledì e domenica
dalle 10.00 alle 19.00
giovedì, venerdì e sabato fino alle 22.00
chiuso il lunedì
Catalogo Electa
Informazioni: tel. 02/6551445

Il palazzo della Permanente non è distante dalla Stazione Centrale Fs di Milano. Da piazza Duca d'Aosta, prendere via Vittor Pisani (la strada di fronte) e proseguire sempre dritto. Attraversata piazza della Repubblica, si arriva in via Turati: il Museo della Permanente è uno dei primi palazzi che si incontrano sulla sinistra. In alternativa, usciti dal-



Cartolina italiana 1925 ca.



Cartolina italiana 1900 della serie eros e fotografo

l'atrio principale della stazione, si può prendere la metropolitana (seguire le indicazioni per la linea 3, gialla, direzione Duomo/San Donato) e scendere alla prima fermata (Repubblica).
La mostra ospita ottantanove opere d'arte europea del Museo Nazionale d'Arte di Romania di Bucarest e del Museo Brukenthal di Sibiu.
Gran parte dei dipinti conservati nel Museo Nazionale d'Arte di Bucarest proviene dalla collezione del re Carol I Hohenzollern-Sigmaringen di Romania, il giovane principe tedesco studioso e appassionato d'arte salito sul trono dei Principati Rumeni Uniti nel 1866. Carol I, tra il 1879 e il 1889, acquistò dal console Felix Bamberg, ex collega di università, un numero consistente di prestigiosi dipinti che il compagno di studi aveva comprato alle aste di Londra e di Parigi. Alla morte di Carol I la collezione di quadri, per volere testamentario del re, rimase di proprietà della Corona di Romania e nel 1948, dopo il passaggio dei beni della Corona nel patrimonio dello Stato, venne trasferita nel Museo Nazionale d'Arte allora istituito.
Anche la raccolta del Museo di Sibiu è strettamente legata alla figura di un grande collezionista: il barone Samuel von Brukenthal (1721-1803), che ricoprì l'incarico di governatore della Transilvania a Hermannstad (l'attuale Sibiu). Qui, nel 1790, il barone inaugurò la sua splendida collezione di dipinti, miniature, monete, gioielli, incisioni, oggetti archeologici e libri.
Prima di morire, von Brukenthal destinò una raccolta di più di mille quadri e di quasi mille incisioni alla comunità evangelica di Hermannstadt. La comunità avrebbe potuto beneficiare del lascito, a condizione di creare e amministrare un museo pubblico finanziato con i redditi dei beni del barone. Il Museo Brukenthal fu aperto nel 1817.
La mostra della Permanente di Milano presenta i capolavori di queste due collezioni, finora poco conosciute in Europa.
"Lo stesso processo di formazione delle due grandi collezioni confluite nei musei di Sibiu e Bucarest – ha affermato Grigore Arbore Popescu, direttore del comitato scientifico che ha curato la selezione delle opere in rassegna – può essere letto, attraverso i quadri della mostra, come parte integrante di un più ampio processo di ammodernamento culturale in un'area del continente in cui i processi di apertura verso l'esterno sono tuttora in pieno svolgimento".
Pezzi significativi della storia dell'arte, realizzati da grandi maestri europei tra il Quattrocento e la seconda metà del Seicento, sono rimasti per un lunghissimo periodo relegati lontano dalle manifestazioni espositive di rilievo (due sole eccezioni: il 1937, anno della mostra su El Greco a Parigi, e il 1953, anno della rassegna dedicata ad Antonello da Messina).
Sei anni fa, nel gennaio del 1991, fu inaugurata a Palazzo Ducale di Venezia un'esposizione di quadri provenienti dal Museo Nazionale d'Arte di Bucarest. Soltanto una piccola parte delle opere conservate nel Museo Nazionale venne trasportata in Italia (molti dipinti, gravemente danneggiati durante i tragici avvenimenti del dicembre 1989, rimasero in Romania). Inoltre, a causa delle concomitanti vicende della guerra del Golfo, la mostra di Venezia non riuscì a richiamare un'affluenza di pubblico proporzionata alla portata dell'evento.



Antonio de Pereda "Immacolata Concezione", olio su tela

L'esposizione di Milano rappresenta quindi la prima vera occasione per conoscere questi lavori e metterli a confronto, evidenziando analogie, influenze comuni, affinità di ricerca e di linguaggio.
Il percorso della mostra si articola in sei sezioni – maestri italiani, francesi, spagnoli, tedeschi e austriaci, fiamminghi, olandesi – nelle quali sono presenti alcune opere di notevole interesse (*La Crocifissione* di Antonello da Messina che apre la rassegna, *La strage degli innocenti* di Pieter Brueghel il Giovane, attribuita al padre da qualche studioso, *Ercole in lotta con il leone di Nemea* di Rubens, *Aman chiede perdono a Ester* di Rembrandt).
Parallelo si snoda un percorso di raffronto tra i grandi temi del mito e dell'ispirazione religiosa ricorrenti nelle opere esposte. Accostando alcune composizioni è possibile comparare i diversi modi espressivi con cui gli artisti hanno interpretato le medesime tematiche.
Tra i dipinti di carattere religioso, la *Sacra Famiglia* e la *Madonna con il Bambino* sono soggetti più volte ripresi. In una tela di Domenico Veneziano, la Madonna elegantemente avvolta in un ampio mantello azzurro sorregge con la mano destra il Bambino, mentre con la sinistra allontana da lui una rosa rossa, simbolo e presagio del martirio della Passione. Gli stessi personaggi sono raffigurati in una composizione del tedesco Lucas Cranach il Vecchio: qui il rapporto è più intimo, sereno e nella madre che protegge il figlio non ritroviamo la drammaticità e il dolore espressi dall'artista italiano. Alle altre opere d'ispirazione religiosa, si affiancano scene di leggende mitologiche e bibliche.
Il ratto di Proserpina (nei dipinti del Lissandrino, e di Hans von Aachen, provenienti dal Museo di Brukenthal), *Venere e Cupido* (il soggetto ricorre in un quadro attribuito al Bronzino, in uno attribuito Lucas Cranach il Vecchio e, nella sezione degli olandesi, in una tela di Joachim Wtewael) e Susanna e i vecchioni (descritta dallo stesso Joachim Wtewael – con maggiore risalto agli elementi dell'ambiente – dal Padovanino – che raffigura il nudo femminile di lato e lo inserisce in un paesaggio al tramonto – e dal fiammingo Frans Floris – che dà rilievo ai vecchi, caratterizzati da un espressivo realismo).
In mostra si alternano interessanti esempi di ritrattistica (il *Ritratto di Marcantonio Barbaro* del Tintoretto), in particolare negli spazi dedicati ai maestri francesi, dove incontriamo il *Ritratto di donna* di Scuola francese (da notare gli ornamenti e le rifiniture preziose dell'abito della nobildonna) e il *Ritratto della duchessa du Maine effigiata come dea Pomona* di Nicolas de Largillière (la raffigurazione di una dama della corte del Re Sole richiama con precisi riferimenti la leggenda mitologica della ninfa Pomona, raccontata nelle "Metamorfosi" di Ovidio).
L'interesse degli artisti europei per le composizioni floreali è documentato da alcune opere della rassegna. Il *Vaso con i fiori* di Jan Brueghel il Vecchio – esposto nella quinta sezione, riservata agli artisti fiamminghi – spicca per la varietà delle sfumature, per il risalto delle forme e per l'abile disposizione dei fiori nel vaso di ceramica decorato.
Un riferimento a parte merita il percorso riservato ai pittori spagnoli, dove il confronto tra le tele del grande maestro cretese-toledano El Greco (*Il fidanzamento della Vergine* e *Il martirio di San Maurizio*) e la rappresentazione di *Cristo alla colonna* di Alonso Cano consente di individuare due diversi linguaggi espressivi.
Nel primo, la modernità: in un raffinato manierismo si manifesta un'originale sintesi di elementi della pittura bizantina e della pittura italiana. Nel secondo, la classicità: l'eleganza e le proporzioni del modello, la plasticità scultorea delle forme, i contrasti chiaroscurali rivelano un maturo equilibrio tra le tecniche acquisite nella formazione giovanile e le esperienze maturate a contatto con la pittura veneziana e con quella spagnola a lui contemporanea.
La Galleria d'arte universale del Museo Nazionale d'Arte di Bucarest, dopo un periodo di temporanea chiusura per restauri, riaprirà nella prossima primavera.

A Zurigo un terzo della clientela aerea... viaggia in treno

Secondo un'indagine condotta dal Transportation Research Board di Washington, quello di Zurigo risulta il miglior collegamento ferroviario con l'aeroporto tra quelli già attivi in Europa. Infatti, il 34 per cento dei passeggeri aerei dello scalo di Kloten (in partenza o in arrivo) utilizzano il treno. Una percentuale superiore a quella registrata a Monaco di Baviera (32 per cento), Francoforte (28 per cento), Londra Gatwich (27 per cento) e Londra Heathrow (20 per cento). Oltre alla tradizionale efficienza delle Ferrovie svizzere, che consentono di registrare i bagagli già nella stazione di partenza, il merito del successo zurighese sta nel fatto di aver puntato fin dai primi anni Ottanta non su una semplice navetta con il centro città, ma su un vero e proprio sistema di treni regionali che servono l'aeroporto e consentono quindi di raggiungere tutte le principali località della Svizzera tedesca. Collegamenti su ferro a scala regionale esistono, del resto, anche a Francoforte, Amsterdam, Colonia, Ginevra e sono tra i più apprezzati. La clientela tipo delle linee aeree (uomini d'affari e dirigenti che, spesso, possono scaricare le spese di taxi; turisti oberati di bagaglio voluminoso) non è facilmente convertibile al trasporto pubblico. Ma i successi svizzeri e tedeschi dimostrano che, in presenza di un'offerta di qualità, è possibile acquisire alla rotaia fino a un terzo di questo mercato in continua crescita.

Nuove misure di sicurezza per i mezzi pubblici Usa

Per combattere la micro-criminalità e tranquillizzare i passeggeri dei treni suburbani, la municipalità di New York ha concesso tessere di libera circolazione gratuita ai poliziotti sulla rete Long Island Rail Road, che serve capillarmente i vasti sobborghi orientali della megalopoli. Su uno di questi convogli tre anni addietro un folle uccise a colpi di pistola sei passeggeri, ferendone altri diciannove. Ora si spera che la presenza più frequente di tutori dell'ordine tra la normale clientela possa contribuire a ridurre le situazioni di pericolo, senza doversi accollare i costi di un pattugliamento vero e proprio. Intanto, in California, ha avuto successo la campagna volta a eliminare completamente i graffiti da bus e treni. Il numero di scritte è calato del 30 per cento e il danneggiamento ai sedili si è dimezzato. I vandali colti in flagrante sono tenuti a partecipare alla pulizia delle vetture nella misura di 24 ore di lavoro ogni 100 dollari di danno provocato.

Orari cadenzati sempre più diffusi

È un luogo comune pensare che siano stati gli svizzeri a concepire gli orari cadenzati per i treni e i bus corrispondenti, con il programma "Rail 2000" che fu lanciato 15 anni fa. In realtà, a fungere da veri precursori in questo campo furono ancor prima le Ferrovie olandesi. Resta il fatto che oggi la formula ha fatto proseliti in larga parte d'Europa. Ormai quasi tutte le linee tedesche, austriache e buona parte di quelle italiane propongono partenze allo stesso minuto di ogni ora, mentre la Francia segue con maggior prudenza, forse a causa della minor densità di popolazione nelle province interne. In Germania gli sforzi rivolti a semplificare le coincidenze con il trasporto urbano e regionale non si limitano più alle sole grandi linee, ma coinvolgono adesso anche le tratte locali. Notevole successo ha ottenuto recentemente l'offerta "Allgaü-Schwaben", lungo l'itinerario Radolfzell-Sigmaringen-Ulm-Augsburg-Monaco, in Baviera, come pure l'offerta "Renania-Palatinato", che propone l'orario cadenzato anche nella tarda serata e nel fine settimana. È, infatti, ormai assodato che, per essere gradito alla clientela e favorire la fidelizzazione, il cadenzamento non deve avere frequenze superiori ai 60 minuti e non deve limitarsi alle sole ore di punta.

Tariffe promozionali tra Francia e Spagna

Con il nuovo orario invernale è partita l'offerta di treni notturni a prezzi modulati sulle relazioni internazionali tra Francia e Spagna. I convogli Talgo "Francisco de Goya" (Parigi-Madrid) e "Joan Mirò" (Parigi-Barcellona) propongono, infatti, sconti interessanti rispetto al prezzo di base di 500 franchi (otre 150 mila lire) per chi viaggia di sabato o per chi prenota con oltre un mese di anticipo. Lo sconto può arrivare fino a un terzo e per



ora si applica soltanto alle relazioni verso la Spagna e non viceversa. Le Ferrovie francesi (Sncf) e spagnole (Renfe) aderiscono al Gruppo Europeo di Interesse Economico (Geie), unitamente alle reti italiana e svizzera. Questa associazione, operativa dal 2 settembre scorso, ha l'obiettivo di arrestare il declino di traffico sui treni notturni, proponendo tariffe attrattive, inferiori del 20 per cento a quelle praticate dalle compagnie aeree. Sncf e Renfe sperano di trasportare su questi treni 300 mila passeggeri all'anno e di aumentare del 3 per cento la loro quota di mercato rispetto alla strada e agli aerei.

Nuovo metrò a Budapest per saldare i debiti russi

Pochi sanno che Budapest è stata la seconda città al mondo, subito dopo Londra e prima di Parigi, a essere servita da una metropolitana, fin dal 1896. Ad un secolo da quella lontana inaugurazione, tuttavia, la rete della capitale ungherese si compone ancora di sole tre linee, poiché gli alti costi di costruzione nel sottosuolo e sotto l'alveo del Danubio hanno successivamente indotto a preferire l'ammodernamento e lo sviluppo della rete tranviaria. Ora però i magiari hanno la possibilità di realizzare una quarta linea sotterranea a costo zero, sfruttando, in conto opere, l'imponente credito (oltre 1.500 miliardi di lire) che vantano nei confronti del governo russo, il quale, da parte sua, ha grosse difficoltà a estinguerlo pagando in valuta. Perciò l'enorme cantiere che verrà aperto per scavare i primi 8 km della nuova linea sarà assegnato a diverse imprese russe, mentre, per quanto riguarda gli impianti elettrici e il materiale rotabile, gli ungheresi pensano di rivolgersi a fornitori occidentali. La quarta linea dovrebbe essere operativa nell'anno 2005; successivamente, si prevede di prolungarla per altri 10 km.

Auto a nolo scontato per chi usa i mezzi pubblici

I titolari dell'abbonamento "Ticket 2000", oltre a poter circolare liberamente sulla vastissima rete di treni, metrò, tram e bus della regione Reno-Ruhr, caposaldo dell'industria tedesca, possono ora fruire di un'ulteriore opportunità.
Grazie alla carta "Mobilservice", pagando una quota annuale integrativa di 100 DM (circa 90 mila lire) possono noleggiare auto a tariffe particolarmente vantaggiose in 40 punti della zona. Un'esperienza analoga (basata però sul nolo di vetture elettriche adatte a brevi percorrenze) è in corso in alcune città americane, come Miami e San Francisco. Anche in questo caso, prezzi di favore vengono praticati agli abbonati dei locali sistemi di trasporto pubblico.
L'obiettivo comune è quello di limitare la proprietà dell'auto nelle grandi aree congestionate, favorendo il solo uso complementare per quelle esigenze di mobilità (ore notturne, aree rurali) che il mezzo pubblico non riesce a coprire in modo soddisfacente. A Berlino, dove viene favorita la condivisione delle auto (Car-sharing) è stato calcolato che chi percorre meno di 15 mila km all'anno può realizzare economie nell'ordine di due/tre milioni di lire, sfruttando le offerte miste trasporto pubblico-auto a nolo, senza acquistare una vettura nuova.

Il mito di Dallas correrà sui binari

Un'altra delle città da sempre associate al mito dell'automobile, Dallas, si è convertita al servizio pubblico su ferro. È stata infatti inaugurata, con buon successo di pubblico (19 mila passeggeri nella prima settimana di esercizio), la nuova linea di metropolitana leggera – in realtà un tram moderno in sede riservata – che spezza il monopolio del "tutto su gomma", perdurante da oltre trent'anni. I convogli servono l'Union Station, completamente ristrutturata per l'occasione, dove pure si attesteranno i treni suburbani del redivivo servizio pendolare verso Forth Worth. Proprio mentre la metropoli texana riscopre le virtù della rotaia per la mobilità a breve raggio, rischia tuttavia di perdere l'unico treno passeggeri a lunga distanza.
L'ulteriore taglio alle – per altro modeste – sovvenzioni federali, potrebbe costringere l'Amtrak a cancellare alcuni convogli prestigiosi, come appunto il "Texas Eagle" (Chicago-Dallas-San Antonio) o il "Desert Wind" che serve Las Vegas. Sempre in attesa che i progetti di linee ad alta velocità si concretizzino, migliorando la propensione del governo di Washington verso i treni passeggeri.



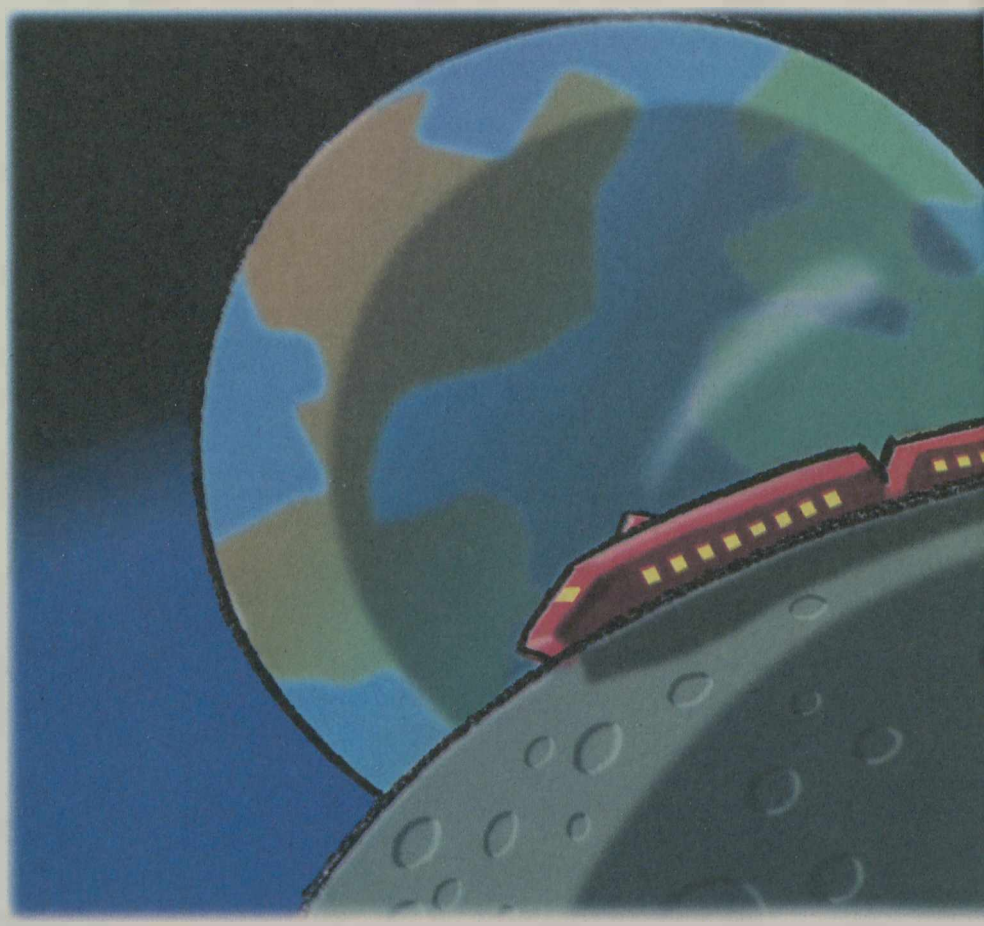
Racconti del mese

La "i" in corsivo sta a indicare che – per una fortunata coincidenza – questo numero può ospitare due racconti scelti fra i tanti che ci avete inviato. Il gioco dell'inversione dei ruoli sta piacendo a voi "scrittori" e a noi "lettori" della redazione. Non avevamo dubbi sulle vostre capacità, considerata la vasta gamma dei toni e degli stili presenti nelle vostre lettere: dall'ironico al sarcastico, dal surreale al polemico, dal lamento alla sonora risata, dal cinismo alla tenerezza.

In questo numero un po' speciale abbiamo pure voluto dar spazio al pezzo di un "professionista", anche se i contenuti sono di "critica" del viaggio in treno. Ringraziamo per la disponibilità l'amico Piergiorgio Bellocchio e lo invitiamo a continuare a essere nostro lettore e... cliente del treno.

Per finire, vogliamo ricordarvi solo le semplici regole che ci siamo dati: ogni racconto deve essere titolato dall'autore, il quale deve indicare il nome, il cognome, l'indirizzo, il comune di residenza, la provincia, il c.a.p., il numero di telefono, il numero di abbonamento identificativo riportato sull'etichetta di spedizione della propria copia di "Amico Treno". Il racconto deve essere inviato con plico raccomandato a: Redazione di "Amico Treno" – "Racconto del mese" – corso Magenta, 24 – 20123 Milano.

Soprattutto rammentiamo che il vostro testo non dovrà superare le 4 mila battute. Certo, è difficile contenersi, ma in questo sta la sfida al beffardo foglio bianco!



Il treno sulla luna

di Ezio Nuccetelli – Roma

Ci vollero cinque anni prima che il progetto di costruire una linea ferroviaria sulla luna cominciasse ad assumere contorni concreti. Prima di allora l'idea non aveva suscitato particolari entusiasmi sia perché non se ne vedeva una reale utilità (i movimenti sul nostro satellite sarebbero stati assicurati da apposite navette spaziali), sia perché la costruzione avrebbe comportato costi sproporzionati e grosse difficoltà di ordine tecnico.

Fu una multinazionale dei trasporti su rotaia a rilanciare il progetto, dopo un clamoroso incidente avvenuto sulla luna in seguito al quale una navetta passeggeri (un prototipo) si andò a conficcare nel Mare Serenitatis (uno dei tanti crateri che ricoprono la superficie lunare).

Furono chiamati a collaborare gli ingegneri di maggior fama di tutte le compagnie ferroviarie del mondo, ma anche i Paesi meno industrializzati vollero in qualche modo partecipare alla straordinaria impresa.

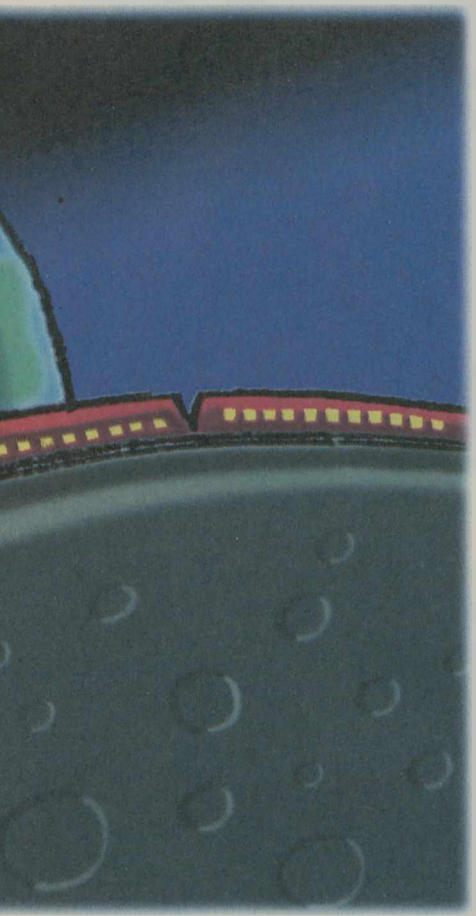
Il problema più grave da affrontare era naturalmente quello della mancanza di forza di gravità da cui è afflitta la luna. Per la trazione, invece, gli studi preliminari erano tutti concordi nel dotare le motrici di turbine alimentate da energia atomica.

Fu proprio l'équipe italiana a risolvere brillantemente il problema della forza di gravità: i binari sarebbero stati percorsi da flussi magnetici costanti che avrebbero permesso al treno di compensare l'assenza di forza di gravità. Un po' l'opposto del famoso "magnarail" presentato a Monaco nel 1971.

La lunghezza della ferrovia sarebbe stata di circa 10 mila km, coprendo quasi interamente la circonferenza della luna. Partendo dal cratere Fra Mauro, avrebbe attraversato la faccia visibile e poi si sarebbe inoltrato nella faccia invisibile come se fosse entrato in una galleria lunga migliaia di chilometri.

La sagoma del treno, elegante e aerodinamica, evocava subito l'idea della velo-

cità e infatti il convoglio avrebbe viaggiato tranquillamente a una velocità di oltre seicento km orari, grazie alle potenti turbine e all'assenza totale di atmosfera. Soltanto questioni di sicurezza avevano suggerito di non superare questa velocità.
Le carrozze prevedevano il massimo comfort (poltroncine anatomiche ecc.), ma i passeggeri erano obbligati a tenere per tutto il viaggio le cinture allacciate anche se all'interno del treno la gravità era identica a quella terrestre.
Particolari accorgimenti erano stati escogitati per consentire gli spostamenti al



bar, al ristorante, alle toilette, alla sala giochi.
I lavori furono portati a termine nell'arco di cinque anni e il 4 agosto 2069 – esattamente cento anni dopo il primo sbarco di astronauti sulla luna – il treno era pronto per il viaggio inaugurale. Le prenotazioni erano fioccate a milioni da tutto il mondo, ma soltanto millecinquecento fortunati riuscirono ad accaparrarsi il posto, pagando una cifra che giustamente possiamo definire "astronomica"! Un posto fu tuttavia riservato a chi poteva dimostrare il maggior numero di viaggi in treni accelerati. Il premio fu assegnato a un italiano che per 60 anni aveva fatto il pendolare sul "locale" Tagliacozzo – Avezzano: oltre 37 mila percorrenze sul mansueto trenino a 30 km orari.
Dalla terra centinaia di telescopi filmavano la scena, trasmessa su tutte le reti televisive.
Superato il cratere Apollonius, il treno fu inghiottito dalla galleria della faccia invisibile della luna e quando dopo circa otto ore, con perfetta puntualità, gli osservatori astronomici mostrarono il treno spuntare veloce nei pressi del cratere Grimaldi, su tutta la terra ci furono indescrivibili reazioni di gioia e le astronavi rischiarono davvero di essere soppiantate da questo glorioso mezzo di trasporto.

Bella sconosciuta

di Giampaolo Daglio
Tortona (Alessandria)

Arrivo con largo anticipo di tempo al treno; mi accomodo nello scompartimento dell'ultima vettura di coda, in prima classe. Mi sono assegnato un posto di tutto rispetto; sono seduto guardando avanti al senso del movimento con cui il treno partirà. Vicino al finestrino, pronto anche a godermi il panorama, ho ribaltato l'assetta che mi permette di appoggiare il libro di cui ho iniziato ieri la lettura. Sono un tipo originale; ho sempre fra le mani libri usciti dai cataloghi trovati esclusivamente alle bancarelle del mercato antiquario alle quali rivolgo le mie attenzioni in particolari domeniche girando di città in città.
Volano i minuti e ora, sebbene immerso nella lettura, mi accorgo che il treno si sta affollando; i viaggiatori, come salgono, istintivamente scartano subito il mio scompartimento. Adesso, la partenza è ormai prossima, pure da me è tutto occupato. Sono inquieto, mi affaccio al finestrino.
All'ultimo minuto, dell'ultimo secondo utile c'è una ragazza che solitamente arriva trafelata, ritardataria: fa il possibile per salire sul treno. Per quel poco che so di lei, non ha colpe. È da perdonare; non le è proprio possibile timbrare il cartellino di uscita dalla sua azienda, prima di una certa... ora!
Il treno fischia; bella sconosciuta, spunta dal sottopassaggio! Eccola, eccola. Ferrovia, ferrovieri, apprezzate il suo gesto, le sue gesta, il suo gesticolare il proprio arrivo!
Ho tenuto occupato il mio posto sul sedile con un giornaletto pornografico (acconcio allo sconcio, nessuno osa avvicinarsi), aspettando lei, la sua corsa disperata, volendo essere il suo soccorritore. Così, sceso a terra, mentre il controllore mi invita a salire immediatamente, lo distraggo, gli rimprovero di avere declassato la presente vettura di prima classe in seconda, con enorme ritardo sui tempi consueti!
Lui correva il rischio di farmi viaggiare in piedi!
Arriva la ragazza; c'è ormai solo il mio posto con il segno di occupato, rispettato, riverito. Lascio che la ragazza si accerti; le è solo consentito lo spazio in piedi a respirare. È ferma nel corridoio, all'altezza del mio scompartimento, nella ressa, ansimante e rassegnata. La guardo e penso: via quel cappotto, mostrami sotto la tua figura gentile o bella sconosciuta! La ragazza che non ha certo sentito le mie parole e minimamente letto nei miei pensieri, con calma e studiata lentezza compie il gesto desiderato!
Nel frattempo ho rioccupato il mio posto, fatto sparire il giornaletto lascivo; sono davanti al suo corpo flessuoso, generoso alla vista, capisco che è il momento propizio, l'attimo giusto, tanto studiato e ora, sospiratamente arrivato...
Pronto, terribilmente serio, agevolmente scatto in piedi:
- Signorina, si sieda al mio posto, ho gli amici più avanti...
Me ne vado in perfetta calma accertandomi che lei, sbigottita, confusa, sorpresa, prenda il posto mio.
Adesso non è il momento di convenevoli; cerco di sparire dalla sua vista e dagli astanti che fingono di ignorare l'accaduto, so il fatto mio. Non ho mollato la preda.
Domani alle 7.15, alla stazione ferroviaria della mia città, terzo marciapiede, treno per Torino, sotto l'orologio, so che sei lì. Non è un appuntamento, ma è come se lo fosse: tu non mancherai! Ti ho fissato bene negli occhi al momento del mio gesto altruistico; domani con te attacco discorso o briga!
Non ti puoi sottrarre, il dialogo è già cominciato!

Chiusi dentro

Quanto e come sia cambiato il servizio ferroviario negli ultimi anni, bisognerebbe chiederlo a chi fa lunghi viaggi e ai pendolari quotidiani. A me, che ne faccio un uso limitato, i cambiamenti più significativi sono sembrati la maggiore puntualità e il forte rincaro del biglietto. Per il resto, tutto come prima: le solite code alle biglietterie, i soliti convogli strapieni, la solita sporcizia...
Ci sono poi innovazioni di utilità discutibile (parlo dal punto di vista dell'utente, non del bilancio dell'azienda). Per esempio i vagoni "open" con corridoio in mezzo sfruttano meglio lo spazio, ma il viaggiatore sta più stretto che nei vecchi vagoni divisi in scompartimenti a sei posti. Un netto progresso dovrebbero rappresentare le nuove vetture climatizzate, considerando i disagi che si pativano soprattutto nella stagione estiva (per l'inverno, il riscaldamento c'è sempre stato, da che ho memoria).
Perché l'impianto di climatizzazione funzioni, si richiede l'isolamento dall'esterno, e chi ha la fortuna di possedere case e auto-



mobili dotate di tale comfort, quando intende servirsene, sa di dover chiudere finestre e finestrini. Sui treni, nella sfiducia (non immotivata) che i viaggiatori sappiano o vogliano provvedere in tal senso, il problema è stato risolto alla radice: queste nuove carrozze hanno i finestrini saldati alla carrozzeria. Non è più possibile aprirli o chiuderli, non è più possibile affacciarsi, neanche quando il treno è fermo, per un saluto, per chiamare un facchino, un venditore di panini e bibite...

E poiché bisogna prevedere i casi di emergenza (blocco delle porte, incendio ecc.), ecco la via di scampo offerta al viaggiatore. In ogni carrozza sono installati dentro apposite bacheche due martelli di ferro. Sulla parete trasparente della bacheca sta scritto in tre lingue "Martello frangivetro – Marteau brise-vitre – Nothammer". Piccozze, più che martelli: un manico di circa 40 cm e una testa doppia che da una parte finisce a punta di cono, dall'altra a scalpello. All'occorrenza, previa rottura della bacheca, il viaggiatore dovrà usare l'attrezzo per spaccare i robusti vetri dei finestrini. Dopo di che si potrà mettere in salvo, lasciando brandelli di abiti e di carne sui frammenti rimasti fissati sul telaio.

Ma senza pensare al peggio (incidenti, incendi, disastri), la semplice idea di viaggiare ermeticamente chiusi (senza ciò che sia necessario, come in aereo) in una scatola che viene aerata solo meccanicamente anche durante i molti mesi in cui non occorre modificare la temperatura esterna... la semplice idea di questa segregazione, della totale dipendenza dalla macchina e dai suoi automatismi, mi disturba non poco, pur non soffrendo io di claustrofobia, e soprattutto mi avvilisce.

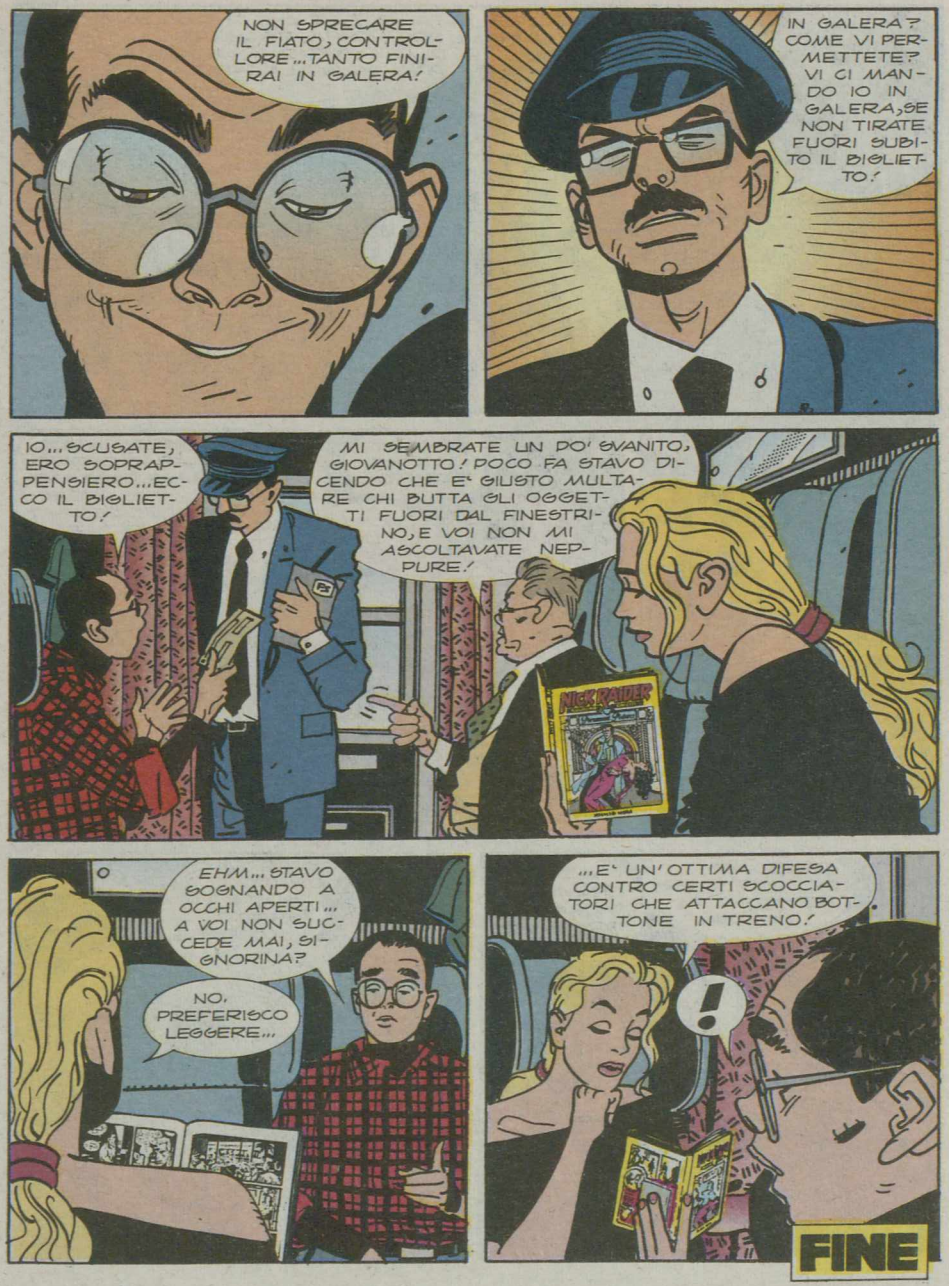
Nessuno credo sia ancora disposto ad abitare in una casa con le finestre bloccate (però molti uffici già funzionano così). Se anche ciò che succede fuori è privo d'interesse, se anche ciò che puoi guadagnare dall'aprire le finestre è di portarti in casa polvere e rumori, smog, pollini e pessimi odori... affacciarsi resta un fondamentale diritto dell'uomo da qualche migliaio d'anni, da quando esistono le abitazioni.

La tecnologia rivela la sua anima barbara, il suo radicale disprezzo per l'uomo (e anche per la macchina). Caro utente, eccoti la macchina che provvede ai tuoi bisogni e comodità. Non solo ti trasporta da un posto all'altro, ma ti tiene al caldo d'inverno e al fresco d'estate. Risparmiandoti la fatica di azionare interruttori e manopole e i fastidi d'una volta, quando erano sempre liti tra chi voleva il finestrino aperto e chi lo voleva chiuso. C'è sì un piccolo prezzo da pagare per tanta comodità: la segregazione, nonché la rinuncia al più elementare dei diritti, respirare una boccata d'aria. Tuttavia apprezza il vantaggio di non dover far niente. Né lo potresti. Sei servito e aguto dalla macchina. Nel caso che la macchina smettesse di funzionare, non preoccuparti, conservati beatamente passivo come noi ti vogliamo: la macchina è concepita in modo che non puoi prestarle alcun aiuto, sostituirti ad essa in alcunché. Peraltro un guasto potrebbe anche trasformare questa confortevolissima macchina in una trappola pericolosa. Anche in questo caso le tue risorse intellettuali, le tue eventuali competenze, le abbiamo scartate a priori.

Ti si chiede solo il minimo, di regredire allo stato selvaggio, brandire un'ascia) pardon: "Martello frangivetro – Marteau brise-vitre – Nothammer") e fare a pezzi questo gioiello del progresso tecnologico.

Piergiorgio Bellocchio

Piergiorgio Bellocchio fondò nel 1962 i "Quaderni piacentini" dirigendoli fino alla chiusura (1984). Dal 1985 pubblica, con Alfonso Berardinelli, la rivista "Diario". Dopo aver esordito come narratore nel 1966 (I piacevoli servi, Mondadori), si è dedicato alla saggistica, alternando la critica letteraria a quella di costume. Di questa produzione sono uscite quattro raccolte: *Dalla parte del torto* (Einaudi 1989), *Eventualmente* (Rizzoli 1993), *L'astuzia delle passioni* (Rizzoli 1995) e *Oggetti smarriti* (Baldini & Castoldi 1996). L'ultimo saggio è stato recensito sul numero precedente del giornale. Il testo qui riprodotto è stato pubblicato per la prima volta sul n. 89 della rivista "King", luglio 1995.





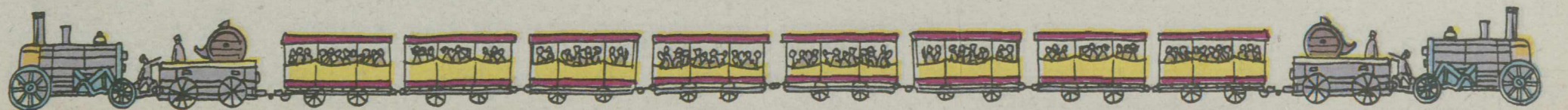
Testi di **Luigi Mignacco**
Disegni di
Luigi Siniscalchi
Lettering di **Marina Sanfelice**
© Sergio Bonelli Editore

NICK RAIDER

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

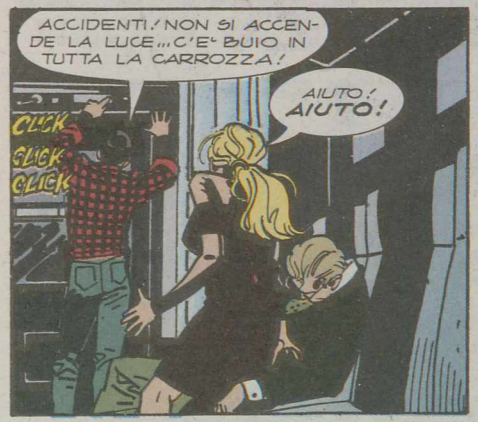


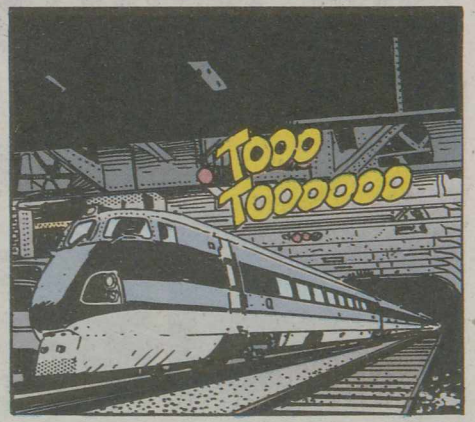





TOOO TOOOO
BANG
TUMP
AAAHH!


...SE SPERI DI USCIRE DA QUI CON UN'OSTAGGIO, SEI UN PAZZO!
FAI QUELLO CHE TI DICO, SBIRRO! NON VORRAI RISCHIARE LA VITA DI UNA CITTADINA INNOCENTE PROPRIO QUI NELLA VOSTRA SEDE!...
NON BADA A ME... E' IL MOMENTO GIUSTO PER INTERVENIRE!


ACCIDENTI! NON SI ACCENDE LA LUCE... C'E' BUIO IN TUTTA LA CARROZZA!
AIUTO! AIUTO!
CLICK
CLICK
CLICK


TOOO TOOOOOO


TUMP
OOH!

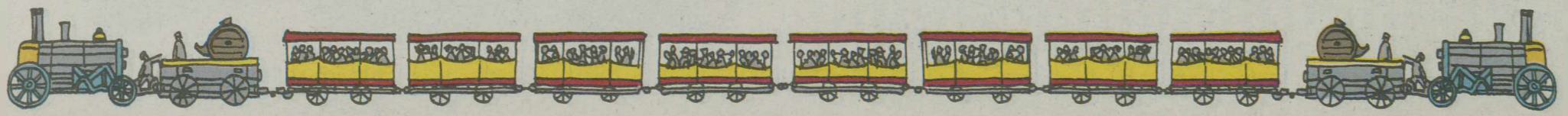

CORAGGIO... E' FINITO TUTTO!
NON SO COME RINGRAZIARVI...


...IO VI ACCUSAVO, E VOI MI AVETE SALVATO LA VITA!
AVETE SOLO RACCONTATO QUELLO CHE AVEVATE VISTO, SENZA MENTIRE... E POTRETE SDEBITARVI ACCETTANDO UN MIO INVITO A CENA!


CONTROLLORE... E' SUCCESSA UNA TRAGEDIA!
MIO... MIO DIO...
LO VEDO... NESSUNO SI MUOVA!

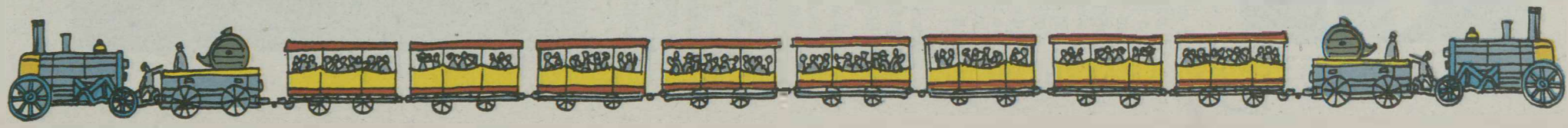

COMPLIMENTI, GIOVANOTTO! SIETE STATO IN GAMBA...
AVEVO UNA GRAN PAURA DI FINIRE IN GALERA...

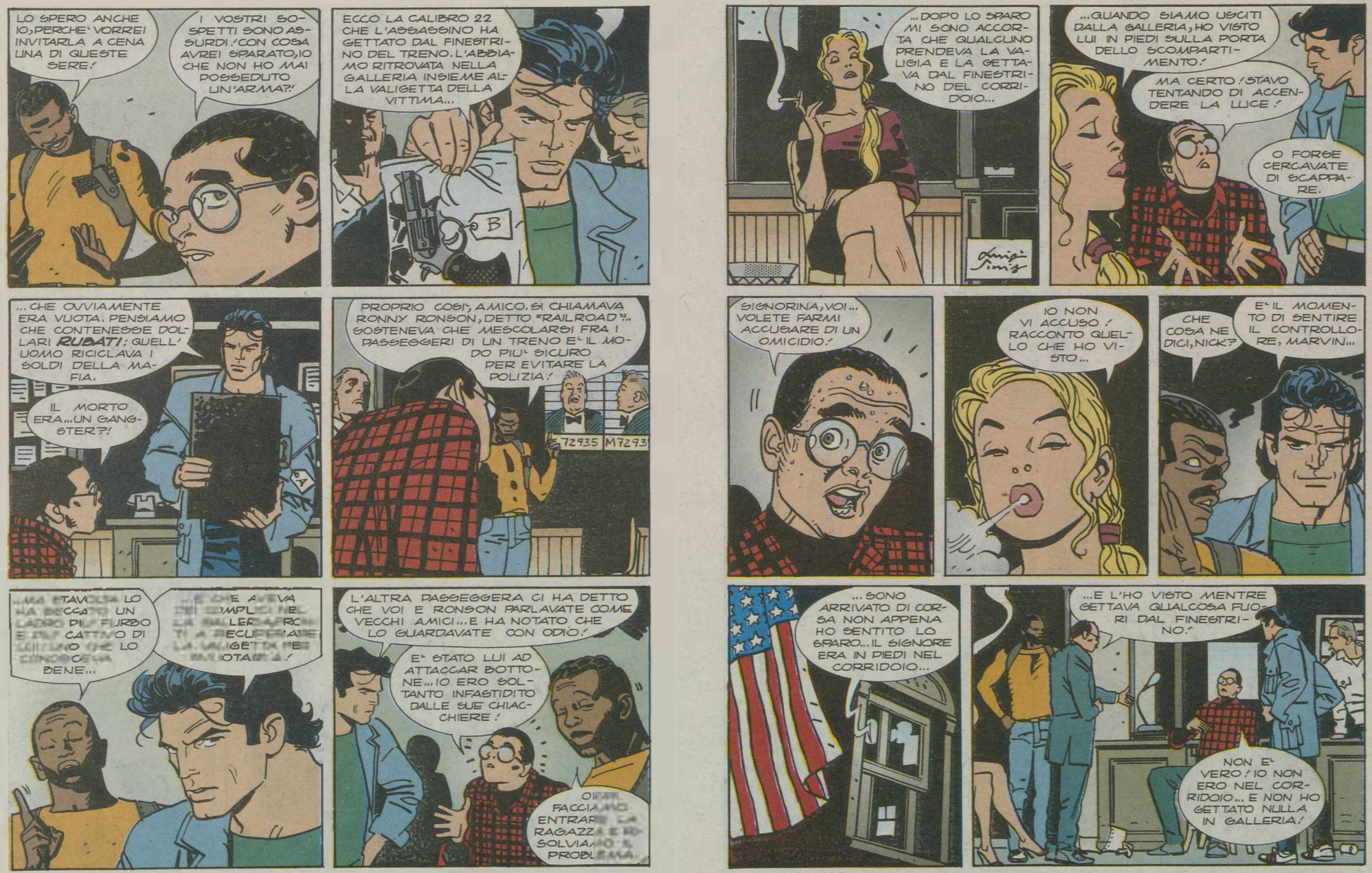

SOSPETTAVO GIA' DEL CONTROLLORE, MA VOI L'AVETE COSTRETTO A SCOPRIRSI...
ME LA PAGHERAI, BASTARDO! E' TUTTA COLPA TUA!




.MMM...IL CONTROLLORE VI STA ACCUSANDO... CHE MOTIVO AVREBBE DI MENTIRE?
NON LO SO... IO NON HO UCCISO NESSUNO...
ACCIDENTI! ADESSO RICORDO UNA COSA...
IL CONTROLLORE, QUANDO HA VISTO IL CADAVERE, HA COMMENTATO CHE "ANCHE VIAGGIARE IN TRENO PUO' ESSERE MOLTO PERICOLOSO"... COME FACEVA A CONOSCERE LE ABITUDINI DI "RAILROAD" RONSON?
MA... IO... IO NON HO DETTO NULLA DI SIMILE...
E INVECE SI'! ME LO RICORDO ANCH'IO!
!
AL DIAVOLO TUTTI!
SOLK
UH!
STATE LONTANI O AMMAZZO LA RAGAZZA!
NON FARE STUPIDAGGINI! SEI NEL DISTRETTO CENTRALE DI POLIZIA...


MORTO... QUESTO POVERACCIO HA SCOPERTO CHE ANCHE VIAGGIARE IN TRENO PUO' ESSERE MOLTO PERICOLOSO!
STIAMO ARRIVANDO A NEW YORK, SIGNORI... PENSO CHE LA POLIZIA VORRA' INTERROGARVI!
...VI RIPETO CHE NON SO CHI ERA QUELL'UOMO!...
L'HO VISTO OGGI PER LA PRIMA VOLTA, QUANDO SI E' SEDUTO DAVANTI A ME!
MMM... IL VOSTRO SCOMPARTIMENTO ERA L'UNICO OCCUPATO IN TUTTA LA CARROZZA, CHE ERA L'ULTIMA DEL TRENO...
...IL CONTROLLORE E' ACCORSO NON APPENA HA SENTITO LO SPARO, GUARDANDO DAPPERTUTTO E CHIUDENDO LA FUGA ALL'ASSASSINO...
...IL CHE RIDUCE I SOSPETTI SU DUE PERSONE: VOI E L'ALTRA PASSEGGERA.
VOLETE DIRE... LA RAGAZZA?
SI'... GRAN BELLA RAGAZZA, QUELLA! ERA CON VOI?
EHM... NO, NON L'HO MAI VISTA PRIMA, MA... NON MI SEMBRA UNA ASSASSINA!




LO SPERO ANCHE IO, PERCHE' VORREI INVITARLA A CENA UNA DI QUESTE SERE!
I VOSTRI SOSPETTI SONO ASSURDI! CON COSA AVREI SPARATO, IO CHE NON HO MAI POSSEDUTO UN'ARMA?!
ECCO LA CALIBRO 22 CHE L'ASSASSINO HA GETTATO DAL FINESTRINO DEL TRENO. L'ABBIAMO RITROVATA NELLA GALLERIA INSIEME ALLA VALIGETTA DELLA VITTIMA...
...DOPO LO SPARO MI SONO ACCORTA CHE QUALCUNO PRENDEVA LA VALIGIA E LA GETTAVA DAL FINESTRINO DEL CORRIDOIO...
...QUANDO SIAMO USCITI DALLA GALLERIA, HO VISTO LUI IN PIEDI SULLA PORTA DELLO SCOMPARTIMENTO!
MA CERTO! STAVO TENTANDO DI ACCENDERE LA LUCE!
O FORSE CERCAVATE DI SCAPPARE.
...CHE OVVIAMENTE ERA VUOTA. PENSIAMO CHE CONTENESSE DOLLARI RUBATI; QUELL'UOMO RICICLAVA I SOLDI DELLA MAFIA.
IL MORTO ERA... UN GANGSTER?!
PROPRIO COSI', AMICO. SI CHIAMAVA RONNY RONSON, DETTO "RAILROAD"... SOSTENEVA CHE MESCOLARSI FRA I PASSEGGERI DI UN TRENO E' IL MODO PIU' SICURO PER EVITARE LA POLIZIA!
72935
M7293
SIGNORINA, VOI... VOLETE FARMI ACCUSARE DI UN OMICIDIO!
IO NON VI ACCUSO! RACCONTO QUELLO CHE HO VISTO...
CHE COSA NE DICI, NICK?
E' IL MOMENTO DI SENTIRE IL CONTROLLORE, MARVIN...
...MA STAVOLTA LO HA BECCATO UN LADRO PIU' FURBO E PIU' CATTIVO DI LUI, UNO CHE LO CONOSCE BENE...
...E CHE AVEVA DEI COMPLICI NEL LA GALLERIA PRONTI A RECUPERARE LA VALIGETTA PER VIA AEREA!
L'ALTRA PASSEGGERA CI HA DETTO CHE VOI E RONSON PARLAVATE COME VECCHI AMICI... E HA NOTATO CHE LO GUARDAVATE CON ODIO!
E' STATO LUI AD ATTACCAR BOTTONE... IO ERO SOLTANTO INFASTIDITO DALLE SUE CHIACCHIERE!
OK! FACCIAMO ENTRARE LA RAGAZZA E RISOLVIAMO IL PROBLEMA.
...SONO ARRIVATO DI CORSA NON APPENA HO SENTITO LO SPARO... IL SIGNORE ERA IN PIEDI NEL CORRIDOIO...
...E L'HO VISTO MENTRE GETTAVA QUALCOSA FUORI DAL FINESTRINO!
NON E' VERO! IO NON ERO NEL CORRIDOIO... E NON HO GETTATO NULLA IN GALLERIA!

Iniziative

NOTIZIE FLASH

ALESSANDRIA

Archeologia dell'Alta Savoia

Palazzo Guasco
30 novembre '96 – 31 gennaio '97
Orario: 9.00-12.00 e 16.00-22.00, sabato e festivi dalle 9.00 alle 22.00, chiuso il lunedì
Informazioni: Assessorato alla Cultura della Provincia di Alessandria tel. 0131/304327
Riduzione per i visitatori in possesso di biglietto Fs

La notizia ci giunge dal Gruppo archeologico del Basso Piemonte: nella suggestiva cornice di Palazzo Guasco, la città di Alessandria ospita – sotto il patrocinio del Ministero per i Beni Culturali e Ambientali, della Regione Piemonte, della Regione Savoia, della Provincia di Alessandria e dei Comuni di Alessandria e Faverges (Alta Savoia) – la singolare mostra *Casuaria; un villaggio gallo-romano in Savoia*. Per la prima volta nel nostro Paese sono esposti numerosi reperti archeologici appartenenti alle più prestigiose collezioni, pubbliche e private, savoiarde. È così possibile ricostruire la fisionomia di una vallata, quella di Annecy-Faverges-Albertville, che ha visto fin dall'età preistorica una importante presenza umana.
L'esposizione segue le tracce dello sviluppo degli insediamenti alpini della vallata dalla preistoria all'alto medioevo merovingio, con accento particolare al periodo romano, durante il quale fiorisce la piccola cittadina che dà il nome alla mostra, Casuaria, i cui resti sono stati rinvenuti in località Viuz-Faverges. Attraverso gli oggetti esposti si è cercato di fornire uno spaccato di vita quotidiana di una borgata alpina in epoca gallo-romana, periodo senz'altro meglio documentato grazie all'abbondanza degli oggetti provenienti da ricerche effettuate in numerosi siti della valle.
La conquista e la colonizzazione del territorio savoiardo, popolato dalle tribù galliche degli Allobrogi, dei Ceutroni e dei Medulli, fu iniziata dai romani intorno al II secolo a.C. La vita economica e sociale della regione fu trasformata attraverso una più accentuata organizzazione territoriale, che sopravvisse nel sistema delle circoscrizioni ecclesiastiche, alla cui epoca risale uno dei gioielli dell'esposizione, la fibbia in bronzo di età merovingia proveniente dalla Chiesa di Viuz (VII secolo). Questa mostra è un'occasione per far conoscere al pubblico italiano il passato remoto della Savoia, una regione storicamente molto legata alle sorti del nostro Paese, ma per certi versi poco familiare agli italiani.

ANCONA

Parcoproduce

Dal 14 al 17 novembre scorso si è svolta presso l'Ente Fiera di Ancona la manifestazione *Parcoproduce, 1ª Esposizione del sistema Parchi e Aree protette*, alla quale hanno aderito 25 Parchi (di cui 11 Nazionali), 8 Amministrazioni Regionali e 8 Provinciali, oltre a tutti i più importanti soggetti del settore in campo nazionale.
Con quest'iniziativa, per la prima volta in Italia, si è tentato di mettere a confronto le esperienze delle varie Aree Protette del nostro Paese, cercando di promuovere una concezione non solo conservativa del patrimonio ambientale. Esistono infatti interessanti opportunità e risorse che possono permettere iniziative di sviluppo produttivo e crescita economica del territorio e che – pur continuando a porre estrema attenzione alle eco-compatibilità – potrebbero essere valorizzate con il concorso di più soggetti, non solo istituzionali.
Grazie alla disponibilità dell'Ente Fiera e alla realizzazione curata dalle Direzioni regionali Fs Marche e Abruzzo, si è potuto allestire uno spazio espositivo di "Amico Treno".
Lo stand ha quindi rappresentato un punto di informazione per tutte quelle iniziative turistiche già realizzate o programmate per la prossima stagione: dai treni per la scuola, ai treni a vapore, a iniziative specifiche progettate dalle varie Direzioni regionali Fs in campo nazionale.
Ci piace segnalare che nel corso dell'iniziativa Albano Marcarini – in veste di autore di ottime guide – ha potuto presentare l'ultima sua fatica: *Il sentiero del Viandante* (Milano, Clup Guide).



Fiera di Ancona, 14 - 17 novembre 1996



"La danza". Scultura in bronzo a cera persa, firmata Cazaubon - Francia, 1930



Lampada da tavolo in pasta di vetro e ferro battuto, firmata Daum Nancy - Francia 1925-1930

Reggio Emilia

Oro, incenso & antico

XIV edizione della Mostra mercato nazionale dell'antiquariato
Centro Fiera di Moncasale
Via Filangieri, 15
25 gennaio – 2 febbraio 1997
Orario: tutti i giorni dalle 10.00 alle 20.00, giovedì e sabato fino alle 23.00
Informazioni: tel. 0522/503511
Ingresso ridotto per i possessori di biglietto Fs

Oltre 90 Gallerie Antiquarie italiane e straniere partecipano a questa manifestazione, esponendo numerosi pezzi, interessanti per la qualità e per il prezzo: vetri, gioielli (dalla fine dell'Ottocento agli anni Cinquanta), mobili antichi (cassettoni, tavolini, scrittoi, letti) e oggetti d'arredo (da Luigi XIV sino al Biedermeier), arazzi, tessuti e tappeti antichi, orologi e pendole del '700 e un vasto repertorio di opere pittoriche. Come nella passata edizione, l'appuntamento espositivo si trasformerà in un evento culturale più articolato, proponendo ai visitatori nella "Salle de Musique", una serie di concerti di musica classica eseguiti da interpreti internazionali, incontri letterari e artistici, con la partecipazione di personaggi dello spettacolo e del giornalismo. In occasione dell'inaugurazione della mostra, venerdì 24 gennaio, si tiene al Teatro Municipale "Romolo Valli" un concerto diretto e interpretato dal flautista Andrea Griminelli.
L'incasso della serata sarà devoluto in parte a sostegno dell'ASM (Associazione Italiana Studio Malformazioni) di Milano, in parte a favore del "Comitato per il restauro della Basilica della Madonna della Ghiara" di Reggio Emilia.



Gruppo "Omaggio al contadino" in porcellana di nove, 1780 c.a - altezza 17 cm



Armadio in noce della prima metà XVII sec.

Randazzo

Centenario della ferrovia Circumetnea

La celebrazione si è svolta a Randazzo (Catania) il 27 ottobre scorso. Per l'occasione, nella sala consiliare del Comune Etneo, si è tenuto un convegno sul *Recupero e valorizzazione delle Ferrovie locali per lo sviluppo turistico, culturale ed economico della Valle dell'Alcantara e del comprensorio Ionico-Etneo*. Nel corso dell'incontro sono stati affrontati i problemi relativi al rilancio socioeconomico della Valle attraverso il recupero e

l'integrazione della ferrovia Circumetnea con il tratto di linea Alcantara-Randazzo delle Fs. Il tema non è casuale: infatti, a partire da quest'anno, alle Fs dovrebbero essere affidate le ferrovie locali gestite finora in regime di commissariamento governativo, per procedere alla razionalizzazione del sistema trasporto locale su rotaia. Ai partecipanti è stato distribuito il libro di Giuseppe Sergi *La Ferrovia Circumetnea. Cento anni sotto il Vulcano* che racconta, anche attraverso pregevoli illustrazioni fotografiche e grafiche, la storia della ferrovia a scartamento ridotto che collega le popolose e attive cittadine delle falde dell'Etna con Catania.

Leonardo Cordone

Viareggio

Il Carnevale di Viareggio

26 gennaio, 2, 9 e 16 febbraio 1997

Carri, maschere, spettacolo, cultura e sport: questi gli ingredienti della 124ª edizione del Carnevale di Viareggio, che proporrà ai partecipanti un nutrito programma di iniziative.
Concorsi canori, manifestazioni sportive di alto livello, festival del cabaret, feste rionali e le fantasmagoriche sfilate sui viali a mare, con nove carri di prima categoria (alti fino a 15 metri), cinque di seconda, tredici mascherate di gruppo e dodici maschere isolate. Le sfilate inizieranno alle ore 15 nelle prime tre domeniche, alle ore 17 in quella conclusiva, per dar vita al grande corso in notturna. Per l'occasione saranno potenziati i servizi ferroviari, con la programmazione di treni speciali e fermate straordinarie per garantire la partecipazione alle sfilate.
Riconfermata, anche per quest'anno, l'intesa con la Fondazione Carnevale: coloro che raggiungeranno Viareggio con il treno avranno diritto a uno sconto sul biglietto d'ingresso al circuito dei carri allegorici.

Mauro Scarpi

Ragazzi in treno

Abruzzo

Progetto scuola

La Direzione regionale trasporto locale dell'Abruzzo ha presentato il "Progetto scuola" 1996/97, coerentemente con quanto suggerito, da alcuni anni, dal Ministero della Pubblica Istruzione, che consiglia di privilegiare il treno per viaggi d'istruzione e visite guidate.
Il programma, che si propone di promuovere il trasporto ferroviario e di diffondere fra i giovani la cultura dell'ambiente, prevede itinerari con treni speciali e d'epoca, gite di un giorno con convogli ordinari nelle più belle località abruzzesi, visite guidate nella stazione di Pescara ed escursioni-studio nelle Oasi Wwf Gole del Sagittario e Sorgenti di Pescara, con percorsi tematici (*Acqua ambiente da scoprire, La vita del legno, Conosciamo il bosco*).

Dario Recubini

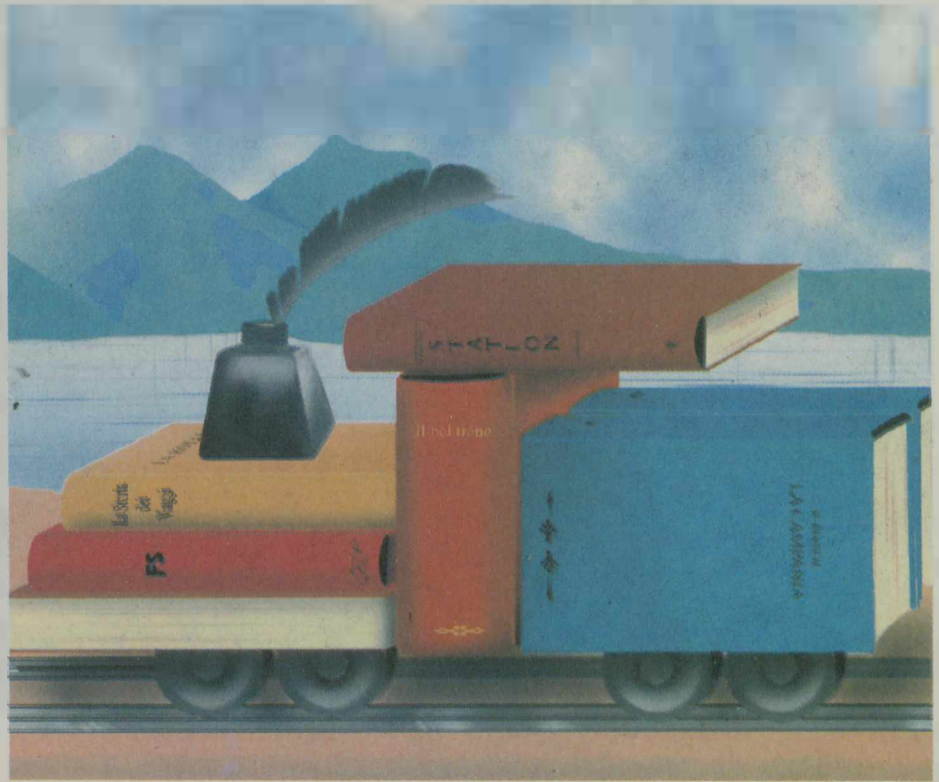
Campania

Con il treno via libera alla cultura

Per avvicinare i giovani alla realtà della propria regione, la Direzione regionale Fs Campania ha prodotto il catalogo *Con il treno via libera alla cultura*, presentandolo ufficialmente lo scorso 16 ottobre presso il cineforum del Museo ferroviario di Pietrarsa.
La brochure, ricca di proposte di viaggi della durata di un giorno, illustra ampiamente le agevolazioni e gli sconti tariffari previsti e si rivolge ai singoli e ai gruppi, sia per percorsi in Italia che per viaggi all'estero.
L'attenzione agli aspetti storico-culturali e naturalistici si traduce nella proposta di mete – verso Napoli e dintorni – come i Campi Flegrei, gli scavi di Pompei ed Ercolano, l'Oasi Wwf degli Astroni, la Solfatara di Pozzuoli, l'Orto Botanico, l'Acquario. Non meno interessanti le visite alle realtà produttive della zona: i cantieri navali di Castellammare di Stabia, la Scuola del corallo di Torre del Greco, l'Istituto per l'industria e l'artigianato della porcellana e della ceramica.
Itinerari di pari interesse riguardano le città di Caserta, Salerno, Avellino e Benevento. A titolo di esempio, si rammentano il Palazzo Reale di Caserta, l'Oasi Wwf di S. Silvestro, i templi di Paestum, le vestigia dell'antica Velia, la Certosa di Padula, le ceramiche di Vietri sul Mare, i paesaggi ancora incontaminati di Montella e Bagnoli Irpino, le concerie di Solofra. Oll Direttore regionale Fs della Campania, Antonietta Sannino, ha messo in evidenza l'intento del catalogo: consentire ai giovani della scuola dell'obbligo esperienze e conoscenze in stretto rapporto con la loro formazione, con le loro origini, con le loro radici in una terra molto ricca di testimonianze storiche e artistiche lasciate in eredità dalle generazioni precedenti.
Provveditori, presidi, insegnanti, autorità comunali e giornalisti intervenuti al dibattito hanno testimoniato le proprie esperienze manifestando anche le aspettative in proposito; i contenuti e la presentazione grafica snella e briosa della brochure hanno riscosso ampi consensi.
«Il viaggio in treno – ha osservato il Provveditore agli Studi di Napoli – ha un'alta valenza simbolica perché in esso confluiscono valori importanti come il rafforzamento dell'amicizia, la salvaguardia dell'ambiente e il rispetto della persona. Muovendosi in questa direzione, la proposta delle Fs rappresenta un'importante iniziativa rivolta alla scuola, estremamente arricchente per i ragazzi».

Per informazioni e prenotazioni:
Direzione regionale trasporto locale "Campania"
Via G. Porzio n° 4, Centro Direzionale Isola A/7 – 80143 Napoli
tel. 081/5676510 – 5625223 – 5625229, fax 081/5676615

Teodoro Oliva



Lombardia

Conoscere la Lombardia in treno: il programma del Comune di Milano per le scuole

Il Comune di Milano, tramite l'Assessorato alla Pubblica Istruzione, all'Educazione e alla Cultura, proseguendo una collaborazione iniziata da tre anni con la Direzione regionale Fs della Lombardia e con le Ferrovie Nord Milano Esercizio, ha varato il programma di gite: *Conoscere la Lombardia in treno.*

Si tratta di itinerari proposti alle scuole elementari e medie di Milano, in cui il treno gioca un ruolo di vettore esclusivo o principale, formula che trova sempre maggiori consensi.

Il programma per le scuole milanesi prevede che l'escursione venga organizzata attraverso un incontro preliminare informativo con i docenti e un incontro in classe. Gli itinerari quest'anno proposti, con le linee Fs e con quelle Fnme, sono di tipo culturale e naturalistico.

Le gite con treni Fs sono: Capo di Ponte in Valle Camonica per le incisioni rupestri (con treno Fs da Milano a Brescia), il Parco Naturale di Montevecchia e della Valle del Curone (con treno Fs da Milano P. Garibaldi a Cernusco-Merate) e il Parco del Monte Barro (con treno Fs da Milano a Lecco).

Giambattista Rodolfi

La Bussola per orientarsi tra gli orari ferroviari

La *Bussola* è la fatica grafica ed editoriale di due ragazzi milanesi, Federico Faranna ed Emanuele Riga, che si sono messi a fare gli imprenditori partendo da un'idea a cui ha collaborato la Direzione regionale Fs della Lombardia.

Così è nata la *Bussola*, un piacevole orarietto tascabile che è stato distribuito gratuitamente nelle principali stazioni di Milano e provincia e di altre città della Lombardia.

Sull'opuscolo sono riportati gli orari delle principali linee nazionali e regionali della Lombardia e tante informazioni sulle tariffe, il treno+bici, le offerte ferroviarie per i giovani.

Il formato è comodo, i colori sono accattivanti e l'orarietto si può tranquillamente conservare in una tasca della giacca, sempre pronto per la consultazione.

G. B. R.

Sardegna

L'Iglesiente tra miniere e natura

L'associazione culturale "Etnos" di Iglesias, con la collaborazione del Comune, della XIX Comunità Montana e della Direzione regionale Fs della Sardegna, ha predisposto una interessante alternativa alla tradizionale gita scolastica, con itinerari di trekking tra miniere e natura.

Il programma offre sei diverse possibilità: *Visita della miniera del Marganai* (un museo della natura tra lecci e ciclamini) – *Visita allo scavo di Cungiaus* (in collaborazione con l'Associazione Minatori) – *Visita alla valle del Tempio di Antas e alla grotta santuario di Su Mannau* – *Passeggiata dalla miniera di Su Corovau a quella di S. Giovanni* (frequentata dai protosardi per il culto delle acque) – *Visita alla Via Dell'Argento* (dal villaggio abbandonato di Sedda Moddizzis alla miniera di S. Giovanni) e infine *Passeggiata dal villaggio fantasma di Monte Scorra* (ora rifugio dei rapaci, tra le vecchie gallerie abbarbicate sul versante della montagna) sino al mare, al paese minerario di Nebida.

Ad ogni itinerario è abbinato un concorso a premi riservato agli alunni delle scuole elementari e delle scuole medie, sia inferiori che superiori, che dovranno realizzare lavori (scritti, fotografie, disegni e filmati) ispirati all'itinerario prescelto.

Giorgio Asunis

Toscana

Biglietti speciali per i soci "Carta Giovani"

Nell'ambito delle iniziative volte a ricercare e sviluppare nuove opportunità commerciali, la Direzione regionale trasporto locale della Toscana ha raggiunto un accordo di collaborazione con l'Associazione "Carta Giovani".

L'intesa, che si propone di incentivare l'uso del treno da parte dei giovani, è riservata agli iscritti all'Associazione e prevede il rilascio, dietro esibizione della tessera, di uno speciale biglietto ferroviario di seconda classe, che consente la libera circolazione sui treni Interregionali, Diretti, Regionali e Metropolitani in servizio entro i confini ferroviari della Toscana.

Il biglietto costa 18 mila lire ed è valido due giorni feriali consecutivi, escluso il sabato, considerato giorno festivo.

L'accordo fra le Fs e "Carta Giovani" si aggiunge a quello già stipulato con il "Centro Turistico Studentesco e Giovanile" che assicura agli iscritti a quest'associazione analoghe agevolazioni.

Mauro Scarpi



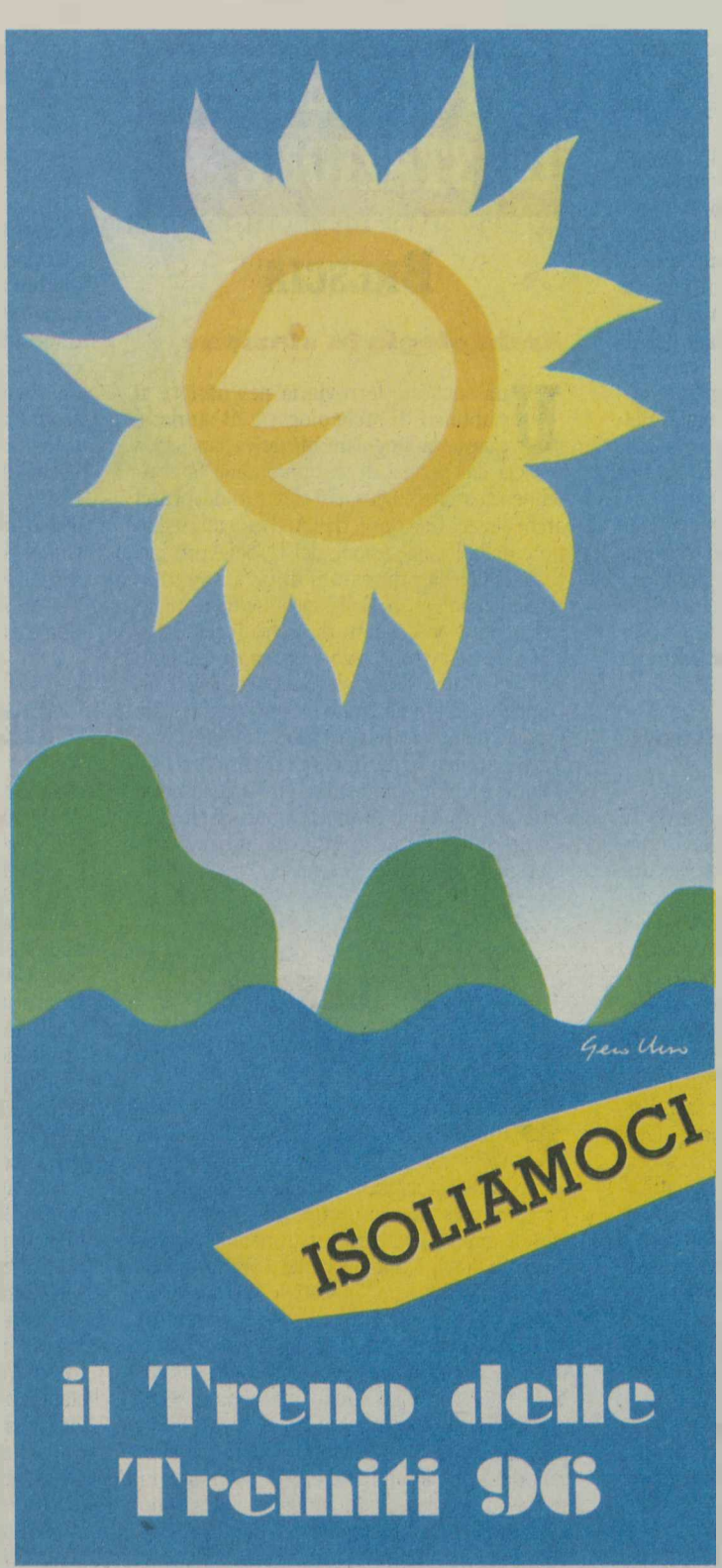
SUCCESSI

Un treno, un sogno...

Nello scorso ottobre, al Sindaco di Venezia, Massimo Cacciari, è stato consegnato per la ricostruzione del Teatro La Fenice un contributo di 65 milioni di lire, messi insieme grazie all'iniziativa *Un treno, un sogno...*, già segnalata sul n. 7/96 del nostro periodico.
Un treno speciale, il *Marco Polo*, nel mese di settembre ha portato i partecipanti sulla costa laziale, là dove Ulisse approdò nel corso della sua navigazione verso Itaca. Una settimana trascorsa a Formia o Gaeta è stata così l'occasione per godersi una breve vacanza di piacere e di riposo e per dare un piccolo contributo al raggiungimento di un obiettivo comune.
Il progetto è stato promosso dai Comuni di Formia e Gaeta, dalla Robintur Cucets di Bologna, dal Consorzio Promoulysse, dal Coordinamento Regione Veneto centri sociali e dalla Divisione Passeggeri-Sviluppo charter delle Fs. La lunga lista degli Enti patrocinatori e il buon successo di aderenti fanno ritenere la riuscita un risultato "corale", segno della diffusa consapevolezza che il patrimonio artistico, storico e ambientale è un bene comune da difendere e arricchire.

Linea Palazzolo sull'Oglio/Paratico-Sarnico: aumentano i viaggiatori

La terza edizione dell'iniziativa *Al lago in treno*, presentata ai lettori di "Amico Treno" sul numero di giugno '96, si è conclusa con un bilancio positivo.
Da giugno a settembre nei giorni festivi, i viaggiatori trasportati con il servizio navetta tra Palazzolo e Paratico e con i treni speciali a vapore da Bergamo, da Brescia e da Cremona sono stati 10.700. Un numero più che doppio rispetto all'estate '94, quando iniziò la riattivazione del servizio ferroviario, realizzata grazie alla collaborazione tra le Fs e l'Associazione di volontariato Fbs (Ferrovia del Basso Sebino).
Quest'incremento è particolarmente significativo, considerato il netto calo di presenze registrato sui laghi lombardi negli ultimi anni a causa del maltempo. La stagione '96 ha coinciso con le celebrazioni per il 120° anniversario dell'inaugurazione della linea, avvenuta il 31 agosto 1876, due anni prima della realizzazione della bretella direttissima Treviglio-Rovato sulla linea Milano-Venezia, del cui bacino gravitazionale fa parte la Palazzolo-Paratico. Questa linea di appena 10 chilometri, oggi immersa nel parco regionale fluviale dell'Oglio nord, fu costruita per convogliare le merci prodotte nelle industrie prospicienti il lago di Iseo sulla direttrice Milano-Venezia e per ricevere da questa flussi turistici verso il lago.



Per ricordare l'evento, nel municipio di Sarnico, presente anche il responsabile della Divisione Trasporto Locale, Giancarlo Laguzzi, si è tenuto un convegno internazionale che ha evidenziato la vocazione turistica di questa linea.
Il necessario sostegno degli Enti locali interessati si è già concretizzato nell'opera di ammodernamento del sistema dei passaggi a livello. Il modello gestionale di collaborazione tra le Fs e la Ferrovia del Basso Sebino si è dimostrato esportabile in altre situazioni, come già è avvenuto a Siena per la linea Asciano-Monte Antico.
Il binomio fra turismo e treno è stato sottolineato anche dalla partecipazione della Direzione regionale Fs della Lombardia alla prima edizione della *Borsa internazionale del turismo sui laghi lombardi*, tenuta a Rivoltella di Desenzano del Garda il 27 e 28 settembre '96.
All'iniziativa – promossa dalla Regione Lombardia dall'Ente Nazionale del turismo italiano e dalla Camera di Commercio di Brescia – hanno preso parte più di 80 tour operator italiani e stranieri, consorzi e Aziende di promozione turistica delle località lacuali, Amministrazioni provinciali e Camere di commercio lombarde, oltre a vari gruppi alberghieri.
Le Fs – il Trasporto Locale, ma anche strutture del settore Passeggeri – la Società di navigazione dei laghi, le Ferrovie Nord Milano Esercizio, la Ferrovia di Domodossola e la Ferrovia del Basso Sebino hanno ottenuto un proprio spazio. Si è così potuto sottolineare il ruolo che il treno può svolgere per lo sviluppo del turismo lacuale, anche grazie all'integrazione con i servizi di navigazione e con le linee ferroviarie straniere – come quelle del Cisalpino – al fine di convogliare consistenti fasce di clientela europea verso i laghi lombardi e altre interessanti mete regionali, valorizzando il circuito termale e le città d'arte collegate.

G. B. R.

Il treno delle Tremiti

A settembre, con un bilancio più che lusinghiero, si è conclusa la programmazione del *Treno delle Tremiti '96*, grazie al quale nelle domeniche estive migliaia di

viaggiatori hanno potuto conoscere un frammento di paradiso terrestre. Le corse effettuate dal 30 giugno all'8 settembre sono state dodici: tutte le domeniche e il giorno di ferragosto. L'organizzazione è stata seguita dalla Filiale Viaggiatori di Bari, per offrire un servizio curato nei minimi dettagli. A bordo del treno, gentili hostess offrivano all'andata una prima colazione e al ritorno uno spuntino con bibite, dolcetti e spumante. Una volta giunti a Termoli, un bus collegava la stazione al porto, dove la nave *S. Domino* dell'Adriatica Navigazione permetteva di raggiungere l'isola S. Nicola. Lì ogni viaggiatore poteva scegliere se godere della spiaggia, dell'acqua limpida e del sole, oppure se raggiungere le altre isole dell'arcipelago – S. Domino, Caprara, Pianosa, Cretaccio.
Nel rigore del clima invernale, se già state pianificando le prossime ferie o fine settimana estivi, considerate anche questa opportunità. *Arrivederci*, dunque, sul Treno delle Tremiti '97.

Luigi Dattoma

Un secolo di collegamenti tra Calabria e Sicilia

Sono passati cento anni da quando fu inaugurato il primo servizio di "ferryboat" sullo Stretto di Messina. Le due navi si chiamavano "Scilla" e "Cariddi", come le mitiche e mostruose divinità marine.
In occasione del centenario, i dopolavoro ferroviari di Villa S. Giovanni, Reggio Calabria e Messina hanno collaborato per realizzare una serie di iniziative che si sono svolte dal 21 al 24 novembre scorso.
Sono state allestite tre esposizioni: una mostra di modellismo ferroviario nella sala d'attesa della stazione centrale di Villa S. Giovanni, una rassegna fotografica sulla storia delle navi traghetto, presso il salone dei mosaici della stazione marittima di Messina, e un'altra di filatelia tematica (trasporti ferroviari e marittimi) e di storia postale, nel salone delle Poste Centrali di Reggio Calabria.
A bordo della N/T "Iginia" è stato realizzato uno stand delle PT con annulli speciali illustrati con l'immagine della nave traghetto "Cariddi" e con il porto di Messina.
La Direzione regionale Fs Calabria ha predisposto, per la gioia di tantissime scolaresche, uno speciale "treno d'epoca", trainato dalla locomotiva a vapore 740-009 del 1913, che ha effettuato il percorso Reggio Calabria-Villa S. Giovanni-Messina.
La locomotiva a vapore e l'ETR 450 (Pendolino), posti una di fronte all'altro, hanno fatto bella mostra sul 1° binario della stazione villese, evidenziando simbolicamente ai numerosi ospiti intervenuti il "vecchio" e il "nuovo" delle Fs. Nell'ambito delle manifestazioni celebrative è stato organizzato, presso il Castello Altafiumara, un convegno sul tema *Le Ferrovie dello Stato nel sistema dei trasporti nello Stretto*, che ha visto la partecipazione dei sindaci di Reggio Calabria, Messina e Villa S. Giovanni, del sottosegretario ai Trasporti e di alcuni rappresentanti delle Fs.

Mick Bagalà

APPUNTAMENTI IN STAZIONE

BRESCIA

Archeologia in stazione

Una stazione ferroviaria per parlare al pubblico di archeologia e di storia: è questa la singolare iniziativa lanciata a Brescia dai Servizi di stazione, dalla Soprintendenza archeologica, dai direttori dei Musei archeologici bresciani, dall'Archeo club italiano e dalla locale sezione del Dopolavoro ferroviario. Nella prima metà di ottobre il salone delle conferenze della stazione ha ospitato tre incontri con esperti di archeologia, dedicati alla Necropoli tardo romana di Canneto sull'Oglio, alla Necropoli romana di Salò e all'archeologia come "mito". Sono anche state esposte delle foto relative a un itinerario fra i musei archeologici della città. Ancora una volta si è voluto dimostrare che una stazione oltre che un luogo di transito può essere uno spazio di incontro e di discussione, un ponte fra esperienze e culture diverse.

G. B. R.

MILANO

Teatro in stazione

Per tre sere, nello scorso mese di ottobre, la Galleria delle partenze della Stazione Centrale di Milano si è trasformata in uno spazio teatrale, ospitando alcune rappresentazioni proposte – con la collaborazione del Nucleo Territoriale Servizi di Stazione – dal Dopolavoro ferroviario di Milano nell'ambito dell'iniziativa *Appuntamenti d'arte*, che fra maggio e luglio, con quattro concerti di musica da camera e tre concerti di musica etnica, aveva già fatto registrare un buon successo. La breve rassegna è stata aperta da due produzioni del Teatro Officina, una struttura molto conosciuta e apprezzata dal pubblico milanese. Il 21 è andata in scena *La vita non è tutta un quiz*, di Massimo De Vita, inconsueto spettacolo-animazione che, riprendendo in chiave parodistica e ironica i meccanismi del quiz televisivo, ha coinvolto gli spettatori in un divertente gioco di domande e risposte, arricchito da numerosi riferimenti alla cultura teatrale e letteraria. La sera seguente, ancora con la regia di Massimo De Vita, Antonio Bozzetti, con il monologo *Terra di memorie*, ha fatto rivivere la Milano popolare del periodo fra gli anni '30 e la Resistenza: i mestieri scomparsi e i giochi di strada, le ringhiere e i bombardamenti, la radio e la scuola fascista, la lotta partigiana. Da grande affabulatore, Bozzetti ha incantato i presenti creando un momento avvincente ma privo di ingenue nostalgie.
In chiusura, il 23 ottobre, *Passaggi*, un collage di momenti e atmosfere diverse, una fusione grottesca e surreale di macchiette petroliniane e piccole storie, con la costante presenza di un personaggio invisibile ma essenziale: la musica, eseguita sempre dal vivo. L'attore Antonello Cassinotti, lo scultore e pittore Sandro Fabbri, Giancarlo Locatelli al clarinetto, Filippo Monico alle percussioni e gli svedesi Biggi Vinkelde e Peeter Uuskyla rispettivamente al sax e alla batteria hanno dimostrato quanto il teatro possa integrarsi con la musica e le arti figurative.
La riuscita dell'iniziativa non era affatto scontata: i frequentatori di una stazione, frettolosi e distratti non sono certo la platea ideale di uno spettacolo; né si conciliano con i tempi e gli spazi scenici, con le esigenze acustiche di una rappresentazione teatrale, i rumori e la confusione di un luogo vasto e dispersivo come la Galleria delle partenze. Eppure, insieme alla qualità degli spettacoli, non è certo mancato il pubblico.

REGGIO CALABRIA

La nuova sala "Club Eurostar"

Nell'autunno scorso, nella Stazione Centrale di Reggio Calabria, alla presenza del Sindaco Italo Falcomatà e di altre autorità cittadine, è stata inaugurata la nuova "sala Club Eurostar". I particolari tecnici della struttura sono stati presentati alla stampa e agli invitati da Giuseppe Sciarrone, responsabile del Settore Passeggeri delle Fs, e da Fiorello Paternoster, responsabile della Divisione Servizi di stazione. Il moderno e accogliente "centro servizi" si sviluppa su due piani, collegati da ascensore e da una scala dal design d'avanguardia. Al piano terra si trovano la reception, i servizi informativi, la biglietteria con teleprenotazioni e un salottino d'attesa. Al primo piano, sono collocate la sala convegni "Centauro", con la capienza di 32 posti a sedere e la disponibilità di diversi supporti tecnici (maxischermo, videoproiettore, lavagna luminosa, personal computer e stampante, videoregistratore e TV, fax, calcolatrice da tavolo); la sala riunioni "Alcione" (otto posti di lavoro) e la sala riunioni "Taigete" (sei posti di lavoro), anch'esse attrezzate e tutte provviste di impianti di condizionamento dell'aria. Sotto la luminosa cupola centrale, a forma di piramide, numerosi salottini in pelle rendono ancora più elegante e prestigioso l'ambiente, che entra a far parte degli esclusivi club realizzati dal circuito Eurostar.
Com'è noto il club è un servizio per soci e si rivolge a chi utilizza con continuità il sistema ferroviario, proponendosi anche come efficace strumento di lavoro a disposizione della clientela d'affari potenzialmente interessata a un servizio di daily office/convegnistica. È di imminente attivazione il collegamento con la rete Internet.
Informazioni tel. 0965/27504 - fax 0965/27587

M.B.

Nel cuore della Lomellina

Da Vercelli a Vigevano, un secondo itinerario nella terra del riso

Gli affezionati lettori di "Amico Treno" ricorderanno che sul numero di aprile 1995 avevo pubblicato un itinerario in bicicletta da Santhià a Vercelli attraverso la pianura del riso. Fu molto apprezzato e ho perciò pensato di proporre una sua continuazione, un secondo assaggio di questo territorio che per le sue caratteristiche si presta bene a una bella passeggiata in bicicletta.

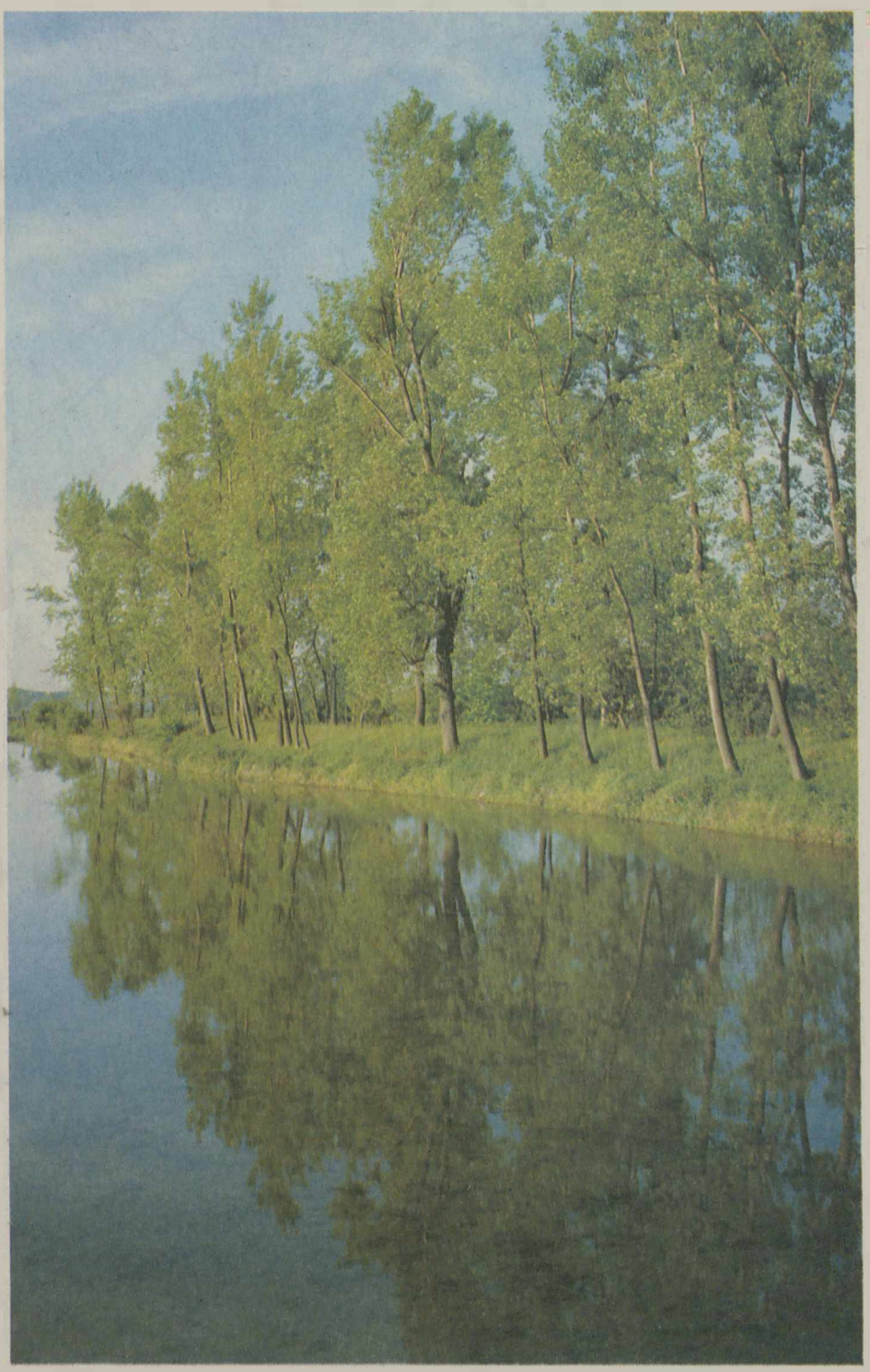
Eccovi pertanto il tratto da Vercelli a Vigevano che attraversa il cuore della Lomellina, antica regione storica, soggetta più volte nella storia ora ai piemontesi ora ai lombardi. L'itinerario si può effettuare da Milano con il servizio "Treno + Bici". Nonostante abbia uno sviluppo interamente pianeggiante, è bene dedicarvi un'intera giornata, vista la sua lunghezza (54,6 km) e le molte attrattive che riserva.

Il paesaggio, con le sue linee piane, la regolare geometria e la vastità degli orizzonti, potrebbe alla fine anche risultare un po' monotono. Per questo farò in modo di tener sempre sollevato il vostro interesse con la ricerca di piccole curiosità. Inoltre Vercelli e Vigevano sono cittadine d'illustre storia e dagli importanti monumenti, che coroneranno degnamente la visita.

Intanto alcuni consigli. La Lomellina è una terra che muta d'aspetto col trascorrere delle stagioni: bruna di stoppie e nera di campi arati nell'inverno, diafana e rilucente d'acque nella primavera, verdissima nell'estate e bionda delle spighe di riso in autunno, al momento della raccolta. Quadri d'ambiente sempre diversi e singolari.

Di tutte le stagioni la migliore è la primavera, quando per oltre quaranta giorni le risaie sono inondate d'acque per proteggere le tenere piantine. Conservate allora questo itinerario per quel momento, il più appropriato per una visita. Esiste una lunga strada rettilinea che collega Vercelli a Vigevano, certamente fra le più utilizzate nel Medioevo per gli itinerari che dalle Alpi recavano i pellegrini verso l'Appennino, attraverso la Pianura Padana.

Non seguiremo però questo tracciato, bensì uno molto più trasgressivo, quasi a zigzag, su strette stradine di campagna o su lunghi sterrati per cogliere meglio la dimensione del paesaggio e per evitare il traffico. Seguite pertanto con attenzione la cartina e le indicazioni a suo corredo.



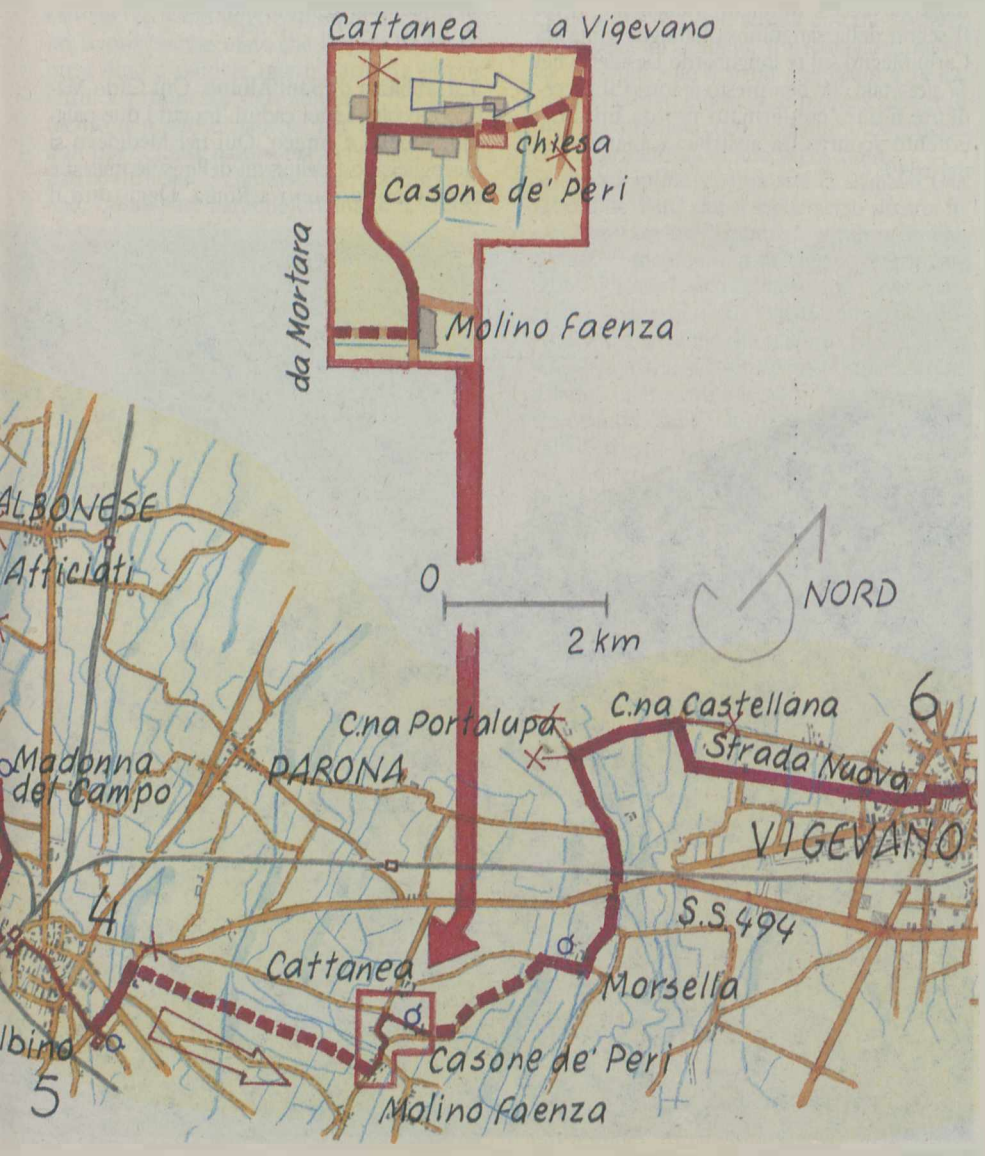
Pioppi lungo le risaie


a Novara
1
VERCELLI
C.na San Giuseppe
Pernasca
Torrione
A26
VINZAGLIO
S.S. 596
CONFIENZA
FIUME SESIA
Madonna della Neve
PALESTRO
Novara
MILANO
Vercelli
Vigevano
TORINO
Pavia
Alessandria
ROBBIO
2
Rivoltella
a Rosasco
C.na Ponella
NICORVO
ch. di San Pietro
Elf
via Roggetta
da Nicorvo
C.na Afficiati
a Madonna del Campo
MORTA
Abb. di
DA VERCELLI A VIGEVANO IN BICICLETTA
percorso su strada asfaltata
percorso su strada sterrata
direzione di marcia
direzione errata
fontana
area di sosta
stazione FS

Da Vercelli a Vigevano

Itinerario in bicicletta con partenza dalla stazione Fs di Vercelli (linea Milano-Torino) e arrivo alla stazione Fs di Vigevano (linea Alessandria-Milano). A piacere può essere interrotto a Mortara anticipando il ritorno in treno.
Lunghezza: *54,6 km.* **Dislivello**: *insensibile.*
Tempo medio di percorrenza *(escluse le soste): 4 ore.*
Condizioni del percorso: *pianeggiante; su strade asfaltate per 39,6 km, su sterrate per 15 km.*
Altre informazioni: *fontanelle frequenti su tutto il percorso; frequenti possibilità di ristoro nei paesi.*
Ristoranti: *a Mortara,* San Michele *(tel. 0384/99106; di fronte alla stazione), con i piatti tradizionali locali, fra cui il noto salame d'oca.*
Mezzo consigliato: *bicicletta da turismo con battistrada rinforzato o mountain-bike.*
Itinerario collaudato il 16 ottobre 1996.

Km. 0,0 stazione Fs di Vercelli, alt. 130. Di fronte alla stazione si erge, imponente, la Basilica di *Sant'Andrea*, il maggior monumento dell'architettura medievale di Vercelli. Costruita fra il 1219 e il 1227, è frutto di una fortunata coincidenza di linguaggi nei quali si fondono i modelli delle grandi chiese abbaziali cistercensi, la tradizione romanico-lombarda e le innovazioni gotiche d'oltralpe. Per questo motivo è difficile ipotizzare il nome del suo artefice, che gli storici riferiscono a un anonimo architetto di scuola padana, forse di area emiliana, considerate le affinità con le opere che Benedetto Antelami ingegnò in quella terra. Forse fu l'incontro di più esperienze a dar forma e vigore a questa nobile architettura religiosa.
Prendete il tempo di osservare la facciata, con l'effetto cromatico dei marmi bianchi e della pietra grigioverde di rivestimento, poi le poderose fiancate rette da contrafforti e archi rampanti, infine le decorazioni dei portali e il solenne impianto interno con le tre navate e l'elegante, aereo tiburio. Accanto alla chiesa si sviluppa il chiostro, con arcate rette da fasci di colonnine romaniche, da cui lo sguardo tornerà però inevitabilmente verso l'insieme della chiesa con il suo fianco sinistro, il tiburio e i due campanili della facciata. Il dedalo delle viuzze del centro storico di Vercelli rivela preziose occasioni di visita per l'appassionato d'arte: il *Duomo* con il ricchissimo *Tesoro* e la *Biblioteca Capitolare*; il *Museo Leone*, la *Pinacoteca Borgogna*; ma soprattutto la *chiesa di San Cristoforo* che conserva uno splendido ciclo d'affreschi di Gaudenzio Ferrari. Quest'ultima merita assolutamente una visita. Infine raggiungerete la bella *piazza Cavour*, il cuore del centro storico, il luogo da cui offrire un breve cenno sulla storia della città.



1. Vercelli. Già illustre per opera del suo primo vescovo, Eusebio (345-371), Vercelli raggiunse l'apice della sua potenza territoriale nel periodo comunale (sec. XIII) quando la sua sfera d'influenza si estese entro un vastissimo territorio, dalle Alpi al Po, dalla Dora al Sesia.
Vi si promossero, in quel periodo, istituzioni scolastiche (la più antica Università del Piemonte) e assistenziali (l'ospedale di Sant'Andrea, proprio di fronte alla basilica omonima), ma soprattutto, seguendo un'illuminata politica di autonomie, si sviluppò la crescita del contado con la fondazione di "borghi franchi", cioè esenti da ogni vincolo feudale, e nel 1243 si abolì, primo Comune in Italia, la servitù della gleba. La seconda felice stagione si ebbe nel Rinascimento, quando Vercelli seppe incrementare la sua funzione di centro intellettuale con importanti scuole artistiche e di produzione tipografica. Il suo ruolo di città di confine dei possessi sabaudi ne limitò spesso le ambizioni, frustrate da guerre e devastanti invasioni. Basti pensare che nel 1859, durante le guerre d'indipendenza, tutto il Vercellese fu intenzionalmente allagato per impedire l'avanzata dell'esercito austriaco, con enormi danni all'agricoltura. Eppure, ancora nel XVIII secolo, i valenti architetti del barocco piemontese (Juvarra, Vittone, Alfieri) seppero conferirle un'elegante immagine civile con begli edifici disseminati all'interno dell'attuale centro storico.

Reso questo omaggio alla città, purtroppo frettoloso vista la lontananza della nostra meta, bisogna mettersi sulla giusta strada seguendo le indicazioni segnaletiche per Novara. Si esce da Vercelli e si supera il ponte sul Sesia. All'altezza della prima curva della statale si piega a destra e si impegna la prima strada sterrata (al bivio successivo tenere a sinistra) avvicinando la cascina San Giuseppe. Ben presto si sbocca su un'altra rotabile (la statale 596) che si inizia a percorrere verso destra sottopassando l'autostrada.
All'altezza dell'abitato di Torrione (km 5.5, alt. 121), si piega a sinistra (provinciale 10) in direzione di Vinzaglio. La strada si immerge nelle risaie, supera a livello la ferrovia Vercelli-Pavia (accanto, la diruta stazioncina di Vinzaglio) e si proietta nella piana con un lungo rettifilo. Gruppi di case, cascine, un'arcigna costruzione che serviva come brillatoio per il riso, infine un vero paese che si fa precedere da un decaduto castello e dal suo tenebroso parco: **Vinzaglio** (km 9.4, alt. 124).

Luoghi spersi, forse un po' desolati, che lungo via si dimenticano presto. A Vinzaglio si segue la direzione per Palestro (provinciale 79): altri rettifili, poi una chiesuola che ricorda un qualche evento, forse un'apparizione miracolosa. **Palestro** (km 12.2, alt. 121) è già in Lombardia. Sui libri di storia è ricordata come luogo di eroici scontri risorgimentali; il suo nucleo più antico, fatto di basse case con ampi cortili, risale all'impianto di un "castrum" medievale, vale a dire un recinto fortificato di cui resta ancora, inserita nel caseggiato, una solida torre quadrata. Si attraversa l'incrocio semaforico e per la via Vittorio Emanuele, poi Garibaldi, si esce in direzione di Rosasco. La strada segue da vicino il Sesia, di cui però non si scorge il letto. A un tratto si avvicina, sulla destra, un'imponente chiusa che dalla fine del XIV secolo dà vita al Roggione Sartirana, uno dei tanti canali di derivazione che alimentano le risaie della Lomellina.
Su queste distese, in primavera e all'inizio dell'estate, non è raro scorgere aironi, garzette, nitticore, vistosi uccelli che nidificano nelle vicine "garzaie", boschetti che assicurano loro adeguata protezione. Nelle risaie allagate essi trovano abbondante nutrimento a base di anfibi, insetti e molluschi. Nell'inverno, invece, il cielo è punteggiato dal volo dei corvi, mescolati alle cornacchie, intente a predare le uova di altre specie nidificanti. Giunti al bivio di *Rivoltella* (km 17.5, alt. 112) si piega a sinistra per Robbio.

2. Robbio, km 22.4, alt. 122. Questo paese merita una breve sosta per ammirare alcuni monumenti. Innanzitutto la piccola *chiesa romanica di San Pietro*, risalente al XIII secolo, poi la *chiesa di San Michele*, del secolo successivo, con la bella facciata decorata in cotto, e, infine, il *castello*, di antica origine (XIV secolo) ma del tutto riconfigurato in stile neomedievale all'inizio del nostro secolo, secondo una tendenza molto diffusa in tutta l'area padana.

Si esce da Robbio passando accanto alla chiesa di San Pietro; poco più avanti però, all'altezza del distributore Elf, si volge a sinistra, in direzione della *cascina Ponella*. Lasciate le ultime case e traversata la circonvallazione, la strada sterrata torna fra le risaie. La sua traccia si fa debole, ma sempre ben visibile, fino a ripassare la ferrovia e a sboccare di nuovo sull'asfalto. Si prosegue diritti imboccando poco oltre, verso destra, la strada provinciale 6, ormai alle porte di **Nicorvo** (km 28.6, alt. 113), un paese allungato sull'unica via principale (trattoria).
La direzione da seguire è ora quella per Albonese, ma solo per un paio di chilometri. Individuata infatti la diramazione, sulla destra, per la *cascina Afficiati*, la si segue lasciando la provinciale. Giunti dinanzi alla cascina si volge a sinistra, passando dinanzi al corpo di fabbrica del vecchio mulino e continuando per uno stradello che segue una roggia. Seguite attentamente la cartina: poco più avanti, infatti, si piega prima a destra, quindi a sinistra. Sono deboli tracce di strade campestri che vi indirizzeranno verso Mortara ma che rivelano nel loro sviluppo la persistenza di antichi percorsi, forse già delineati nel Medioevo, come rivela, a esempio, la denominazione di "Via Maestra" che si incontrerà all'altezza delle case di *Madonna del Campo* (km 34.1, alt. 114).

3. Il santuario della Madonna del Campo. Fu eretto all'inizio del secolo XV e restaurato con una certa libertà espressiva da Ambrogio Annoni nel 1916. L'interno, a una navata, conserva un bel repertorio di affreschi, tele e stucchi di artisti locali del XVI e XVII secolo, fra cui spicca la mano del Cerano (*Pietà e Angeli musicanti*).

Proseguendo oltre, si giunge in breve a **Mortara** (km 36.6, alt. 108), importante nodo stradale e ferroviario, uno dei maggiori centri della Lomellina, di antica origine romana. Curiose le vicende del suo nome. In antico era denominata "Pulchra Silva" ma, come ricorda Ariosto nell'*Orlando Furioso*: "Quivi cader dei Longobardi tanti / E tanta fu quivi la strage loro / Che il loco della pugna gli abitanti / Mortara poi da sempre nominoro". Galeazzo Visconti le recò l'omaggio di rinominarla, più felicemente, Beldiporto perché luogo di cacce e di diletti. Vanamente, però. Il segno della sanguinosa battaglia vinta da Carlo Magno sul re longobardo Desiderio nel 773 era tale che ben presto si tornò al precedente nome, confermato poi da un altro cruento scontro fra austriaci e piemontesi nel 1849.

4. La basilica di San Lorenzo. È il gioiello architettonico della città, eretta fra il 1375 e il 1380. Si trova alle spalle del palazzo municipale. Il suo patrimonio d'opere d'arte è di prima grandezza. Vi si annoverano tavole di Bernardo Lanino (*Madonna del Rosario*, datata 1516), cinque tele di Giulio Cesare Procaccini, la grande tavola d'altare del Cerano e altri lavori attribuiti a Gaudenzio Ferrari, al Morazzone e a Camillo Procaccini. Singolare infine il presepe ligneo, popolato da 80 personaggi in bassorilievo, dell'inizio del XV secolo.

Il vostro itinerario, dopo la sosta a Mortara, affronta ora l'ultima sua parte, alla volta di Vigevano. Prima però occorre visitare, alla periferia della città, l'abbazia di Sant'Albino, ricostruita nel sec. XV inglobando parti di una delle più antiche chiese della Lomellina (sec. V). Per raggiungerla si seguono, dalla piazza del Municipio, l'asse di corso Cavour, il viale Parini e la via Albino Alcuino. Una curiosità: al civico 16 del viale Parini, un edificio di stile eclettico è la ex sede del biscottificio Guglielmone, celebre fabbrica dolciaria fondata nel 1887. Superata la circonvallazione esterna della città, si giunge subito all'isolata *abbazia di Sant'Albino* (km 38.5, alt. 107).

5. L'abbazia di Sant'Albino. Qui Carlo Magno raccolse i suoi caduti, fra cui i due paladini Amelio e Amico. Qui nel Medioevo si raccoglievano i pellegrini delle isole inglesi e della Francia diretti a Roma. Oggi tutto il



Vigevano, la piazza ducale e la torre.

complesso versa in stato di deprecabile abbandono. All'interno, purtroppo non accessibile, accanto a un affresco che raffigura San Lorenzo, una data graffita rammenta il transito di un pellegrino nel 1100. Come poteva essere il paesaggio in quel lontano periodo? Certamente molto diverso. Mortara era stretta attorno alle sue mura, le risaie non esistevano ancora perché saranno introdotte solo nel XV secolo da Ludovico il Moro. Bisogna pensare allora a terre paludose e insane, rivestite da folte selve e solo qua e là coltivate dalle prime comunità monastiche, come quella che si stabilì a Sant'Albino dopo la venuta di Carlo Magno. Alla metà del XVI secolo tutta la zona doveva già essere bonificata se si dà credito alle testimonianze di quel periodo, di Bernardo Sacco in particolare, che cita enormi distese di campi a cereali, prati e marcite, nonché "selve estese e antiche di grandissime querce". Un territorio però ancora insicuro, disseminato di pericoli, fra cui temute bande di malfattori, che spesso segnavano il destino degli antichi viandanti. Fu soltanto a partire dal XVIII secolo, con l'intensificazione della rete irrigua, che la coltura del riso si diffuse fino a divenire l'elemento dominante del paesaggio.
Ciò che vediamo oggi è dunque il frutto di un lavoro plurisecolare che l'uomo ha intrapreso fino a rendere queste terre fra le più fertili e produttive del mondo, "... un immenso deposito di fatiche, per nove decimi non opera della natura ma delle mani, una patria artificiale", come scrisse Carlo Cattaneo. L'ambiente naturale originario si è così estinto. Ma non solo, anche quello che si era adattato alle nuove condizioni d'uso del suolo (la flora spontanea della risaia, le colonie di ardeidi e gli anfibi) si è progressivamente rarefatto a causa del prepotente uso di diserbanti e pesticidi. Le risaie d'oggi sono diverse da quelle di un secolo fa, sono più vaste, più selezionate, più meccanizzate e non richiedono più il faticoso lavoro di centinaia di mondine. Al di là dell'effetto percettivo immediato che certamente incuriosisce il turista, si potrebbe riflettere sul senso complessivo di queste trasformazioni soprattutto se viste in prospettiva futura. Basta forse osservare le condizioni d'inquinamento delle rogge che costeggiano le strade, per ottenere una risposta.



È il momento di riprendere la via. Si segue un tratto della circonvallazione (traffico intenso!) e si supera un incrocio semaforico seguendo la direzione per Milano. Quindi, dopo circa un chilometro, occorre prestare attenzione. Appena superato un deposito di rottami si deve imboccare a destra uno stradello sterrato non segnalato (lo si nota per la presenza di un vistoso palo dipinto a strisce biancorosse; il transito è consentito ai cicli). Questa è la vecchia strada che da Mortara conduceva a Gambolò. Il paesaggio si ravviva: non più solo enormi estensioni a risaia, ma anche filari e boschi di pioppo, campi di mais; la stradina corre accanto a una roggia con la sua cortina di fitta vegetazione.
Si sbocca infine su una strada asfaltata (via Casoni de' Peri) che si segue verso sinistra fino a entrare nell'abitato omonimo. Poche decine di metri prima di raggiungere il cartello indicatore dell'abitato successivo (Cattanea) si volge a destra (via Gambolò). Giunti all'altezza della *chiesuola di Casoni* (km 43.5, alt. 107), si lascia verso destra la strada asfaltata e si continua su sterrato tornando fra i campi, delimitati da un'intricata rete di canali irrigui. Si mantiene, al bivio successivo, la direzione di sinistra. A un tratto, dove la vegetazione si addensa, un terrapieno sulla destra cela l'asta sorgiva del **fontanile Gregotti**. Vale la pena di osservarlo poiché è un tipico elemento del paesaggio padano. In questo punto infatti le acque di falda che defluiscono dall'alta pianura asciutta raggiungono naturalmente la superficie e fuoriescono dando alimento d'acque alla campagna. Subito dopo si affianca un canale artificiale che si supera, verso destra, al primo ponte, dirigendovi su asfalto verso la frazione **Morsella** (km 46.2, alt. 109, bar).
Si esce dalla parte opposta dell'abitato e si costeggia il naviglio Langosco, scavato nel 1613 traendo acqua dal Ticino per irrigare le risaie della Lomellina. Si arriva, in breve, all'incrocio con la statale 494 (km 47, alt. 108) che si attraversa con estrema cautela, proseguendo diritti. Si supera a livello anche la ferrovia e si continua lungo la stretta strada Portalupa in Faenza. Prima di pervenire alla cascina omonima, a un incrocio di vie, si prende a destra verso la *cascina Castellana* (km 49.8, alt. 108), bel complesso rurale a cui è annessa una chiesuola barocca. Si supera il torrente Terdoppio e al bivio successivo si volge a destra, imboccando la Strada Nuova che porterà finalmente a Vigevano senza altre deviazioni.
Ed eccovi infine a **Vigevano** (km 54.6, alt. 116), il centro più popoloso (63 mila abitanti) e il maggior polo economico della Lomellina, noto per i suoi calzaturifici. Il suo assetto urbanistico ha per fulcro il **Castello visconteo** che, a partire dal 1345, sostituì l'originario nucleo medievale. La città moderna vi si è assiepata attorno, restandone condizionata data la rilevanza storica e architettonica di questo manufatto, una vera città nella città, e dei suoi annessi, fra cui la splendida Piazza Ducale.

6. La Piazza Ducale. Prima di avviarvi alla stazione, costituisce l'attrattiva finale del vostro itinerario. La cosa migliore da fare è sedersi ai tavolini dei caffè di piazza e lasciar correre lo sguardo. Siete di fronte a una delle più belle piazze d'Italia, frutto delle idee di Leonardo e di Donato Bramante, riuniti alla corte di Ludovico il Moro intorno al 1490, e portate alla realtà da maestri locali non senza qualche licenza d'opera: si noti, a esempio, che alcune volte del porticato sono di dimensioni fra loro difformi. Nel 1680 il vescovo spagnolo Caramuel de Lobkovitz rimase così ammaliato da questa piazza che modificò la facciata della cattedrale, ponendola in asse con la piazza stessa e non con la chiesa. Notate come una delle porte dia accesso a una strada e non all'interno della chiesa. Su un lato lungo della piazza si eleva la **Torre** detta del Bramante, l'unica parte da qui visibile del **Castello** che vi si sviluppa alle spalle. Sede favorita delle signorie milanesi, il nucleo fortificato fu iniziato nel 1345 e più volte ampliato fino a renderlo uno dei maggiori d'Italia. Una strada sopraelevata e coperta – di cui si ha uno scorcio da via XX Settembre – lo collegava alla Rocca vecchia, oggi quasi scomparsa.

Testo e disegni di Albano Marcarini

I TRENI UTILI

Dall'Orario Ufficiale Fs valido fino al 31 maggio 1997. I treni indicati effettuano il servizio Treno+Bici. È necessario possedere, oltre al regolare biglietto di viaggio, anche il supplemento giornaliero per il trasporto della bicicletta, acquistabile presso le biglietterie al prezzo di lire 5 mila.

Linea Milano-Torino

	iR 2008	iR 2010
Milano C.le	08.20	11.20
Vercelli	09.12	12.12

Linea Alessandria-Milano

	Reg. 10540*	Reg. 10546**
Mortara	16.36	17.41
Vigevano	16.48	17.52
Milano P. Genova	17.29	18.27

* Feriale ** Festivo

Agenda

Come avviene di solito prima dell'entrata in vigore di nuovo orario, "anche in questa occasione forniamo ai nostri lettori le anticipazioni sui "tagli" che dovrebbero essere operati in ciascuna regione a seguito dei provvedimenti previsti dalla Finanziaria '97.

Abruzzo

N° TRENO	TRATTA		PART.	ARR.	SOPPRESSIONE
Linea Ancona-Termoli					
3183	Ancona	Pescara C.le	21.55	23.43	Lav.
3184	Termoli	Ancona	06.36	11.55	Fest.
12027	Ancona	Pescara C.le	06.14	08.29	Fest.
12034	Pescara C.le	Ancona	14.17	16.17	Definitiva
12037	Ancona	Termoli	16.30	20.02	Prefest.
12040	Pescara C.le	Ancona	21.28	23.35	Lav.
3188	Termoli	Pescara	15.25	14.09	Fest.
12051	Pescara C.le	Termoli	17.00	18.29	Prefest.
Linea Pescara-Roma					
3346	Avezzano	Sulmona	18.49	19.51	Definitiva
7041	Pescara	Sulmona	06.31	07.46	Definitiva
7045	Pescara	Sulmona	16.05	17.17	Definitiva
7054	Sulmona	Pescara	13.50	15.12	Definitiva
12145	Pescara	Sulmona	18.00	19.18	Fest.
12147	Pescara	Sulmona	19.54	21.08	Definitiva
Linea Sulmona-Terni					
7087	L'Aquila	Sulmona	05.45	06.39	Definitiva
7093	L'Aquila	Sulmona	07.50	08.55	Definitiva
7096	L'Aquila	Terni	07.53	09.40	Definitiva
7100	Sulmona	L'Aquila	10.28	11.26	Definitiva
7101	L'Aquila	Sulmona	13.48	14.58	Definitiva
7106	L'Aquila	Terni	13.15	15.13	Definitiva
7117	Terni	L'Aquila	16.43	18.40	Definitiva
Linea Sulmona-Carpinone					
7089	Sulmona	Castel di Sangro	07.55	09.32	Definitiva
7095	Sulmona	Carpinone	10.32	12.37	Definitiva
7109	Sulmona	Roccaraso	15.20	16.14	Definitiva
7484	Castel di Sangro	Sulmona	12.06	13.12	Definitiva
Linea Carpinone-L'Aquila					
8046	Carpinone	L'Aquila	16.15	19.50	Definitiva
3199	Giulianova	Teramo	08.17	08.40	Definitiva
3200	Teramo	Giulianova	08.48	09.14	Definitiva
Linea Giulianova-Teramo					
3213	Giulianova	Teramo	13.46	14.12	Fest.
3218	Teramo	Giulianova	14.16	14.42	Fest.
3223	Giulianova	Teramo	17.48	18.14	Fest.
3227	Giulianova	Teramo	18.57	19.23	Fest.
3228	Teramo	Giulianova	18.22	18.48	Fest.
3232	Teramo	Giulianova	19.26	19.52	Fest.

Danilo Antolini

Alto Adige

A seguito degli accordi di integrazione vettoriale/tariffaria e della contribuzione finanziaria della Provincia Autonoma di Bolzano non sono previste riduzioni dell'offerta.

Ewald Fischnaller

Basilicata

N° TRENO	TRATTA		PART.	ARR.	SOPPRESSIONE
Linea Battipaglia-Metaponto					
12604	Metaponto	Potenza I.	14.25	16.10	Definitiva
12613	Potenza I.	Metaponto	17.20	18.53	Definitiva
Linea Potenza-Foggia					
8288	Potenza I.	Foggia	12.31	14.43	Definitiva
8291	Foggia	Potenza I.	15.37	17.50	Definitiva
8297	Rocchetta L.	Potenza I.	22.30	23.43	sabato
8302	Potenza I.	Rocchetta L.	20.23	21.28	sabato
Linea Rocchetta-Gioia del Colle					
8368	Gioia del C.	Venosa M.	11.47	13.35	Definitiva
8371	Venosa M.	Spinazzola	13.45	14.04	Definitiva

Vittorio Moffa

Calabria

N° TRENO	TRATTA		PART.	ARR.	SOPPRESSIONE
Linea Napoli-Reggio C.					
2435	Sapri	Reggio C.	18.48	22.02	Definitiva
12705	Sapri	Paola	20.10	21.45	Definitiva
2426	Reggio C.	Sapri	06.06	09.08	Definitiva
12658	Lamezia T.	Paola	12.25	13.25	Definitiva
12670	Lamezia T.	Paola	16.25	17.28	Definitiva
12677	Paola	Lamezia T.	14.18	15.20	Definitiva
12685	Paola	Lamezia T.	18.00	19.05	Definitiva
12687	Lamezia T.	Reggio C.	19.35	22.20	Definitiva
12689	Paola	Lamezia T.	21.10	22.15	Definitiva
34754	Lamezia T.	Paola	18.37	19.29	Definitiva
34761	Paola	Lamezia T.	16.55	18.00	Definitiva
Linea Catanzaro-Sibari					
3728	Catanzaro	Crotone	16.05	16.50	Definitiva
8466	Crotone	Sibari	17.05	18.50	Definitiva
Linea Sibari-Taranto					
12614/ 12749	Taranto	Sibari	20.08	22.15	Definitiva
12734/ 12603	Sibari	Taranto	07.47	10.04	Definitiva
Linea Reggio C.-Catanzaro Lido					
3746	Reggio C.	Catanzaro L.	07.58	10.48	Definitiva
8460	Roccella J.	Catanzaro L.	05.18	06.27	Definitiva
8521	Brancaleone	Reggio C.	04.37	05.43	Definitiva
8533	Melito	Reggio C.	19.11	19.50	Definitiva
8537	Melito	Reggio C.	21.12	21.51	Definitiva

8554	Reggio C.	Melito P.Salvo	18.25	19.06	Definitiva
8556	Reggio C.	Melito P.Salvo	19.25	20.00	Definitiva
8558	Reggio C.	Brancaleone	21.02	22.16	Definitiva
12717	Catanzaro L.	Roccella J.	12.41	13.52	Definitiva
12721	Catanzaro L.	Reggio C.	17.01	20.26	Definitiva
12722	Roccella J.	Catanzaro L.	19.25	20.38	Definitiva
34750	Reggio C.	Roccella J.	15.45	17.44	Definitiva
Linea Cosenza-Paola					
22474	Cosenza	Paola	19.15	19.40	Definitiva
22475	Paola	Cosenza	18.05	18.28	Definitiva
22478	Cosenza	Paola	22.40	23.00	Definitiva
22479	Paola	Cosenza	22.10	22.31	Definitiva
Linea Sibari-Cosenza					
8493	Sibari	Cosenza	08.40	09.45	Definitiva
8494	Cosenza	Sibari	06.50	08.03	Definitiva
8501	Sibari	Cosenza	19.33	20.47	Definitiva
8506	Cosenza	Sibari	21.25	22.31	Definitiva
Linea Lamezia T.-Catanzaro L.					
3765	Lamezia T. C.le	Catanzaro L.	12.37	13.23	Definitiva
3766	Catanzaro L.	Lamezia T. C.le	11.30	12.20	Definitiva
3772	Catanzaro L.	Lamezia T. C.le	21.30	22.23	Definitiva
3773	Lamezia T. C.le	Catanzaro L.	20.35	21.24	Definitiva
Linea Reggio C.-Villa S.G.					
8522	Reggio C.	Villa S.G.	05.45	06.05	Definitiva
8534	Reggio C.	Villa S.G.	16.30	16.50	Definitiva
8541	Villa S.G.	Reggio C.	06.30	06.52	Definitiva
8557	Villa S.G.	Reggio C.	17.35	17.55	Definitiva

Salvatore Sentina

CAMPANIA

N° TRENO	TRATTA		PART.	ARR.	SOPPRESSIONE
Linea Roma-Avellino					
2367	Roma T.	Avellino	16.10	20.05	Definitiva
Linea Cassino-Napoli					
12422	Caserta	Cassino	16.13	17.35	Definitiva
12429	Cassino	Napoli C.le	21.12	23.10	Definitiva
Linea Formia-Napoli					
12447	Formia	Napoli C.le	05.07	06.27	Definitiva
12448	Napoli C.le	Formia	19.12	20.38	Definitiva
Linea Napoli-Mercato S.S.					
3385	Napoli C.le	Mercato S.S.	12.00	12.55	Definitiva
Linea Salerno-Napoli					
8224	Salerno	Nocera Inf.	16.30	16.55	Definitiva
8225	Nocera Inf.	Salerno	17.02	17.25	Definitiva
8226	Salerno	Nocera Inf.	17.30	17.55	Definitiva
8227	Nocera Inf.	Salerno	18.02	18.25	Definitiva
8228	Salerno	Nocera Inf.	18.30	18.55	Definitiva
8231	Nocera Inf.	Salerno	20.02	20.25	Definitiva
8232	Salerno	Nocera Inf.	20.30	20.55	Definitiva
8233	Nocera Inf.	Salerno	21.15	21.40	Definitiva
12364	Salerno	Napoli C.le	08.07	09.30	Definitiva
12375	Napoli C.F.	Salerno	14.01	15.45	Definitiva
12386	Salerno	Napoli C.le	19.10	20.28	Definitiva
12389	Napoli C.F.	Salerno	20.40	22.10	Definitiva
Linea Salerno-Paola					
12369	Salerno	Sapri	12.55	15.00	Definitiva
12694	Sapri	Salerno	08.55	11.29	Definitiva
Linea Benevento-Napoli					
8119	Benevento	Napoli C.le	07.40	08.57	Fest.
8128	Napoli C.le	Benevento	12.48	14.07	Fest.
Linea Caserta-Salerno					
8161	Caserta	Salerno	06.02	07.05	Definitiva
8178	Salerno	Caserta	18.25	19.24	Definitiva
8183	Caserta	Salerno	20.02	21.00	Definitiva
8184	Salerno	Caserta	20.20	21.19	Definitiva
Linea Napoli-Mercato S.S.					
3390	Mercato S.S.	Napoli C.le	15.00	16.00	Definitiva
Linea Caserta-Salerno					
7979	Cancello	Codola	14.40	15.12	Definitiva
7980	Codola	Cancello	15.16	15.48	Definitiva
8177	Cancello	Salerno	16.38	17.19	Definitiva
Linea Torre Annunziata-Cancello					
7960	Torre A. C.le	Cancello	06.04	06.46	Definitiva
7961	Cancello	Torre A. C.le	06.00	06.39	Definitiva
7962	Torre A. C.le	Cancello	07.02	07.44	Definitiva
7963	Cancello	Torre A. C.le	07.00	07.37	Definitiva
7964	Torre A. C.le	Cancello	07.52	08.40	Definitiva
7965	Cancello	Torre A. C.le	07.50	08.27	Definitiva
7968	Torre A. C.le	Cancello	12.45	13.25	Definitiva
7969	Cancello	Torre A. C.le	12.40	13.21	Definitiva
7970	Torre A. C.le	Cancello	13.49	14.32	Definitiva
7971	Cancello	Torre A. C.le	13.46	14.24	Definitiva
Linea Torre Annunziata-Gragnano					
7926	Gragnano	Torre A. C.le	12.44	13.08	Definitiva
7929	Torre A. C.le	Castellammare	13.45	13.54	Definitiva
7936	Gragnano	Torre A. C.le	16.44	17.08	Definitiva
7944	Castellammare	Torre A. C.le	20.15	20.25	Definitiva
7945	Torre A. C.le	Gragnano	21.19	21.45	Definitiva
Linea Napoli-Gragnano					
12367	Napoli C.le	Gragnano	11.44	12.24	Definitiva
12376	Castellammare	Napoli C.le	14.27	15.21	Definitiva
34512	Gragnano	Napoli C.le	18.15	19.12	Definitiva
7939/					
34511	Torre A. C.le	Gragnano	17.45	18.11	Definitiva
Linea Avellino-Roma T.					
2352	Avellino	Roma T.	06.10	09.55	Definitiva
Linea Benevento-Salerno					
7909	Avellino	Benevento	20.10	20.48	Definitiva
34502	Avellino	Mercato S.S.	14.18	14.50	Definitiva
34503	Mercato S.S.	Avellino	12.56	13.34	Definitiva
34504/					
34505	Avellino	Salerno	18.06	19.13	Definitiva
34520/					
34521	Salerno	Avellino	15.20	16.40	Definitiva
Linea Avellino-Rocchetta					
8191	Lioni	Avellino	06.17	07.42	Definitiva
8192	Avellino	Lioni	06.31	07.57	Definitiva
8193	Lioni	Avellino	13.36	15.02	Definitiva
8197	Lioni	Avellino	17.40	19.09	Definitiva
8200	Avellino	Lioni	19.35	20.58	Definitiva
34528	Lioni	Rocchetta L.	08.05	09.08	Definitiva
34529	Rocchetta L.	Lioni	10.20	11.28	Definitiva
34530	Avellino	Lioni	15.40	17.12	Definitiva
34531	Rocchetta L.	Lioni	19.40	20.47	Definitiva
34532	Lioni	Rocchetta L.	18.05	19.08	Definitiva
Linea Napoli-Gragnano					
12387	Napoli C.le	Castellamare	19.25	20.06	Definitiva
12377	Napoli C.F.	Gragnano	15.25	16.23	Definitiva
Linea Villa Literno-Napoli					
7650	Pozzuoli	Villa Llitermo	08.57	09.19	Definitiva
7672	Pozzuoli	Villa Literno	10.07	10.27	Definitiva
7677	Villa Literno	Pozzuoli	09.35	09.56	Definitiva
7702	Pozzuoli	Villa Literno	11.57	12.19	Definitiva
7705	Villa Literno	Pozzuoli	11.14	11.37	Definitiva
7727	Villa Literno	Pozzuoli	12.33	12.55	Definitiva
7821	Pozzuoli	Napoli G.T.	18.24	18.51	Definitiva
7834	Napoli G.T.	Pozzuoli	19.08	19.37	Definitiva
7840	Pozzuoli	Villa Literno	20.02	20.23	Definitiva
7849	Pozzuoli	Napoli G.T.	20.10	20.37	Definitiva
7984	Pozzuoli	Villa Literno	20.59	21.20	Definitiva
7990	Napoli G.T.	Pozzuoli	20.53	21.20	Definitiva
7991	Villa Literno	Pozzuoli	20.32	20.54	Definitiva
8001	Pozzuoli	Napoli G.T.	21.41	22.08	Definitiva
8002	Pozzuoli	Villa Literno	22.10	22.31	Definitiva
8005	Villa Literno	Pozzuoli	21.42	22.04	Definitiva

8008	Napoli G.T.	Pozzuoli	22.19	22.45	Definitiva
8015	Pozzuoli	Napoli C.F.	22.51	22.58	Definitiva
8017	Villa Literno	Napoli C.F.	22.45	23.16	Definitiva

Antonietta Sannino

Emilia Romagna

N°-TRENO	TRATTA		PART.	ARR.	SOPPRESSIONE
Linea Milano-Bologna					
6263	Piacenza	Bologna C.le	17.21	20.00	Definitiva
6264	Bologna C.le	Reggio E.	11.44	12.37	Definitiva
11414	Bologna C.le	Piacenza	12.44	15.09	Definitiva
11416	Bologna C.le	Parma	14.44	16.05	Definitiva
11417	Piacenza	Bologna C.le	16.00	18.01	Definitiva
11422	Bologna C.le	Piacenza	19.44	21.56	Definitiva
Linea Verona-Bologna					
6399	Verona P.N.	S. Felice	14.55	16.21	Definitiva
6402	S. Felice	Poggio R.	15.24	15.43	Definitiva
6404	Bologna C.le	Poggio R.	18.06	19.00	Definitiva
11455	Poggio R.	Bologna C.le	17.49	19.02	Definitiva
Linea Bologna-Venezia					
6424	Bologna C.le	Ferrara	15.05	15.52	Definitiva
6427	Ferrara	Bologna C.le	16.09	16.56	Definitiva
6430	Bologna C.le	S. Pietro in C.	18.28	18.52	Definitiva
6433	S. Pietro in C.	Bologna C.le	19.31	19.56	Definitiva
6434	Bologna C.le	Ferrara	20.05	21.00	Definitiva
6550	S.Pietro	Ferrara	23.36	23.59	Definitiva
11470	Bologna C.le	S. Giorgio di P.	07.28	07.47	Definitiva
11473	S. Giorgio di P.	Bologna C.le	08.07	08.26	Definitiva
11474	Bologna C.le	S. Giorgio di P.	13.28	13.47	Definitiva
11478	Bologna C.le	S. Giorgio di P.	17.28	17.47	Definitiva
11481	S. Giorgio di P.	Bologna C.le	14.07	14.23	Definitiva
11483	S. Giorgio di P.	Bologna C.le	18.07	18.26	Definitiva
11497	Ferrara	Bologna C.le	20.03	20.56	Definitiva
Linea Bologna-Ancona					
2989	Bologna	Faenza	13.38	14.21	Definitiva
2990	Faenza	Bologna	14.39	15.24	Definitiva
2994	Faenza	Bologna C.le	16.39	17.20	Definitiva
11523	Bologna C.le	Faenza	00.39	01.30	Definitiva
11546	Rimini	Bologna	16.15	18.10	sabato
11547	Bologna	Rimini	18.48	20.37	sabato
Linea Piacenza-Cremona					
4991	Piacenza	Cremona	12.18	12.42	Definitiva
4992	Cremona	Piacenza	12.26	12.56	Definitiva
4994	Cremona	Piacenza	13.26	13.57	Definitiva
4995	Piacenza	Cremona	14.18	14.42	Definitiva
4997	Piacenza	Cremona	15.20	15.47	Definitiva
4998	Cremona	Piacenza	15.33	15.57	Definitiva
5000	Cremona	Piacenza	16.28	16.57	Definitiva
5001	Piacenza	Cremona	17.15	17.43	Definitiva
5004	Cremona	Piacenza	18.31	18.56	Definitiva
5005	Piacenza	Cremona	19.20	19.46	Definitiva
Linea Cremona-Fidenza					
5323	Cremona	Fidenza	15.20	15.58	Definitiva
5324	Fidenza	Cremona	16.21	16.57	Definitiva
5331	Cremona	Fidenza	19.33	20.03	Definitiva
5332	Fidenza	Cremona	20.34	21.04	Definitiva
Linea Modena-Mantova					
5552	Modena	Carpi	15.50	16.01	Definitiva
5553	Carpi	Modena	16.28	16.40	Definitiva
5554	Modena	Carpi	17.50	18.01	Definitiva
Linea Fidenza-La Spezia					
6753	Fidenza	Fornovo	07.33	07.54	Definitiva
6754	Fornovo	Fidenza	12.07	13.21	Definitiva
6756	Fornovo	Fidenza	12.32	13.44	Definitiva
6757	Fidenza	Fornovo	13.50	14.12	Definitiva
Linea Parma-La Spezia					
6770	Pontremoli	Parma	05.12	06.30	Definitiva
6795	Parma	Borgo Val di Taro	18.39	19.42	Definitiva
6797	Parma	Pontremoli	22.40	23.46	Lav.
Linea Bologna-Pistoia					
6347	Bologna C.le	Porretta Terme	10.17	11.16	Definitiva
6348	Porretta Terme	Bologna C.le	11.22	12.24	Definitiva
6350	Porretta Terme	Bologna C.le	12.22	13.24	Fest.
6351	Bologna C.le	Porretta Terme	12.17	13.16	Fest.
6363	Bologna C.le	Porretta Terme	17.40	18.50	Definitiva
6364	Porretta Terme	Bologna C.le	19.22	20.24	Definitiva
Linea Ferrara-Rimini					
6522	Ravenna	Ferrara	19.50	21.02	Definitiva
6523	Ferrara	Ravenna	09.20	10.19	Definitiva
6532	Rimini	Ravenna	18.20	19.22	Definitiva
11585	Ravenna	Pesaro	06.38	08.15	Fest.
11592	Pesaro	Rimini	12.44	13.17	Fest.
11594	Rimini	Ravenna	19.20	20.19	Definitiva
Linea Bologna-Ravenna					
3003	Bologna C.le	Ravenna	06.08	07.31	Fest.
3006	Ravenna	Bologna C.le	09.35	10.58	Fest.
6473	Castelbologn.	Ravenna	12.10	12.53	Fest.
6478	Ravenna	Castelbologn.	15.58	16.40	Fest.
11562	Ravenna	Bologna C.le	13.02	14.32	Fest.
Linea Faenza-Lavezzola					
6498	Lugo	Faenza	12.29	12.47	Definitiva
6506	Lavezzola	Faenza	17.03	18.23	Definitiva
6507	Faenza	Lavezzola	17.30	18.28	Definitiva
6508	Lavezzola	Faenza	18.35	19.29	Definitiva
6509	Faenza	Lavezzola	18.39	19.41	Definitiva
6512	Lavezzola	Faenza	19.52	20.54	Definitiva
Linea Ravenna-Faenza					
11570	Russi	Faenza	11.39	11.54	Definitiva
11573	Faenza	Ravenna	13.57	14.28	Definitiva
11576	Ravenna	Faenza	15.01	15.37	Definitiva
Linea Borgo S. L.-Faenza					
6800	Faenza	Borgo S. Lorenzo	04.35	05.42	Definitiva
Linea Ravenna-Faenza					
6803	Faenza	Ravenna	09.18	09.53	Definitiva
Linea Borgo S. L.-Faenza					
6807	Borgo S. Lorenzo	Faenza	12.40	13.24	Fest.

Silvano Bonaiuti

Friuli Venezia Giulia

N° TRENO	TRATTA		PART.	ARR.	SOPPRESSIONE
Linea Sacile-Gemona					
6001	Maniago	Sacile	06.07	06.41	Definitiva
6012	Sacile	Maniago	12.55	17.45	*
6015	Maniago	Sacile	13.40	14.18	Definitiva
6016	Sacile	Pinzano	13.55	14.57	sabato
6026	Sacile	Maniago	17.45	18.24	Definitiva
20893	Maniago	Sacile	07.19	07.50	Definitiva
20922	Sacile	Maniago	15.30	16.07	Definitiva
20929	Maniago	Sacile	17.11	17.47	Definitiva
20936	Sacile	Maniago	18.30	19.07	Definitiva
Linea Udine-Trieste					
2471	Monfalcone	Trieste C.le	00.22	00.48	Definitiva
11176	Trieste C.le	Monfalcone	23.14	23.41	Definitiva

*Circola solo il sabato

Corrado Leonarduzzi

Lazio

N° TRENO	TRATTA		PART.	ARR.	SOPPRESSIONE
Linea Roma-Pisa					
3264	Roma O.	Civitavecchia	23.01	23.55	Definitiva
12251	Orbetello	Roma O.	19.22	21.20	Definitiva
Linea Roma-Pescara					
3346	Avezzano	Sulmona	18.49	19.51	Definitiva
Linea Roma-Cassino-Caserta					
2367	Roma Ter.	Avellino	16.10	20.05	Definitiva

12151	Roma Tib.	Frosinone	00.25	01.51	Definitiva
Linea Orte-Viterbo					
7247	Viterbo P.F.	Orte	07.58	08.49	Definitiva
7250	Orte	Viterbo P.F.	12.57	14.11	Definitiva
7255	Viterbo P.F.	Orte	17.30	18.25	Definitiva
7256	Orte	Viterbo P.F.	20.22	21.12	Definitiva
Linea Fara S.-Fiumicino					
21826	Roma Tib.	Fara Sabina	19.25	20.01	Definitiva
21838	Roma Tib.	Fara Sabina	21.10	21.46	Definitiva
21843/ 22122	Fara Sabina	Fiumicino A.	20.59	22.17	Definitiva
21849/ 22128	Fara Sabina	Fiumicino A.	22.29	23.47	Definitiva
22001/ 21722	Fiumicino A.	Fara Sabina	00.13	01.31	Definitiva
22125/ 21846	Fiumicino A.	Fara Sabina	22.28	23.46	Definitiva
Linea Frascati-Roma					
7263	Roma Ter.	Ciampino	08.00	08.16	sabato
7264	Ciampino	Roma Ost.	08.20	08.40	sabato
7271	Roma Tib.	Ciampino	16.26	16.42	Definitiva
7274	Ciampino	Roma Ter.	16.47	17.00	Definitiva
Linea Albano-Roma					
7341	Roma Ter.	Albano	05.01	05.58	sabato e Fest.
7342	Albano L.	Roma Ter.	06.40	07.25	sabato e Fest.
7367	Roma Ter.	Albano	19.45	20.32	Definitiva
7368	Albano L.	Roma Ter.	20.40	21.25	Definitiva
Linea Roma-Velletri					
7229	Roma Ter.	Velletri	21.45	22.36	Definitiva
7230	Velletri	Roma Tib.	22.55	23.51	Definitiva
Linea Viterbo-Roma					
7544	Roma Tusc.	La Storta	07.41	08.25	Definitiva
7551	La Storta	Roma Tib.	09.00	09.49	Definitiva
7554	Roma Tib.	Bracciano	11.30	12.55	Definitiva
7559	Bracciano	Roma Ost.	13.15	14.28	Definitiva
7570	Roma Ost.	Bracciano	19.48	20.53	Definitiva
7576	Roma Ter.	Bracciano	21.50	23.18	Definitiva
7579	Bracciano	Roma Tib.	21.35	22.48	Definitiva
7583	Bracciano	Roma Tib.	23.22	00.21	Definitiva
22158	Roma Tib.	Capranica	13.45	15.24	Fest.
22165	Capranica	Roma Tib.	16.50	18.28	Fest.
Linea Ladispoli-Roma					
7376	Roma Ter.	Ladispoli	08.43	09.33	Definitiva
7377	Ladispoli	Roma Ter.	10.26	11.17	Definitiva
7382	Roma Ter.	Ladispoli	11.43	12.33	Definitiva
7383	Ladispoli	Roma Ter.	13.26	14.17	Definitiva
Linea Roma-Tivoli					
7500	Roma Tib.	Tivoli	05.10	05.57	sabato
7501	Tivoli	Roma Ter.	06.30	07.20	sabato
7508	Roma Tib.	Tivoli	08.52	09.46	Definitiva
7509	Tivoli	Roma Tib.	10.30	11.17	Definitiva
7510	Roma Tib.	Tivoli	09.27	10.15	Definitiva
7515	Tivoli	Roma Tib.	13.36	14.38	Definitiva

Enrico Sciarra

LIGURIA

N° TRENO	TRATTA		PART.	ARR.	SOPPRESSIONE
Linea Ventimiglia-Genova					
6214	Savona	Albenga	13.35	14.21	Fest.
11254	Savona	Finale L.	06.15	06.34	Definitiva
11269	Finale L.	Savona	06.55	07.13	Definitiva
11322	Savona	Albenga	19.32	20.15	Definitiva
11326	Genova Br.	Savona	19.05	20.06	Fest.
11327	Savona	Genova Br.	21.10	22.13	Fest.
11331	Albenga	Savona	21.55	22.38	Definitiva
11376	Savona	Albenga	15.25	16.07	Definitiva
11377	Albenga	Savona	17.38	18.20	Definitiva
11383	Albenga	Savona	04.30	05.15	Definitiva
11386	Savona	Albenga	17.28	18.16	Definitiva
Linea Genova-Milano					
6102	Arquata S.	Tortona	08.15	08.41	Definitiva
6113	Tortona	Arquata S.	09.18	09.44	Definitiva
Linea Genova-Torino					
6107	Alessandria	Genova Br.	06.33	07.53	Definitiva
6122	Genova Br.	Novi L.	19.53	21.20	Prefest.
11200	Genova Br.	Arquata S.	05.00	06.10	Definitiva
11215	Arquata S.	Busalla	19.52	20.21	Definitiva
Linea Genova-La Spezia					
6201	Genova P.P.	La Spezia	04.56	06.52	Fest.
6202	Sestri L.	Genova Br.	04.50	05.49	Fest.
6787	La Spezia	Sarzana	12.05	12.30	Definitiva
6788	Sarzana	La Spezia	13.15	13.40	Definitiva
6790	Sarzana	La Spezia	17.00	17.20	Definitiva
6791	La Spezia	Sarzana	16.20	16.38	Definitiva
6792	Sarzana	La Spezia	19.04	19.24	Definitiva
6793	La Spezia	Sarzana	08.24	18.56	Definitiva
11203	Genova Br.	Recco	07.47	08.17	Definitiva
11317	Sestri L.	La Spezia	19.13	20.17	Definitiva
11329	Genova P.P.	Sestri L.	22.46	23.51	Definitiva
11344	Sestri L..	Genova Br.	22.50	23.39	Definitiva
Linea Savona-Torino					
11202	Savona	Fossano	07.58	09.46	Fest.
Linea Acqui Terme-Genova					
6153	Acqui T.	Genova Br.	05.01	06.16	domenica
6154	Genova Br.	Ovada	09.02	10.09	Definitiva
6158	Genova Br.	Acqui T.	15.43	17.05	Fest.
6159	Ovada	Genova Br.	10.29	11.27	Definitiva
6160	Genova Br.	Acqui T.	18.02	19.26	sabato
6152	Genova Br.	Acqui T.	07.12	08.34	Fest.
6161	Acqui T.	Genova Br.	12.15	13.36	Fest.
11231	Acqui T.	Genova Br.	17.24	18.47	Fest.
11373	Acqui T.	Genova Br.	19.53	21.13	Definitiva
11374	Genova Br.	Acqui T.	22.32	23.49	Definitiva
Linea La Spezia-Ventimiglia					
11262	La Spezia	Savona	05.30	08.36	Fest.
11272	Genova Br.	Savona	10.35	11.42	Definitiva
11285	Savona	Sestri L.	11.53	14.10	Fest.
11291	Savona	Sestri L.	12.45	14.59	Fest.
11306	La Spezia	Sestri L.	13.20	14.23	Fest.
11338	Sestri L.	Genova Br.	18.35	20.41	Fest.

Francesco Vinci

LOMBARDIA

N° TRENO	TRATTA		PART.	ARR.	SOPPRESSIONE
Linea Milano-Venezia					
2555	Milano C.le	Verona P.N.	16.20	18.39	Definitiva
Linea Genova-Milano					
2158	Arquata S.	Milano C.le	06.30	08.15	Fest.
2195	Milano C.le	Arquata S.	16.40	18.30	Fest.
Linea Tortona-Novi Ligure					
2645	Tortona	Novi L.	18.58	19.20	Definitiva
Linea Genova-Milano					
20288	Tortona	Milano C.le	04.32	05.45	Definitiva
20289	Milano C.le	Voghera	00.15	01.14	Definitiva
20300	Voghera	Milano L.	19.29	20.29	Definitiva
20303	Milano L.	Voghera	20.40	21.44	Definitiva
20358	Tortona	Voghera	12.05	12.19	Definitiva
20362	Voghera	Milano L.	14.23	15.29	Definitiva
Linea Alessandria-Milano					
2563/62	Alessandria	Milano C.le	07.10	08.25	Definitiva
2565/64	Milano C.le	Alessandria	18.30	19.55	Definitiva
Linea Milano-Domodossola					
20240	Gallarate	Arona	08.07	08.37	Definitiva

20245	Arona	Milano P. Gar.	21.46	22.43	Definitiva
Linea Milano-Bologna					
20342	Piacenza	Milano C.le	23.37	00.48	Definitiva
20343	Milano P. Gar.	Piacenza	23.34	01.00	Definitiva
Linea Luino-Mortara					
5389	Luino	Mortara	10.10	12.11	Definitiva
Linea Luino-Novara					
5393	Laveno Mombello	Novara	17.15	18.45	Definitiva
5394	Novara	Laveno Mombello	15.08	16.00	Definitiva
10779	Laveno Mombello	Oleggio	12.55	13.41	Definitiva
10780	Novara	Laveno Mombello	07.02	08.17	Definitiva
Linea Alessandria-Novara					
4706	Alessandria	Mortara	10.45	11.23	Definitiva
4708	Mortara	Novara	12.28	12.51	Definitiva
4709	Mortara	Alessandria	11.35	12.14	Definitiva
Linea Luino-Mortara					
5388	Mortara	Luino	08.24	09.58	Definitiva
Linea Alessandria-Novara					
10323	Novara	Alessandria	05.04	06.08	Definitiva
10330	Alessandria	Novara	08.45	10.01	Definitiva
10339	Novara	Alessandria	14.23	15.30	Definitiva
10340	Alessandria	Novara	17.42	18.53	Definitiva
10350	Alessandria	Novara	19.51	20.52	Definitiva
Linea Mortara-Milano					
10502	Mortara	Milano P. Gen.	05.41	06.27	Definitiva
10509	Milano P. Gen.	Mortara	07.40	08.21	Definitiva
10512	Mortara	Milano P. Gen.	06.41	07.27	Definitiva
10517	Milano P. Gen.	Mortara	09.40	10.21	Fest.
10521	Milano P. Gen.	Mortara	11.40	12.21	Fest.
10522	Mortara	Milano P. Gen.	08.41	09.27	Definitiva
10525	Vigevano	Mortara	13.35	13.52	Definitiva
10527	Milano P. Gen.	Mortara	13.40	14.21	Fest.
10528	Mortara	Milano P. Gen.	10.41	11.27	Fest.
10531	Milano P. Gen.	Mortara	15.40	16.21	Fest.
10532	Mortara	Milano P. Gen.	12.41	13.27	Fest.
10536	Mortara	Milano P. Gen.	14.41	15.27	Fest.
10541	Milano P. Gen.	Mortara	17.40	18.21	Definitiva
10542	Mortara	Milano P. Gen.	16.41	17.27	Definitiva
10548	Mortara	Milano P. Gen.	18.41	19.30	Fest.
10549	Milano P. Gen.	Mortara	19.40	20.21	Definitiva
10556	Mortara	Milano P. Gen.	20.41	21.27	Definitiva
10557	Milano P. Gen.	Mortara	21.40	22.21	Fest.
Linea Alessandria-Pavia					
4730	Alessandria	Pavia	05.21	06.41	Definitiva
4733	Pavia	Alessandria	07.31	08.32	Definitiva
4734	Alessandria	Pavia	09.44	11.07	Definitiva
4737	Pavia	Alessandria	09.41	11.02	Definitiva
4740	Alessandria	Pavia	17.49	19.16	Definitiva
4742	Alessandria	Pavia	19.44	21.03	Definitiva
4743	Pavia	Alessandria	17.41	19.15	Definitiva
10366	Alessandria	Pavia	15.44	17.07	Definitiva
10367	Pavia	Alessandria	18.57	20.11	Definitiva
Linea Piacenza-Voghera					
20378	Piacenza	Voghera	05.20	06.27	Definitiva
20397	Voghera	Piacenza	21.24	22.32	Definitiva
Linea Pavia-Vercelli					
4654	Pavia	Mortara	07.40	08.30	Definitiva
4656	Mortara	Vercelli	08.12	08.39	Definitiva
4665	Vercelli	Pavia	16.57	18.12	Definitiva
4667	Vercelli	Pavia	17.30	18.43	Definitiva
2649	Pavia	Piacenza	18.14	18.20	Fest.
Linea Pavia-Cremona					
5093	Pavia	Codogno	06.38	07.46	Fest.
5096	Cremona	Pavia	06.40	08.20	Fest.
5098	Codogno	Pavia	08.04	09.01	Fest.
5101	Pavia	Codogno	13.00	14.07	Fest.
5105	Pavia	Codogno	13.45	14.57	Fest.
5106	Codogno	Pavia	14.02	15.04	Fest.
5110	Codogno	Pavia	16.49	17.52	Fest.
5111	Pavia	Codogno	17.17	19.11	Fest.
5118	Codogno	Pavia	20.03	20.47	Definitiva
5108	Cremona	Codogno	16.15	16.42	Definitiva
5109	Codogno	Cremona	17.05	17.33	Definitiva
Linea Cremona-Mantova					
10611	Cremona	Mantova	13.12	14.11	Definitiva
10612	Mantova	Cremona	16.11	17.15	Definitiva
Linea Stradella-Pavia					
10892	Stradella	Pavia	06.13	06.53	Fest.
10895	Pavia	Stradella	19.25	20.06	Fest.
20318	Stradella	Pavia	12.40	13.20	Fest.
20319	Pavia	Stradella	11.40	12.17	Fest.
20322	Stradella	Pavia	14.50	15.30	Fest.
20323	Pavia	Stradella	13.40	14.17	Fest.
20324	Stradella	Pavia	15.40	16.18	Definitiva
20325	Pavia	Stradella	14.48	15.22	Definitiva
20326	Stradella	Bressana Bott.	17.35	18.00	Fest.
20327	Pavia	Stradella	16.49	17.23	Fest.
20328	Stradella	Pavia	19.33	20.16	Fest.
20329	Bressana B.	Stradella	18.26	18.50	Fest.
Linea Luino-Milano					
20221	Luino	Gallarate	10.00	10.46	Definitiva
20222	Gallarate	Luino	11.00	11.46	Definitiva
20231	Gallarate	Milano P. Gar.	20.43	21.20	Definitiva
Linea Porto Ceresio-Milano					
5340	Milano C.le	Varese	00.30	01.35	Definitiva
5351	Porto Ceresio	Varese	09.05	09.23	Definitiva
5352	Varese	Porto Ceresio	08.42	09.00	Definitiva
5353	Porto Ceresio	Varese	11.35	11.54	Definitiva
5354	Varese	Porto Ceresio	09.47	10.06	Definitiva
5355	Porto Ceresio	Varese	12.39	12.58	Definitiva
5357	Porto Ceresio	Varese	13.27	13.50	Definitiva
5358	Varese	Porto Ceresio	12.10	12.29	Definitiva
5360	Varese	Porto Ceresio	12.40	13.01	Definitiva
5367	Porto Ceresio	Varese	17.32	17.54	Definitiva
5370	Varese	Porto Ceresio	17.07	17.26	Definitiva
5371	Porto Ceresio	Varese	18.49	19.08	Definitiva
5374	Varese	Porto Ceresio	18.09	18.26	Definitiva
5377	Porto Ceresio	Varese	20.13	20.36	Definitiva
5380	Varese	Porto Ceresio	19.49	20.08	Definitiva
5381	Varese	Milano P. Gar.	22.30	23.35	Definitiva
5382	Milano P. Gar.	Varese	22.30	23.35	Definitiva
Linea Como-Lecco					
5021	Merone	Lecco	06.33	07.11	Definitiva
5023	Como S. G.	Merone	06.55	07.24	Definitiva
5026	Molteno	Como S. G.	14.30	15.11	Definitiva
5028	Molteno	Como S. G.	17.30	18.11	Definitiva
5029	Como S. G.	Molteno	16.35	17.14	Definitiva
5030	Molteno	Como S. G.	19.30	20.11	Definitiva
5031	Como S. G.	Molteno	17.35	18.14	Definitiva
5033	Como S. G.	Molteno	18.35	19.14	Definitiva
5160	Lecco	Molteno	20.07	20.35	Definitiva
5022	Lecco	Como S. G.	07.42	08.45	Definitiva
Linea Sesto S. G.-Lecco					
5129	Sesto S. G.	Lecco	08.28	09.47	Definitiva
5131	Sesto S. G.	Lecco	10.28	11.47	Definitiva
5138	Lecco	Sesto S. G.	09.02	10.15	Definitiva
5148	Lecco	Sesto S. G.	15.02	16.15	Definitiva
5153	Sesto S. G.	Lecco	20.28	21.39	Definitiva
5158	Lecco	Sesto S. G.	19.01	20.23	Definitiva
Linea Carnate-Seregno					
5044	Carnate Usmate	Seregno	06.48	07.02	Definitiva
5045	Seregno	Carnate Usmate	07.10	07.24	Definitiva
5048	Carnate Usmate	Seregno	07.32	07.46	Definitiva
5071	Seregno	Carnate Usmate	17.31	17.45	Definitiva
5075	Seregno	Carnate Usmate	18.29	18.42	Definitiva
5076	Carnate Usmate	Seregno	17.55	18.10	Definitiva
5077	Seregno	Carnate Usmate	19.17	19.32	Definitiva
5078	Carnate Usmate	Seregno	18.52	19.07	Definitiva

Linea Sondrio-Lecco					
2607	Sondrio	Lecco	20.12	21.46	Definitiva
5245	Colico	Lecco	05.01	05.51	Definitiva
5262	Lecco	Sondrio	10.07	11.58	Definitiva
5267	Sondrio	Lecco	10.39	12.24	Definitiva
5282	Lecco	Sondrio	17.07	18.58	Definitiva
5288	Lecco	Sondrio	19.15	20.58	Definitiva
5290	Lecco	Sondrio	19.20	21.58	Definitiva
5291	Sondrio	Lecco	19.39	21.32	Definitiva
Linea Colico-Chiavenna					
5188	Colico	Chiavenna	06.27	06.58	Definitiva
5191	Chiavenna	Colico	07.05	07.40	Definitiva
5192	Colico	Chiavenna	08.42	09.13	Definitiva
5196	Colico	Chiavenna	11.31	12.02	Definitiva
5197	Chiavenna	Colico	09.25	10.00	Definitiva
5198	Colico	Chiavenna	12.41	13.10	Definitiva
5199	Chiavenna	Colico	11.22	11.58	Definitiva
5204	Colico	Chiavenna	14.31	15.05	Definitiva
5205	Chiavenna	Colico	13.25	14.00	Definitiva
5207	Chiavenna	Colico	14.25	15.00	Definitiva
5208	Colico	Chiavenna	16.31	17.05	Definitiva
5211	Chiavenna	Colico	16.25	17.00	Definitiva
5216	Colico	Chiavenna	19.42	20.13	Definitiva
Linea Milano-Bergamo					
5041	Milano P. Gar.	Bergamo	05.25	06.30	Definitiva
5081	Carnate Usmate	Bergamo	21.14	21.41	Definitiva
5082	Bergamo	Carnate Usmate	19.55	20.28	Definitiva
5086	Bergamo	Sesto S. G.	22.07	22.58	Definitiva
Linea Bergamo-Treviglio-Milano					
20278	Bergamo	Milano P. Gar.	06.03	07.05	Fest.
Linea Milano-Bergamo					
33286	Bergamo	Carnate Usmate	21.55	22.28	Definitiva
Linea Bergamo-Treviglio-Milano					
4910/ 4935	Treviglio	Bergamo	11.50	12.12	Definitiva
Linea Brescia-Lecco					
4942	Brescia	Lecco	04.58	06.46	Definitiva
Linea Cremona-Treviglio					
4902	Cremona	Treviglio Ovest	08.13	09.13	Definitiva
4907	Treviglio Ovest	Cremona	09.41	10.50	Definitiva
4924	Cremona	Treviglio	18.31	19.42	Definitiva
4929	Treviglio	Cremona	20.54	21.49	Definitiva
10638	Cremona	Treviglio	19.30	20.38	Fest.
Linea Bergamo-Cremona					
4950/ 4909	Bergamo	Cremona	09.51	11.10	Definitiva
Linea Cremona-Brescia					
5222	Cremona	Brescia	05.24	06.10	Definitiva
5243	Brescia	Cremona	21.30	22.17	Definitiva
Linea Brescia-Parma					
2613	Brescia	Parma	06.46	08.07	Fest.
2615	Brescia	Parma	10.20	11.42	Fest.
2617	Brescia	Parma	14.41	16.15	Fest.
2666	Parma	Brescia	18.09	19.28	Fest.
5164	Parma	Piadena	12.52	13.31	Fest.
5166	Parma	Brescia	20.32	22.21	Definitiva
5169	Piadena	Parma	19.08	19.48	Definitiva
10620	Parma	Brescia	04.52	06.26	Definitiva
10623	Brescia	Parma	08.13	09.58	Fest.
10624	Parma	Brescia	06.01	07.47	Fest.
10625	Brescia	Parma	13.28	15.15	Fest.
10626	Parma	Brescia	08.23	10.16	Fest.
10627	Brescia	Parma	16.10	17.57	Fest.
10628	Parma	Brescia	10.52	12.44	Fest.
10630	Parma	Brescia	13.40	15.27	Fest.
10631	Brescia	Parma	19.13	20.55	Fest.
10632	Parma	Brescia	15.50	18.01	Fest.
10633	Brescia	Parma	20.37	22.16	Definitiva
10634	Parma	Brescia	19.28	21.13	Fest.
Linea Monza-Milano					
5295	Monza	Milano C.le	23.55	00.12	Definitiva
5298	Milano P. Gar.	Monza	23.20	23.36	Definitiva

Patrizio Vellucci

MARCHE

N° TRENO	TRATTA		PART.	ARR.	SOPPRESSIONE
Linea Bologna-Pescara-Termoli					
12008	Ancona	Rimini	14.05	15.30	Fest.
12019	Rimini	Ancona	15.23	16.39	Fest.
12021	Rimini	Ancona	17.08	18.33	Fest.
3183	Ancona	Pescara C.le	21.55	23.43	Lav.
3233	Porto d'Ascoli	Giulianova	14.19	14.36	Definitiva
12027	Ancona	Pescara C.le	06.14	08.29	Fest.
12034	Pescara C.le	Ancona	14.17	16.17	Fest.
12037	Ancona	Termoli	16.30	20.02	Prefest.
12040	Pescara C.le	Ancona	21.28	23.35	Lav.
12043	Ancona	S. Benedetto d.T.	19.45	21.02	si effettua nei Prefest.
Linea Foligno-Ancona					
3240	Fabriano	Ancona	11.03	12.20	Fest.
12070	Fabriano	Ancona M.	06.52	08.05	Fest.
12075	Ancona M.	Fabriano	15.23	16.48	Prefest.
12076	Foligno	Ancona	13.40	16.05	Fest.
12077	Ancona	Foligno	16.32	18.39	Fest.
12079	Ancona M.	Fabriano	16.55	18.30	Fest.
12081	Ancona M.	Fabriano	18.49	20.09	Fest.
12088	Fabriano	Ancona	17.52	19.09	si effettua nei Prefest.
Linea Fabriano-Albacina-Ancona					
7010	Macerata	Ancona C.le	06.42	07.49	Fest.
7011	Macerata	Fabriano	05.32	06.44	Definitiva
7024	Macerata	Civitanova M.	12.30	12.55	Definitiva
7025	Civitanova M.	Fabriano	12.58	15.01	Definitiva
7032	Fabriano	Macerata	13.40	15.09	Definitiva
7033	Civitanova M.	Fabriano	16.57	18.39	Lav.
7035	Civitanova M.	Macerata	17.53	18.25	Definitiva
7040	Fabriano	Civitanova M.	16.50	18.40	Prefest.
21530	Fabriano	Civitanova M.	12.00	13.50	Definitiva
21535	Civitanova M.	Fabriano	14.40	16.35	Definitiva
21537	Civitanova M.	Macerata	21.58	22.29	Definitiva
Linea S. Benedetto del Tronto-Ascoli Piceno					
7064	Ascoli Piceno	S. Benedetto d.T.	08.53	09.30	Definitiva
7073	S. Benedetto d.T.	Ascoli Piceno	15.14	15.52	Definitiva
7075	S. Benedetto d.T.	Ascoli Piceno	17.58	18.40	Definitiva
7076	Ascoli Piceno	S. Benedetto d.T.	18.08	18.48	Definitiva
7078	Ascoli Piceno	S. Benedetto d.T.	18.55	19.34	Definitiva
Linea Fabriano-Albacina-Ancona					
21548/47	Castelraimondo	Ancona	17.00	18.25	Definitiva

Danilo Antolini

MOLISE

N° TRENO	TRATTA		PART.	ARR.	SOPPRESSIONE
Linea Sulmona-Carpinone					
7095	Sulmona	Carpinone	10.32	12.37	Definitiva
7495	Castel di Sangro	Isernia	13.47	14.57	Definitiva
8046	Carpinone	L'Aquila	16.15	19.50	Definitiva
Linea Termoli-Vairano-Caserta					
8029	Isernia	Vairano C.	05.53	06.36	Definitiva
8031	Campobasso	Caserta	05.48	08.25	Definitiva
8033	Campobasso	Vairano C.	12.32	14.30	Definitiva
8034	Vairano C.	Isernia	07.13	08.04	Definitiva
8036	Caserta	Campobasso	10.23	13.17	Definitiva
8038	Isernia	Castel di Sangro	13.40	14.11	Definitiva
8121	Larino	Campobasso	05.37	06.43	Definitiva

8122	Campobasso	Termoli	07.58	09.27	Definitiva
8125	Larino	Campobasso	07.56	09.08	Definitiva
8132	Campobasso	Larino	18.15	19.21	Definitiva
8134	Campobasso	Larino	18.14	19.10	Definitiva

Vittorio Moffa

PIEMONTE

N° TRENO	TRATTA		PART.	ARR.	SOPPRESSIONE
Linea Torino-Modane					
10000	Torino P.N.	Bussoleno	00.22	01.19	Definitiva
10001	Bussoleno	Torino P.N.	05.16	06.05	Definitiva
10003	Bussoleno	Torino P.N.	05.50	06.40	Fest.
10031	Modane	Torino P.N.	19.03	20.55	Definitiva
10032	Torino P.N.	Bardonecchia	20.25	22.00	Definitiva
Linea Torino-Milano					
4147	Chivasso	Santhià	07.01	07.26	Definitiva
4150	Santhià	Torino P.N.	05.00	06.00	Definitiva
4164	Chivasso	Torino Ling.	20.50	21.27	Definitiva
4171	Chivasso	Santhià	23.20	23.55	Definitiva
4481	Torino Ling.	Chivasso	05.43	06.23	Definitiva
10102	Vercelli	Torino P.S.	18.35	20.04	Definitiva
10103	Torino P.S.	Chivasso	20.23	20.47	Definitiva
10105	Torino P.S.	Novara	21.26	22.25	Definitiva
10106	Chivasso	Torino P.S.	20.26	20.49	Definitiva
Linea Milano-Genova					
6080	Arquata S.	Voghera	07.16	07.57	Definitiva
6082	Arquata S.	Tortona	13.06	13.34	Definitiva
6083	Tortona	Arquata S.	06.24	06.50	Definitiva
6084	Arquata S.	Tortona	14.32	15.00	Definitiva
6085	Tortona	Arquata S.	12.20	12.46	Definitiva
6086	Arquata S.	Tortona	16.04	16.30	Definitiva
6087	Tortona	Arquata S.	13.41	14.07	Definitiva
6088	Arquata S.	Tortona	18.34	19.02	Definitiva
6089	Tortona	Arquata S.	15.18	15.45	Definitiva
6090	Arquata S.	Tortona	20.41	21.08	Definitiva
6091	Tortona	Arquata S.	17.31	17.58	Definitiva
6093	Tortona	Arquata S.	19.21	19.47	Definitiva
6102	Arquata S.	Tortona	08.15	08.41	Definitiva
6113	Tortona	Arquata S.	09.18	09.44	Definitiva
Linea Genova-Torino					
4056	Asti	Torino P.N.	04.25	05.15	Definitiva
4058	Asti	Torino Ling.	05.40	06.25	Definitiva
4059	Torino P.N.	Asti	05.25	06.15	Definitiva
4069	Torino Ling.	Asti	08.35	09.19	Definitiva
4078	Asti	Torino P.N.	14.35	15.25	Definitiva
4074	Asti	Torino Ling.	13.40	14.25	Definitiva
4080	Asti	Torino Ling.	15.40	16.25	Definitiva
4089	Torino Ling.	Asti	16.37	17.20	Definitiva
4105	Torino P.N.	Asti	22.40	23.30	Definitiva
6096	Novi L.	Alessandria	17.10	17.28	Definitiva
6097	Alessandria	Novi L.	16.08	16.26	Definitiva
6099	Alessandria	Arquata S.	19.40	20.10	Definitiva
10060	Alessandria	Asti	04.08	04.36	Definitiva
Linea Susa-Bussoleno					
4012	Bussoleno	Susa	12.15	12.22	Definitiva
4013	Susa	Bussoleno	12.40	12.47	Definitiva
4014	Bussoleno	Susa	12.57	13.04	Definitiva
4015	Susa	Bussoleno	13.20	13.27	Definitiva
4034	Bussoleno	Susa	19.21	19.28	Definitiva
4035	Susa	Bussoleno	19.40	19.47	Definitiva
4036	Bussoleno	Susa	19.58	20.05	Definitiva
4037	Susa	Bussoleno	20.13	20.20	Definitiva
4038	Bussoleno	Susa	20.26	20.33	Definitiva
4039	Susa	Bussoleno	20.38	20.45	Definitiva
Linea Torre Pelice-Torino					
4339	Pinerolo	Torre Pelice	05.35	05.58	Definitiva
4340	Torre Pelice	Pinerolo	06.04	06.27	Definitiva
4349	Pinerolo	Torre Pelice	08.05	08.33	Definitiva
4350	Torre Pelice	Pinerolo	08.55	09.18	Definitiva
4351	Pinerolo	Torre Pelice	09.25	09.48	Definitiva
4352	Torre Pelice	Pinerolo	09.55	10.18	Definitiva
4354	Torre Pelice	Pinerolo	11.57	12.10	Definitiva
4355	Pinerolo	Torre Pelice	12.25	12.48	Definitiva
4359	Pinerolo	Torre Pelice	14.25	14.48	Definitiva
4360	Torre Pelice	Pinerolo	14.55	15.18	Definitiva
4361	Pinerolo	Torre Pelice	15.25	15.48	Definitiva
4362	Torre Pelice	Pinerolo	15.15	16.18	Definitiva
4369	Pinerolo	Torre Pelice	20.32	20.55	Definitiva
4372	Torre Pelice	Pinerolo	21.00	21.23	Definitiva
10144	Pinerolo	Torino P.N.	05.10	06.00	Definitiva
10177	Torino P.N.	Pinerolo	23.22	00.04	Definitiva
Linea Chieri-Torino					
4111	Torino Ling.	Chieri	06.00	06.20	Definitiva
4112	Chieri	Trofarello	06.25	06.35	Definitiva
4141	Trofarello	Chieri	20.20	20.30	Definitiva
4142	Chieri	Torino Ling.	20.45	21.04	Definitiva
4143	Torino Ling.	Chieri	22.32	22.53	Definitiva
4144	Chieri	Torino Ling.	22.58	23.18	Definitiva
Linea Cuneo-Savigliano					
4377	Saluzzo	Cuneo	07.08	07.43	Definitiva
4378	Saluzzo	Savigliano	06.18	06.30	Definitiva
4380	Cuneo	Saluzzo	06.28	07.00	Definitiva
4381	Saluzzo	Cuneo	08.35	09.10	Definitiva
4384	Cuneo	Saluzzo	08.00	08.33	Definitiva
4387	Saluzzo	Cuneo	12.25	12.58	Definitiva
4388	Cuneo	Saluzzo	10.35	11.08	Definitiva
4391	Saluzzo	Cuneo	14.25	15.00	Definitiva
4394	Cuneo	Saluzzo	13.45	14.21	Definitiva
4397	Saluzzo	Cuneo	17.27	18.01	Definitiva
4400	Cuneo	Saluzzo	16.51	17.26	Definitiva
4401	Saluzzo	Cuneo	19.23	19.57	Definitiva
4403	Savigliano	Cuneo	20.10	20.57	Definitiva
4404	Cuneo	Saluzzo	18.32	19.05	Definitiva
Linea Bastia M.-Cuneo					
4417	Mondovì	Cuneo	06.53	07.27	Definitiva
4455	Mondovì	Cuneo	07.22	07.55	Definitiva
4456	Cuneo	Mondovì	05.58	06.30	Definitiva
4457	Mondovì	Cuneo	09.40	10.12	Definitiva
4458	Cuneo	Mondovì	08.34	09.05	Definitiva
4459	Mondovì	Cuneo	11.16	11.47	Definitiva
4460	Cuneo	Mondovì	10.20	10.52	Definitiva
4461	Mondovì	Cuneo	12.47	13.18	Definitiva
4462	Cuneo	Mondovì	12.00	12.30	Definitiva
4463	Mondovì	Cuneo	14.00	14.36	Definitiva
4464	Cuneo	Mondovì	13.23	13.54	Definitiva
4465	Mondovì	Cuneo	15.31	16.02	Definitiva
4466	Cuneo	Mondovì	14.45	15.17	Definitiva
4467	Mondovì	Cuneo	17.39	18.10	Definitiva
4468	Cuneo	Mondovì	16.50	17.22	Definitiva
4469	Mondovì	Cuneo	18.55	19.29	Definitiva
4470	Cuneo	Mondovì	18.18	18.50	Definitiva
Linea Torino-Savona/Cuneo					
10188	Fossano	Torino	05.56	07.00	Definitiva
10190	Savona	Fossano	05.00	06.37	Definitiva
10191	Torino P.N.	Fossano	04.35	05.40	Definitiva
10206	Ceva	Carmagnola	12.07	13.33	Definitiva
10216	Savona	Fossano	15.45	17.07	Definitiva
10217	Fossano	Ceva	15.30	16.08	Definitiva
10218	Savona	Fossano	17.00	18.48	Definitiva
10226	Fossano	Torino P.N.	20.12	21.05	Definitiva
10231	Fossano	Ceva	20.54	21.29	Definitiva
10237	Torino P.N.	Cuneo	23.45	01.07	Definitiva
Linea Torino-Chivasso-Aosta					
4218	Ivrea	Chivasso	05.25	06.00	Definitiva

10109	Torino P.N.	Ivrea	14.55	16.24	Definitiva
10130	Ivrea	Chivasso	14.23	14.57	Definitiva
Linea Ceva-Ormea					
4541	Ceva	Ormea	09.45	10.26	Definitiva
4542	Ormea	Ceva	12.08	12.50	Definitiva
4547	Ceva	Ormea	16.31	17.11	Definitiva
4548	Ormea	Ceva	17.16	17.56	Definitiva
Linea Carmagnola-Bra-Ceva					
4519	Carmagnola	Bra	15.30	15.48	Definitiva
4526	Bra	Carmagnola	15.53	16.11	Definitiva
Linea Chivasso-Asti					
4322	Asti	Cavagnolo B.	06.10	06.54	Definitiva
4323	Cavagnolo B.	Asti	08.06	08.51	Definitiva
4324	Asti	Cavagnolo B.	07.55	08.43	Definitiva
4325	Cavagnolo B.	Asti	12.02	12.47	Definitiva
4326	Asti	Cavagnolo B.	11.50	12.38	Definitiva
4327	Cavagnolo B.	Asti	13.54	14.43	Definitiva
4330	Asti	Cavagnolo B.	17.10	17.54	Definitiva
4331	Cavagnolo B.	Asti	18.56	19.44	Definitiva
4332	Asti	Cavagnolo B.	18.48	19.33	Definitiva
4333	Cavagnolo B.	Asti	19.53	20.37	Definitiva
Linea Asti-Mortara					
4674	Casale Monf.	Mortara	05.55	06.25	Definitiva
4677	Mortara	Asti	08.58	10.13	Definitiva
4680	Asti	Mortara	07.55	09.25	Definitiva
4683	Mortara	Casale Monf.	15.35	16.03	Definitiva
4684	Casale	Mortara	14.58	15.27	Definitiva
4686	Asti	Casale Monf.	15.03	15.50	Definitiva
4687	Mortara	Casale	18.08	18.39	Definitiva
4688	Casale Monf.	Mortara	16.06	16.33	Definitiva
4690	Asti	Casale	17.10	18.00	Definitiva
4691	Mortara	Asti	20.06	21.15	Definitiva
4694	Asti	Casale Monf.	19.46	20.34	Definitiva
Linea Acqui Terme-Asti					
4644	Acqui Terme	Asti	18.10	19.03	Definitiva
4647	Asti	Acqui Terme	20.20	21.09	Definitiva
Linea Asti-Cavallermaggiore					
4556	Alba	Asti	06.00	06.35	Definitiva
4577	Asti	Alba	20.40	21.19	Definitiva
4596	Cavallermaggiore	Alba	21.18	21.47	Definitiva
4599	Alba	Cavallermaggiore	20.02	20.36	Definitiva
Linea Chivasso-Alessandria					
4293	Chivasso	Casale Monf.	09.19	10.14	Definitiva
4294	Casale Monf.	Chivasso	11.40	12.36	Definitiva
4298	Alessandria	Chivasso	13.35	15.10	Definitiva
4300	Casale Monf.	Chivasso	15.20	17.10	Definitiva
4301	Chivasso	Alessandria	15.20	16.55	Definitiva
4303	Chivasso	Casale Monf.	16.20	17.08	Definitiva
4310	Alessandria	Casale Monf.	10.06	10.36	Definitiva
4313	Casale Monf.	Alessandria	12.40	13.10	Definitiva
Linea Vercelli-Casale Monf.					
4750	Casale Monf.	Vercelli	06.10	06.35	Definitiva
4755	Vercelli	Casale Monf.	08.49	09.05	Definitiva
4756	Casale Monf.	Vercelli	09.15	09.40	Definitiva
4757	Vercelli	Casale Monf.	10.10	10.32	Definitiva
4758	Casale Monf.	Vercelli	11.10	11.36	Definitiva
4759	Vercelli	Casale Monf.	11.41	12.04	Definitiva
4760	Casale Monf.	Vercelli	12.10	12.36	Definitiva
4764	Casale Monf.	Vercelli	14.39	15.04	Definitiva
4765	Vercelli	Casale Monf.	15.17	15.40	Definitiva
4766	Casale Monf.	Vercelli	15.58	16.23	Definitiva
4767	Vercelli	Casale Monf.	17.17	17.34	Definitiva
4771	Vercelli	Casale Monf.	19.22	19.43	Definitiva
4772	Casale Monf.	Vercelli	20.07	20.31	Definitiva
4773	Vercelli	Casale Monf.	20.37	21.00	Definitiva
Linea Santhià-Arona					
4861	Santhià	Arona	12.36	13.41	Fest.
4865	Santhià	Arona	14.40	15.46	Definitiva
4868	Arona	Santhià	17.25	18.33	Definitiva
4869	Santhià	Arona	18.38	19.38	Definitiva
4874	Arona	Santhià	21.12	22.15	Definitiva
Linea Biella S. Paolo-Novara					
4791	Biella S. Paolo	Novara	08.40	09.32	Definitiva
4815	Biella S. Paolo	Novara	18.31	19.33	Definitiva
4816	Novara	Biella S. Paolo	20.14	21.14	Definitiva
10403	Biella S. Paolo	Novara	06.51	07.48	Definitiva
10410	Novara	Biella S. Paolo	19.05	20.12	Definitiva
Linea Varallo Sesia-Novara					
4836	Novara	Varallo Sesia	07.17	08.42	Definitiva
4841	Varallo Sesia	Novara	08.47	09.45	Definitiva
Linea Novara-Arona					
4704	Novara	Arona	09.15	09.54	Definitiva
4707	Arona	Novara	10.06	10.40	Definitiva
4716	Novara	Arona	20.23	21.00	Definitiva
4723	Arona	Novara	21.16	21.54	Definitiva
Linea Alessandria-Ovada					
6138	Ovada	Alessandria	12.41	13.13	Definitiva
6142	Ovada	Alessandria	15.30	16.05	Definitiva
6143	Alessandria	Ovada	14.28	15.04	Definitiva
Linea Alessandria-Savona					
4620	Savona	Alessandria	14.15	16.12	Definitiva
4621	Alessandria	Acqui	16.45	17.13	Definitiva
Linea Voghera-Novi Ligure					
6050	Novi Ligure	Tortona	06.08	06.30	Definitiva
6053	Pozzolo Form.	Novi Ligure	07.10	07.16	Definitiva
6054	Novi Ligure	Pozzolo Form.	06.54	07.00	Definitiva
6055	Tortona	Novi Ligure	07.12	07.35	Definitiva
6058	Novi Ligure	Tortona	08.08	08.30	Definitiva
33385	Voghera	Novi Ligure	11.55	12.37	Definitiva
Linea Ventimiglia-Cuneo-Mondovì					
4412	Limone	Mondovì	06.12	07.17	Definitiva

Edoardo Gorzegno

PUGLIA

N° TRENO	TRATTA		PART.	ARR.	SOPPRESSIONE
Linea Bari-Foggia					
12452	Bari C.le	Foggia	04.30	06.08	Definitiva
12495	Foggia	Bari C.le	22.35	00.15	Definitiva
Linea Bari-Taranto					
12621	Bari C.le	Taranto	04.11	05.41	Definitiva
12627	Bari C.le	Taranto	07.35	09.36	Fest.
12628	Taranto	Bari C.le	12.34	14.28	Fest.
12633	Bari C.le	Taranto	13.12	14.59	Fest.
12634	Taranto	Bari C.le	15.36	17.15	Fest.
12638	Taranto	Bari C.le	18.24	20.04	Definitiva
Linea Rocchetta-Gioia del Colle					
8368	Gioia del Colle	Venosa M.	11.47	13.35	Definitiva
Linea Spinazzola-Barletta					
8381	Spinazzola	Barletta	05.10	06.14	Definitiva
8394	Barletta	Spinazzola	19.38	20.38	Definitiva
8395	Spinazzola	Barletta	20.44	21.42	Definitiva
8396	Barletta	Spinazzola	20.57	22.03	Definitiva
Linea Taranto-Brindisi					
8343	Taranto	Brindisi	04.18	06.26	Definitiva
8352	Brindisi	Taranto	20.35	21.31	Definitiva
8355	Taranto	Brindisi	22.50	23.56	Definitiva
12570	Brindisi	Taranto	03.53	04.53	Definitiva
12585	Taranto	Brindisi	20.06	21.12	Definitiva
22360	Brindisi	Francavilla F.	05.31	06.03	Definitiva
22361	Francavilla F.	Brindisi	06.11	06.48	Definitiva

Agostino Romita

SARDEGNA

N° TRENO	TRATTA		PART.	ARR.	SOPPRESSIONE
Linea Cagliari-Ozieri					
8860	Cagliari	Ozieri Chilivani	04.10	07.27	Definitiva
8869	Macomer	Oristano	12.15	13.13	Definitiva
8878	Cagliari	Oristano	22.25	23.40	Definitiva
12914	Cagliari	S.Gavino	13.10	14.04	Definitiva
12921	S.Gavino	Cagliari	14.17	15.08	Definitiva
Linea Sassari-Ozieri					
8919	Sassari	Ozieri Chilivani	13.45	14.36	Definitiva
Linea Golfo Aranci-Porto Torres					
8080	Ozieri	Olbia	05.38	06.48	Definitiva
8932	Olbia	Golfo A.	07.07	07.26	Definitiva
8933	Golfo A.	Olbia	07.35	07.55	Definitiva
8934	Olbia	Golfo A.	08.03	08.24	Definitiva
8935	Golfo A.	Olbia	08.30	08.50	Definitiva
8916	Ozieri	Sassari	07.38	08.18	Definitiva
Linea Cagliari-Carbonia/Iglesias					
8909	Carbonia Stato	Cagliari	20.35	21.36	Definitiva
8962	Cagliari	Iglesias	15.05	16.00	Definitiva
8965	Iglesias	Cagliari	17.52	18.44	Definitiva
8973	Iglesias	Villamassargia	20.40	20.48	Definitiva
8986	Villamassargia	Carbonia Stato	11.44	12.04	Definitiva
8988	Villamassargia	Carbonia Stato	13.12	13.32	Definitiva
8989	Carbonia Stato	Villamassargia	12.43	13.02	Definitiva
8991	Carbonia Stato	Villamassargia	14.05	14.23	Definitiva
8992	Villamassargia	Iglesias	17.09	17.26	Definitiva
8994	Villamassargia	Carbonia Stato	18.04	18.20	Definitiva
8995	Carbonia Stato	Villamassargia	17.40	17.56	Definitiva
8996	Villamassargia	Carbonia Stato	19.12	19.28	Definitiva
8997	Carbonia Stato	Villamassargia	18.48	19.04	Definitiva
8998	Villamassargia	Carbonia Stato	20.15	20.30	Definitiva
8999	Carbonia Stato	Villamassargia	19.50	20.06	Definitiva
12938	Cagliari	Iglesias	08.40	09.35	Definitiva
12941	Iglesias	Cagliari	11.30	12.23	Definitiva
12950	Cagliari	Iglesias	07.50	08.45	Definitiva
12953	Iglesias	Cagliari	09.00	09.49	Definitiva

Giorgio Asunis

SICILIA

N° TRENO	TRATTA		PART.	ARR.	SOPPRESSIONE
Linea Messina-Siracusa					
8597	Catania C.le	Siracusa	18.47	20.25	Definitiva
12759	Catania C.le	Siracusa	13.15	14.52	Definitiva
12825	Messina	Taormina	09.10	10.10	Definitiva
12826	Taormina	Messina	12.12	13.20	Definitiva
Linea Palermo-Messina					
3840	Palermo C.le	S. Agata di M.	04.05	05.55	Definitiva
8627	Termini I.	Palermo C.le	16.10	16.45	Definitiva
8679	Bagheria	Palermo C.le	18.35	18.50	Definitiva
8805	Fiumetorto	Palermo C.le	20.10	20.53	Definitiva
8808	Palermo C.le	Bagheria	18.15	18.28	Definitiva
8816	Palermo C.le	Fiumetorto	19.25	20.05	Definitiva
8832	Palermo C.le	Termini I.	18.40	19.15	Definitiva
8836	Palermo C.le	Cefalù	20.50	21.57	Definitiva
12795	Messina	Patti	16.30	12.05	Definitiva
12806	Patti	Messina	05.05	06.55	Definitiva
12809	S. Agata di M.	Palermo C.le	08.13	10.15	Definitiva
12812	Barcellona	Messina	05.05	06.20	Definitiva
12832	Palermo C.le	Termini I.	15.00	15.35	Definitiva
12836	S. Agata	Messina	17.20	19.55	Definitiva
12843	Termini I.	Palermo C.le	19.25	20.00	Definitiva
12891	S. Agata	Palermo C.le	08.55	11.15	Definitiva
Linea Catania-Gela					
8583	Catania C.le	Gela	09.20	11.45	Fest.
8584	Gela	Catania C.le	13.10	15.40	Fest.
8590	Gela	Catania C.le	16.20	18.50	Fest.
8592	Gela	Catania C.le	17.25	19.50	Definitiva
8605	Catania C.le	Gela	19.35	22.05	Definitiva
8618	Gela	Catania C.le	07.30	09.55	Definitiva
Linea Agrigento-Catania					
3848	Agrigento	Caltanissetta X.	10.30	12.00	Fest.
3891	Catania	Caltanissetta X.	13.35	15.29	Definitiva
8603	Caltanissetta X.	Agrigento	16.00	17.45	Definitiva
8631	Catania	Agrigento	18.00	21.20	Fest.
8631	Catania	Caltanissetta X.	18.00	19.48	Definitiva
8638	Caltanissetta C.le	Caltanissetta X.	15.40	15.50	Fest.
8699	Caltanissetta C.le	Agrigento	07.55	09.10	Fest.
8726	Agrigento	Caltanissetta X.	18.50	20.37	Fest.
Linea Palermo-Catania					
3832	Palermo C.le	Catania C.le	09.05	12.25	Fest.
3838	Palermo C.le	Catania C.le	17.35	21.05	Fest.
3839	Catania C.le	Palermo C.le	19.00	22.25	Fest.
3873	Catania C.le	Palermo C.le	09.10	12.30	Definitiva
3878	Palermo C.le	Caltanissetta C.le	19.20	21.10	Fest.
3900	Caltanissetta X.	Catania C.le	07.04	09.15	Definitiva
3924	Roccapalumba	Catania C.le	13.03	15.57	Fest.
3938	Caltanissetta X.	Catania C.le	16.08	17.45	Definitiva
3943	Catania C.le	Palermo C.le	14.15	17.40	Fest.
12786	Enna	Catania C.le	14.15	15.45	Definitiva
Linea Agrigento-Palermo					
3912/13	Agrigento C.le	Palermo C.le	16.25	18.20	Fest.
3914/15	Agrigento C.le	Palermo C.le	18.25	20.15	lun-ven
3920/21	Palermo C.le	Agrigento C.le	08.15	10.25	Fest.
3926/27	Palermo C.le	Agrigento C.le	13.30	15.30	Fest.
3936/37	Palermo C.le	Agrigento C.le	20.20	22.20	Definitiva
8840/41	Palermo C.le	Agrigento C.le	05.10	07.25	Definitiva
Linea Palermo-Trapani					
3857	Alcamo	Trapani	10.46	11.30	Definitiva
3858	Trapani	Alcamo	09.25	10.00	Definitiva
3860	Trapani	Alcamo	11.20	13.15	Fest.
3862	Trapani	Alcamo	12.40	13.16	Definitiva
3867	Alcamo	Trapani	19.12	19.50	Definitiva
3881	Alcamo	Trapani	13.20	13.55	Definitiva
3942	Trapani	Palermo C.le	19.20	21.30	Definitiva
8610	Trapani	Alcamo	09.40	11.33	Fest.
8624	Castelvetrano	Alcamo	19.05	19.48	Definitiva
8628	Trapani	Castelvetrano	19.25	20.31	Fest.
8632	Carini	Palermo N.tolo	18.25	19.02	Definitiva
8657	Alcamo	Trapani	08.37	09.15	Definitiva
8661	Alcamo	Trapani	08.40	10.30	Fest.
8680	Trapani	Castelvetrano	20.25	21.30	Definitiva
8682	Trapani	Alcamo	11.00	11.35	Definitiva
8683	Palermo N.tolo	Carini	17.23	17.55	Definitiva
8684	Trapani	Marsala	18.45	19.20	Definitiva
12839	Marsala	Trapani	19.25	20.00	Definitiva
12881	Palermo N.tolo	Capaci	20.05	20.30	Definitiva
12885	Alcamo D.	Castelvetrano	22.25	23.00	Definitiva
12886	Capaci	Palermo C.le	20.30	21.15	Definitiva
Linea Gela-Siracusa					
8701	Gela	Siracusa	06.15	09.47	Fest.
8712	Siracusa	Gela	09.55	13.32	Fest.
8717	Gela	Siracusa	14.15	17.40	Fest.
8735	Gela	Vittoria	16.00	16.30	Definitiva
8736	Siracusa	Modica	19.30	21.15	Fest.
8804	Siracusa	Modica	11.25	13.05	Fest.
22722	Modica	Gela	03.55	05.35	Definitiva
22724	Modica	Gela	19.55	21.35	Definitiva
22725	Gela	Modica	22.18	23.58	Definitiva
Linea Gela-Caltanissetta					
8714	Gela	Caltanissetta C.le	14.18	16.03	Fest.
8715	Caltanissetta C.le	Gela	11.32	13.28	Fest.

Franco Vittorio Scimò

TOSCANA

N° TRENO	TRATTA		PART.	ARR.	SOPPRESSIONE
Linea Pisa-Genova					
3022	Pisa C.le	La Spezia	16.54	18.08	Fest.
6669	Viareggio	Pisa C.le	17.10	17.28	Definitiva
6670	Pisa C.le	Viareggio	16.38	16.56	Definitiva
11877	La Spezia	Pisa C.le	14.18	15.30	Fest.
Linea Pisa-Roma					
1816	Follonica	Livorno C.le	11.10	12.15	Definitiva
3031	Grosseto	Orbetello	09.12	09.54	sabato
6655	Livorno C.le	Follonica	07.30	08.46	Fest.
6656	Follonica	Livorno C.le	09.20	10.41	Fest.
6693	Campiglia	Grosseto	15.45	16.32	Definitiva
6694	Grosseto	Campiglia	17.28	18.27	Definitiva
6777	Campiglia	Grosseto	07.12	07.57	Definitiva
6778	Grosseto	Pisa C.le	13.17	15.30	Definitiva
6941	Pisa C.le	Volterra S.P.	05.50	07.08	Definitiva
6945	Livorno C.le	Volterra S.P.	12.25	13.29	Definitiva
11699	Livorno C.le	Follonica	09.50	11.02	Definitiva
11729	Firenze S.M.N.	Campiglia	18.05	20.54	Fest.
11853	Pisa C.le	Campiglia	04.40	06.01	Definitiva
11856	Campiglia	Firenze S.M.N.	06.20	09.13	Fest.
11894	Grosseto	Pisa C.le	21.56	23.58	Definitiva
Linea Firenze-Roma					
3054	Chiusi	Firenze S.M.N.	05.45	07.40	domenica
3057	Firenze S.M.N.	Chiusi	17.11	18.43	Fest.
6652	Arezzo	Firenze S.M.N.	21.00	22.31	Definitiva
6653	Firenze S.M.N.	Arezzo	22.45	00.12	Definitiva
6711	Firenze S.M.N.	Figline	12.45	13.30	sabato
6712	Figline	Firenze S.M.N.	13.40	14.26	sabato
6727	Firenze S.M.N.	Figline	10.45	11.28	sabato e Fest.
6730	Figline	Firenze S.M.N.	12.05	12.45	sabato e Fest.
11653	Firenze S.M.N.	Arezzo	08.05	09.50	Fest.
11664	Arezzo	Firenze S.M.N.	12.54	14.06	Fest.
11674	Arezzo	Firenze S.M.N.	10.15	11.45	Fest.
11675	Firenze S.M.N.	Arezzo	14.20	15.41	Definitiva
11690	Chiusi	Firenze S.M.N.	19.03	21.35	Fest.
Linea Aulla-Lucca					
6828	Piazza al Serchio	Aulla	05.25	06.03	Definitiva
6829	Piazza al Serchio	Lucca	05.00	06.04	Definitiva
6832	Piazza al Serchio	Aulla	07.08	07.45	Definitiva
6835	Aulla	Piazza al Serchio	06.15	07.00	Definitiva
6854	Piazza al Serchio	Aulla	19.10	19.52	Definitiva
6855	Aulla	Piazza al Serchio	20.43	21.23	Definitiva
Linea Bologna-Pistoia					
6373	Porretta Terme	Pistoia	06.48	07.33	Fest.
6394	Pistoia	Porretta Terme	19.25	20.15	Definitiva
6395	Porretta Terme	Pistoia	20.21	21.09	Definitiva
Linea Viareggio-Firenze					
1810	Firenze S.M.N.	Viareggio	08.08	09.55	Definitiva
3051	Viareggio	Firenze S.M.N.	18.36	20.18	Definitiva
3081	Lucca	Pistoia	09.00	09.39	Fest.
3084	Pistoia	Viareggio	12.15	13.12	Fest.
3087	Viareggio	Firenze S.M.N.	13.38	15.13	Fest.
3088	Firenze S.M.N.	Viareggio	15.40	17.13	Fest.
3091	Viareggio	Pistoia	17.40	18.39	Fest.
6606	Firenze S.M.N.	Lucca	06.12	07.45	Fest.
11799	Pistoia	Firenze S.M.N.	06.00	06.40	Fest.
6609	Viareggio	Lucca	08.31	08.50	sabato
6610	Lucca	Viareggio	10.00	10.20	sabato
6613	Pistoia	Firenze S.M.N.	14.18	15.00	Fest.
11796	Firenze S.M.N.	Pistoia	00.35	01.20	Definitiva
11799	Pistoia	Firenze S.M.N.	06.00	06.40	Fest.
11801	Viareggio	Firenze S.M.N.	05.30	07.18	Definitiva
11802	Firenze S.M.N.	Pistoia	13.12	13.58	sabato
11819	Pistoia	Firenze S.M.N.	14.53	15.39	Definitiva
Linea Pisa-Lucca					
21404/ 6989	Pisa C.le	Lucca	21.35	22.00	Prefest.
6956/ 21367	Lucca	Pisa C.le	07.16	07.40	Fest.
Linea Pisa-Volterra					
6942	Volterra S.P.	Cecina	07.13	07.44	Definitiva
6943	Cecina	Volterra S.P.	07.58	08.28	Definitiva
6944	Volterra S.P.	Livorno C.le	08.33	09.47	Definitiva
6946	Volterra S.P.	Cecina	13.35	14.06	Definitiva
6947	Cecina	Volterra S.P.	14.20	14.50	Definitiva
6948	Volterra S.P.	Pisa C.le	14.55	16.25	Definitiva
Linea Firenze-Faenza					
6801	Firenze S.M.N.	Borgo S.Lorenzo	06.35	07.50	Fest.
6823	Firenze S.M.N.	Borgo S.Lorenzo	21.00	22.05	Prefest.
6826	Borgo S.Lorenzo	Firenze S.M.N.	21.00	22.02	Definitiva
11984	Borgo S.Lorenzo	Firenze S.M.N.	06.40	07.46	Fest.
Linea Firenze-Siena					
6888	Siena	Firenze S.M.N.	19.58	21.38	Fest.
11760	Siena	Firenze S.M.N.	10.56	12.32	Fest.
11769	Firenze S.M.N.	Siena	13.25	15.05	Fest.
11779	Firenze S.M.N.	Siena	15.20	17.03	Fest.
11783	Empoli	Siena	23.28	00.30	Fest.
11794	Siena	Empoli	17.40	18.48	Fest.
Linea Firenze-Livorno					
3100	Livorno C.le	Firenze S.M.N.	06.30	07.54	Fest.
3119	Firenze S.M.N.	Pisa Aeroporto	11.05	12.10	Fest.
3127	Firenze S.M.N.	Livorno C.le	13.35	14.49	Fest.
3138	Pisa Aeroporto	Firenze S.M.N.	16.44	17.49	Fest.
3144	Livorno C.le	Firenze S.M.N.	18.05	19.19	Fest.
6664	Pisa C.le	Firenze S.M.N.	17.08	18.39	Definitiva
6666	Pisa	Empoli	13.37	14.35	Definitiva
6745	Empoli	Pisa	08.50	09.47	Definitiva
6749	Firenze S.M.N.	Empoli	15.52	16.26	Definitiva
11723	Firenze S.M.N.	Pisa C.le	16.42	18.16	sabato e Fest.
11733	Firenze S.M.N.	Pisa C.le	20.05	21.30	Prefest.
11736	Pisa C.le	Firenze S.M.N.	19.40	21.16	sabato e Fest.
11737	Firenze S.M.N.	Livorno C.le	22.41	00.12	Prefest.
Linea Siena-Chiusi					
6917	Siena	Chiusi	16.53	18.17	Definitiva
11776	Chiusi C.T.	Siena	20.25	21.43	Definitiva

Athos Passalacqua

TRENTINO

A seguito di acquisto di servizi da parte della Provincia Autonoma di Trento non sono previste riduzioni dell'offerta.

Mario Benedetti

UMBRIA

N° TRENO	TRATTA		PART.	ARR.	SOPPRESSIONE
Linea Roma-Firenze					
7585	Chiusi	Orte	06.32	07.50	Fest.
7588	Orte	Chiusi	18.17	19.38	Fest.
12179	Chiusi	Orte	04.30	05.45	Definitiva
Linea Orte-Ancona					
12070	Fabriano	Ancona M.ma	06.52	08.05	Fest.
12076	Foligno	Ancona	13.40	16.05	Fest.
12077	Ancona	Foligno	16.32	18.39	Fest.
12086	Orte	Foligno	11.15	12.35	Definitiva
12093	Foligno	Terni	14.15	15.12	Definitiva
12101	Foligno	Orte	20.18	21.37	Definitiva
21563	Foligno	Orte	13.38	14.54	Fest.
21566	Orte	Terni	19.15	19.42	Fest.

Linea Sulmona-Terni

7096	L'Aquila	Terni	07.53	09.40	Definitiva
7106	L'Aquila	Terni	13.15	15.13	Definitiva
7117	Terni	L'Aquila	16.43	18.40	Definitiva

Giovanni Pinchi

Valle d'Aosta

A seguito di acquisto di servizi da parte della Regione non sono previste riduzioni dell'offerta.

Edoardo Gorzegno

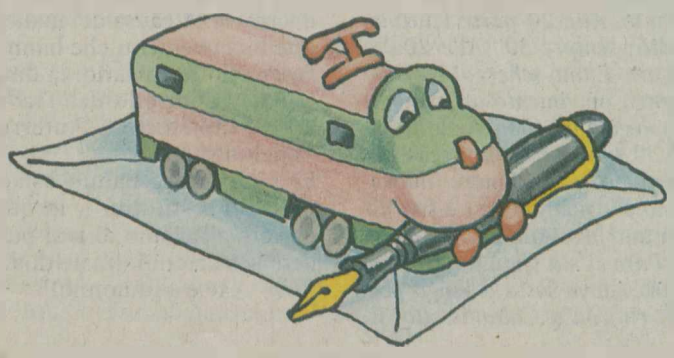
Veneto

N° TRENO	TRATTA		PART.	ARR.	SOPPRESSIONE
Linea Milano-Venezia					
2555	Milano C.le	Verona P.N.	16.20	18.39	Definitiva
5504	Verona P.V.	Peschiera	13.28	13.55	Definitiva
5617	Vicenza	Venezia S.L.	19.18	20.32	Definitiva
20458	Venezia S.L.	Verona P.N.	07.03	09.05	Fest.
20481	Brescia	Padova	12.35	15.11	Fest.
20504	Venezia S.L.	Vicenza	22.38	23.48	Definitiva
Linea Venezia-Trieste					
5902	Portogruaro	Venezia S.L.	05.24	06.32	Definitiva
5913	Venezia S.L.	Portogruaro	14.38	15.47	sabato e Fest.
5916	Portogruaro	Venezia S.L.	16.33	17.43	sabato e Fest.
5917	Venezia S.L.	Portogruaro	17.32	18.42	Fest.
5920	Portogruaro	Venezia S.L.	20.27	21.33	Fest.
11101	Venezia S.L.	Portogruaro	00.42	01.51	Definitiva
Linea Venezia-Udine					
5800	Venezia S.L.	Sacile	00.25	01.41	Definitiva
5801	Treviso	Venezia S.L.	04.45	05.17	Fest.
5818	Venezia S.L.	Sacile	16.44	17.57	sabato
5821	Sacile	Venezia S.L.	18.35	19.46	sabato
5826	Venezia S.L.	Treviso	23.22	23.56	Definitiva
Linea Verona-Bologna					
6399	Verona P.N.	S.Felice	14.55	16.21	Definitiva
6400	Poggio Rusco	Verona P.N.	11.42	12.38	Definitiva
Linea Mantova-Monselice					
5561	Legnago	Monselice	05.36	06.15	Fest.
5562	Monselice	Mantova	06.32	08.12	Definitiva
5564	Monselice	Mantova	07.20	08.58	Fest.
5569/					
6416	Mantova	Padova	12.34	14.37	Fest.
5571	Mantova	Monselice	16.28	18.05	Fest.
6425/					
5572	Padova	Mantova	14.57	16.55	Fest.
5574	Monselice	Legnago	18.23	19.07	Fest.
5575	Mantova	Monselice	18.28	20.05	Definitiva
5577	Mantova	Legnago	19.43	20.41	Definitiva
5590	Legnago	Nogara	16.39	17.00	Definitiva
5595	Nogara	Legnago	17.39	18.00	Fest.
33597/					
2954	Mantova	Venezia S.L.	07.37	10.03	Definitiva
11495/					
33598	Venezia S.L.	Mantova	16.30	19.19	Definitiva
Linea Mantova-Verona					
2726	Mantova	Verona P.N.	08.50	09.23	Definitiva
5534	Mantova	Verona P.N.	11.37	12.23	Definitiva
Linea Verona-Rovigo					
5583	Legnago	Rovigo	07.30	08.16	Fest.
5586	Rovigo	Verona P.N.	12.38	14.37	Fest.
5587	Legnago	Rovigo	12.32	13.18	Definitiva
5588	Rovigo	Legnago	14.38	15.28	Fest.
5589	Legnago	Rovigo	13.36	14.24	Fest.
5590	Rovigo	Verona P.N.	15.38	17.45	Definitiva
5592	Rovigo	Verona P.N.	17.38	19.45	Definitiva
5593	Legnago	Rovigo	17.32	18.18	Definitiva
5594	Rovigo	Legnago	18.38	19.28	Definitiva
5595	Verona P.N.	Legnago	16.56	18.00	Fest.
5597	Legnago	Rovigo	18.32	19.18	Fest.
5598	Rovigo	Legnago	20.48	21.35	Fest.
5599	Verona P.N.	Rovigo	18.55	20.39	Fest.
Linea Chioggia-Rovigo					
6436	Chioggia	Adria	06.10	06.40	Definitiva
6458	Adria	Rovigo	20.39	21.04	Definitiva
6459	Rovigo	Adria	20.06	20.30	Definitiva
6560	Adria	Rovigo	07.53	08.18	Definitiva
6561	Rovigo	Adria	07.01	07.26	Definitiva
6562	Adria	Rovigo	10.50	11.15	Definitiva
6563	Rovigo	Adria	09.40	10.05	Definitiva
6564	Adria	Rovigo	12.50	13.15	Definitiva
6565	Rovigo	Adria	11.40	12.05	Definitiva
6566	Adria	Rovigo	14.50	15.15	Definitiva
6567	Rovigo	Adria	13.40	14.05	Definitiva
6568	Adria	Rovigo	16.50	17.15	Definitiva
6569	Rovigo	Adria	15.40	16.05	Definitiva
6570	Adria	Rovigo	18.50	19.15	Definitiva
6571	Rovigo	Adria	17.40	18.05	Definitiva
6573	Rovigo	Chioggia	16.47	17.44	Definitiva
Linea Treviso-Vicenza					
2826	Treviso	Vicenza	12.55	13.42	Definitiva
2828	Treviso	Vicenza	13.50	14.40	Definitiva
2829	Vicenza	Treviso	14.08	14.58	Definitiva
5653	Vicenza	Treviso	16.18	17.22	Fest.
5660	Treviso	Vicenza	20.25	21.35	Definitiva
5661	Vicenza	Treviso	21.45	22.48	Definitiva
Linea Conegliano-Ponte nelle Alpi					
5668	Conegliano	Vittorio Veneto	09.27	09.40	Definitiva
5669	Vittorio Veneto	Conegliano	09.48	10.00	Definitiva
5670	Conegliano	Vittorio Veneto	10.10	10.23	Definitiva
5671	Vittorio Veneto	Conegliano	10.33	10.45	Definitiva
5678	Conegliano	Ponte nelle Alpi	11.42	12.24	Definitiva
5685	Ponte nelle Alpi	Conegliano	13.36	14.18	Fest.
5687	Ponte nelle Alpi	Conegliano	16.31	17.07	Definitiva
Linea Treviso-Venezia					
2765	Treviso	Venezia S.L.	22.32	23.03	Lav.
Linea Padova-Calalzo					
2768	Padova	Belluno	22.15	23.56	Definitiva
5735	Belluno	Padova	04.23	06.12	Definitiva
5744	Belluno	Calalzo P.d.C.	11.30	12.23	Fest.
5745	Calalzo P.d.C.	Ponte nelle Alpi	12.43	13.26	Fest.
Linea Treviso-Montebelluna					
5898	Treviso C.le	Montebelluna	20.00	20.22	Definitiva
5899	Montebelluna	Treviso C.le	20.45	21.03	Definitiva
Linea Padova-Bassano					
5840	Padova	Bassano d.G.	12.05	13.03	Fest.
5841	Bassano d.G.	Padova	13.23	14.19	Fest.
5849	Bassano d.G.	Padova	16.48	17.45	Definitiva
Linea Primolano-Venezia					
5731	Bassano d.G.	Venezia S.L.	21.25	22.34	Definitiva
5700	Venezia S.L.	Bassano d.G.	06.14	07.23	Fest.
5703	Primolano	Bassano d.G.	05.56	06.33	Definitiva
5728	Venezia S.L.	Bassano d.G.	20.50	22.06	Definitiva
Linea Padova-Venezia					
5619	Padova	Venezia S.L.	21.47	22.30	Definitiva
20450	Venezia S.L.	Venezia Mestre	00.20	00.29	Definitiva
20451	Venezia Mestre	Venezia S.L.	00.54	01.03	Definitiva
20455	Padova	Venezia S.L.	06.04	06.46	Definitiva
20468	Venezia S.L.	Padova	10.25	11.07	Fest.
20477	Padova	Venezia S.L.	12.52	13.35	Fest.
20485	Padova	Venezia S.L.	15.45	16.26	Fest.
20500	Venezia S.L.	Padova	20.25	21.07	Lav.

Paolo Galletta

Lettere&lettere

Cari lettori,
Paolo Balletti di San Bartolomeo al Mare (Imperia) ci ha scritto: «Egr. sig. Direttore, da parecchi mesi non ricevo più la rivista "Amico Treno". Non vi siete nemmeno degnati di comunicarmi le motivazioni per cui non mi inviate più il vostro periodico. È un'offesa! Comunque le scrivo anche per dirle che per me "Amico Treno", con i suoi articoli interessanti e umoristici, rappresentava sempre una piacevole lettura, nonostante lo ricevessi con qualche mese di ritardo. Ora le chiedo di inviarmi, se non altro, le motivazioni di questa "scomparsa" singolare del suo periodico e spero che si risolva tutto al più presto (...)». Al nostro amico Paolo indirizziamo il primo "grazie" del 1997... e i numeri arretrati (certamente il suo risentimento non sarebbe stato così evidente se avesse avuto modo di leggere sul numero 6/96 le scuse rivolte agli abbonati per il ritardo nelle consegne postali della rivista). Non c'è stata, da parte nostra, alcuna negligenza o volontaria omissione: abbiamo sempre cercato di contenere al massimo gli inconvenienti nella distribuzione del periodico e ora, in vista dell'abbonamento a pagamento, ci stiamo sforzando per evitare ogni possibile disguido. La vostra collaborazione, attraverso tempestiva segnalazione di eventuali errori o ritardi, è per questo indispensabile.
Passiamo a una comunicazione per i tantissimi amici, di vecchia data o di recente conoscenza, che ci hanno augurato "buon lavoro" per il nuovo anno, complimentandosi per quello svolto in precedenza: se per caso non dovessero trovare il loro nominativo nell'elenco che riproduciamo di seguito... è solo per ragioni di spazio. Ci perdonino l'omissione, cercheremo di rimediare sul prossimo numero.
"Grazie" a: Franco Bertoli – Porpetto (Udine), Cristina Bigoni – Fraore (Parma), Sergio Bozzato – Portogruaro (Venezia), Carlo Bravi – Jesi (Ancona), Pierfranco Brolis – Corniglia (La Spezia), Davide Buscato – San Donà di Piave (Venezia), Lucia Cirri – Firenze, Evangelista Conciatori – Ceprano (Frosinone), Lorenzo De Polo – Collegno (Torino), Guido Dominici – Sesto Fiorentino (Firenze), Maria Grazia Ferrari – Tirano (Sondrio), Fabrizio Giulianelli – Rimini, Filippo Giunta – Patti (Messina), Gabriele Lami – Livorno, Giuseppe Licitra – Catania, Marco Lombardo – Roma, Gabriele Mannino – Castelfrentano (Chieti), Alessandro Masci – Bastia Umbra (Perugia), Benedetto Meli – Messina, Luigi Miglio – Montecatini Terme (Pistoia), Marzia Ognibene – Genova, Luigi Paradisi – Castelbellino (Ancona), Massimo Pintaudi – Piraino (Messina), Fausto Riccitelli – Roma, Cristina Rossi – Roma, Luigi Russo – Napoli, Ferdinando Sambruna – Seregno (Milano), Gabriele Sbattella – Porto San Giorgio (Ascoli Piceno), Mauro Tassan Lugrezin – Venezia, Stefania Tizzi – Graz (Austria) e Ivan Viazzi – Vado Ligure (Savona).
Ringraziamo, in particolare, per le segnalazioni e per i suggerimenti: Giacomo Abbate di Savona, padre Antonio Bellena di Venezia, Sergio Berio di Roma, Vittorio Brandi di Asti, Alessandro Caprotti di Monza (Milano), Pietro Carosi di Ciampino (Roma), Adriano Carugati di Agrate Brianza (Milano), Pier Luigi Del Prete di Mosso Santa Maria (Biella), Roberto De Luca di Bologna, Enrico Denti di Reggio Emilia, Pacifico Di Carmine di Roma, Mario Ferracuti di Fermo (Ascoli Piceno), Luigi Frattini di Verona, Filippo Gramignazzi Serrone di Benevento, Georges Lentulo di Nizza (Francia), Dominique Lorenzetti di Calvire (Francia), Roberto Maieron di San Vito al Tagliamento (Padova), Mirella Maino di Busto Arsizio (Varese), Giuseppe Mangani di Milano, Luigi Micheli di Viareggio (Lucca), Carlo Negro di Pralungo (Biella), Carlo Rausa di Santa Maria La Bruna (Napoli), Francesco Romano di Scisciano (Napoli), Manfredi Villani di Pieve Emanuele (Milano), Rainer Weissengruber di Linz (Austria), Bruno Zanarini di Casalecchio di Reno (Bologna) e Elvidio Zanchetta di Crema (Cremona).
Molti amici ci hanno inviato materiale da pubblicare, suggerendoci di creare una rubrica riservata agli scritti dei nostri lettori. In particolare: Maurizio Aliverti di Milano, Giovanni Daniele di Savona, Giandomenico Fubelli di Roma (che ringraziamo anche per i consigli), Bruna Giuntini di Capolona (Arezzo), Giacomo Sandri di Mogliano Veneto (Treviso), Bruno Scivoletto di Parma e Gabriella Zoff di Udine.
Desideriamo ringraziarli e approfittiamo di questo spazio per chiedere loro, qualora fossero interessati a partecipare al "Racconto del mese", di rispedire alla redazione gli elaborati, seguendo le modalità illustrate sul numero scorso a pag. 27 (dove abbiamo presentato la proposta "Al posto di terza classe") e su questo numero a pag. 28.
Salutiamo un nuovo amico, Eric Suzanne di Pertuis (Francia), un "marinaio dello Stato", che ci ha scritto: «Io mostro un vivo interesse per il vostro periodico mensile, anche se sono un francese lontano da la Fs. Mi piacerebbe ricevere al mio indirizzo il simpatico 'Amico Treno', il famoso mensile delle proposte in movimento! Scusate il stile di questa lettera ma cominciavo appena di imparare la lingua italiana. L'Amico Treno è un prezioso aiuto». Con molto piacere apprendiamo che il nostro mensile... delle proposte in movimento si muove in treno e... in nave! Un messaggio per Alessandra di Torino: ti siamo vicini, sperando che il tuo sogno possa avverarsi presto. Grazie per la bella lettera.Un grandissimo abbraccio, infine, al nostro caro amico Argante Rossi di Rovigo, al quale auguriamo di trascorrere un sereno 1997 (Le rinnoviamo l'invito di venirci a trovare... magari in occasione del Suo 84° compleanno!).



LA SCOMMESSA

Egregio ingegnere, sono uno dei "trecento" di Pietrarsa e desidero esprimerLe il mio apprezzamento per la manifestazione del 3 ottobre.
Come tutte le prime volte, la semplice curiosità poteva predominare sul significato connesso all'evento: non mi pare sia stato così.
In un momento certo difficile per le Ferrovie, per le vicende giudiziarie in corso come per le restrizioni economiche, fondare strutturalmente un dialogo con la clientela è insieme un rischio e un atto di coraggio; in una parola, una sfida che le Fs lanciano e che tocca a noi, inediti "clienti organizzati", raccogliere con realismo e tenacia, con fantasia e partecipazione.
Comunicare insieme in una rivista che non si può definire "aziendale" tout-court (ed è anche questa un'evoluzione), definendo piattaforme di dialogo con le pubbliche Istituzioni, è una bella scommessa: auguriamoci reciprocamente di vincerla, nell'interesse di tutti...
Auguro dunque buon lavoro, a Lei e Collaboratori, augurandolo nel contempo a me stesso in termini di attenzione e impegno.
E concediamoci un ricordo, ormai, di Pietrarsa luminosa e affollata: l'avevo vista già due volte, da ferramatore incallito, ma deserta e malinconica, quasi priva d'identità: mangiare fra le locomotive è stato bello, anche perché sembrava che anch'esse si rifocillassero, riprendendo a stantuffare... Cordialità.

Mario Vio
Assessore ai Trasporti Provincia di Padova
Delegato Assoutenti Veneto

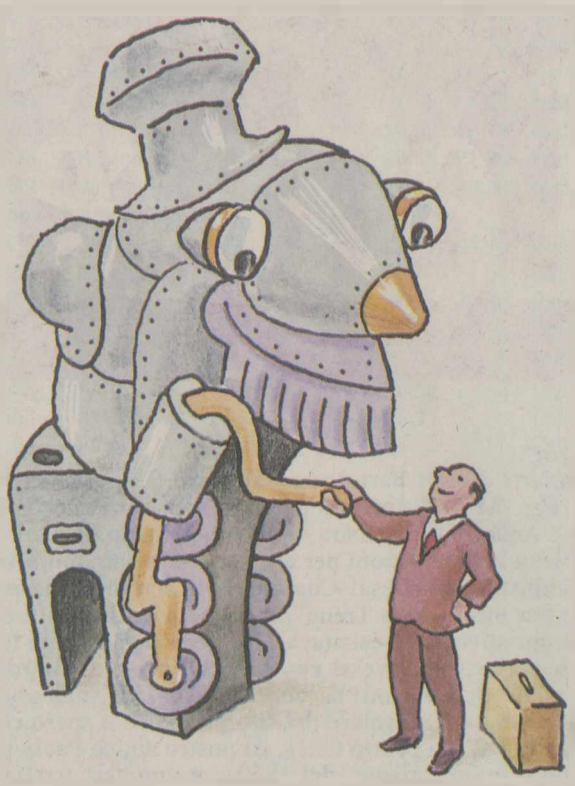
Ben venga la "semplice curiosità" se aiuta a cogliere così lucidamente, come Lei molto gentilmente mi ha testimoniato, i rischi e al contempo le opportunità offerte da un dialogo fra clienti, produttori e programmatori di trasporto locale.
Sono riconoscente a Lei, nella veste *privata* di "ferramatore incallito", per gli apprezzamenti rivolti al 1° "Festival di Amico Treno". Ma sono ancor più lusingato che Lei, nella veste *pubblica* di Assessore ai trasporti in una Provincia vivace e dinamica qual è Padova, abbia accettato la scommessa a superare i recinti istituzionali produttivi e sociali in cui si vorrebbe rinchiudere il problema della mobilità nel nostro Paese.
Non ci resta che osare vincere. Sono altresì convinto che il terreno su cui si consumerà la scommessa ci proporrà altre occasioni di incontro (speriamo non troppo lontane nel tempo).
Un piccolo appunto. I "trecento" di Sapri, da Lei evocati nella lettera, fecero una brutta fine. Noi "ottocento" di Pietrarsa ci meritiamo di più e di meglio. Almeno ce lo auguriamo!

Cesare Vaciago

LE MIE RAGIONI

Caro Vaciago, premesso che sono disperatamente convinto della sostanziale inutilità di queste parole, debbo tuttavia farlo per ragioni di coscienza (mia).
5 giugno '96, ieri. Stazione di Caltanissetta. In attesa dell'8629 per Licata. Due minuti prima della partenza scatta il tabellino dei 30' di ritardo. Pazienza. Ad ogni cambiamento d'orario succede. Nessun annuncio all'altoparlante. Alle 20 parte l'ultimo treno per Canicattì. Il tabellino indica sempre 30'. Alle 20.05 scattano i 45'. Alle 20.20 scattano 2 ore. È uno scherzo! Nessun annuncio all'altoparlante. In Dirigenza movimento un signore incazzatissimo (è il Capo) non dà spiegazioni (non vuole? non sa?). Libro e sala d'aspetto. Alle 22.30 sparisce il mio treno da tutti i tabelloni. In Drigenza movimento un altro signore (nuovo Capo, incazzatissimo perché sul treno che non arriva c'è suo figlio) mi dice che – forse – arriva un autobus. Alle 23.15 arriva l'autobus. Sempre nessun annuncio. Pare ci sia stata una frana. Parte l'autobus per Caltanissetta Xirbi, dove sosta a lungo per aspettarne un altro da Palermo, poi ritorna a Caltanissetta. E parte all'una del mattino. Arrivo a casa alle 2. A raccontarlo magari non fa tanta impressione. Ma prova a esserci.
Succede. Evento eccezionale non prevedibile. Quello che invece non dovrebbe succedere, dato che la frana si era verificata alle 5 del pomeriggio, è che nessuno sembrava sapere nulla. È la fesseria dei ritardi centellinati. È la mancanza di responsabilità e di spirito d'iniziativa (impossibile prendere una macchina dal deposito?). È l'incapacità congenita dei Dirigenti di quest'Azienda. A partire da quel somaro del Capo Compartimento che vi ostinate a non licenziare.
Un cordiale vaffanculo.

Salvatore Scuto
Licata (Agrigento)



Per migliorare il servizio offerto è indispensabile un completo ed efficace sistema di informazioni al cliente. Purtroppo, non sempre è possibile fornire ai viaggiatori indicazioni tempestive ed esaurienti. Può capitare, a esempio, che in talune situazioni di emergenza, conseguenti al verificarsi di eventi imprevedibili, gli operatori addetti non siano in grado di ricevere con sufficiente anticipo tutte le informazioni utili a dare comunicazioni puntuali in merito all'accaduto.
Il 5 giugno 1996, il treno 8629 che effettua il percorso Caltanissetta Xirbi-Gela (partenza da Caltanissetta Centrale alle ore 19.36, arrivo a Licata alle ore 20.53) è partito alle 0.57 ed è stato espletato con autoservizio sostitutivo.
Le condizioni atmosferiche particolarmente inclementi (pioggia battente, fango e smottamenti) hanno infatti provocato in quella data difficoltà per l'intero sistema di comunicazioni e di trasporto, con conseguenti interruzioni di strade e ferrovie. A causa del maltempo, si sono verificati nella zona due inconvenienti che hanno avuto pesanti ripercussioni sull'esercizio ferroviario: la disconnessione totale del sistema di C.T.C. (Controllo del Traffico Centralizzato) sul tratto Villalba-Fiumetorto e l'interruzione della linea tra Villalba e Vallelunga.
Le circostanze hanno ostacolato anche la circolazione dei pullman sostitutivi e, in qualche caso, è stato necessario ricorrere all'ausilio di taxi per consentire ai clienti di raggiungere le stazioni/fermate di destinazione.
P. S. "A te e a tu nonno!"

Cesare Vaciago

NON PROPRIO TUTTI IN TAXI

In qualità di convinto assertore della difesa dell'ambiente urbano da tutti gli inquinamenti acustici e atmosferici causati dalla caotica congestione del traffico automobilistico, che nelle ore di punta sembra aver condannato i nostri centri abitati a gironi dell'inferno dantesco, invivibili per una società che si pretende civile e rispettosa dei diritti fondamentali di tutti i cittadini, desidero esprimerVi il mio più vivo apprezzamento per l'articolo da Voi pubblicato sul recente numero 8 di "Amico Treno" con il quale avete lodevolmente contribuito a far conoscere ai numerosi lettori della rivista il recente libro di Guido Viale "Tutti in taxi".

Sono ben convinto che questo Vostro articolo, che analizza eloquentemente il contenuto del libro di Viale, contribuirà notevolmente ad aumentare la vendita di questo interessante saggio su di un tema di grande attualità che valuta tutte le possibili alternative all'attuale uso indiscriminato dell'auto nei nostri agglomerati urbani.

Avendo già preso visione del contenuto di questa interessante pubblicazione, ho potuto constatare che purtroppo il Viale non ha accennato al luttuoso bilancio di vittime che ogni anno nel nostro Paese è causato dall'uso indiscriminato e irresponsabile dell'auto, né viene menzionato il fatto che i nostri governanti restano impassibili di fronte a questo desolante spettacolo causato dalla marea incalzante di auto in circolazione che rende a noi altri cittadini sempre più difficile poterci muovere a piedi per le nostre strade cittadine.

Considerando questa critica situazione ormai insostenibile, stimiamo che l'unica soluzione possibile sarebbe quella di vietarne l'uso, incentivando la costruzione di nuove metropolitane nelle aree urbane.

C'è tuttavia da osservare che tale soluzione innovativa potrà essere decisa solo da uomini di Governo responsabili e coscienti dell'urgenza di trovare una soluzione a questo nostro grave problema ambientale, causato dall'uso irresponsabile dell'auto.

Purtroppo quello che possiamo constatare è il fatto che questi nostri governanti sono unicamente preoccupati di portare il nostro Paese nell'area dell'Euromercato e questo ci rende molto scettici sulla possibilità di poter arrivare a una equa soluzione di questo nostro grave problema ambientale.

Pertanto, sarei veramente lieto di poter rileggere un Vostro nuovo articolo su questo argomento che esamini criticamente questo nostro problema ambientale al fine di sollecitare l'interessamento di quanti sono preposti alla sua possibile soluzione. Distinti saluti.

Tommaso Cesino – Salerno



Rilevazioni attendibili attestano che un numero sempre crescente di automobilisti nutre le stesse nostre preoccupazioni. Automobilisti pentiti? I dati di vendita delle auto non lo confermano. Di certo si tratta di guidatori che percepiscono gli effetti collaterali dell'uso dell'automobile: fastidio, disagio, arrabbiature e una sorta di dipendenza che sempre più spesso vincola, invece di liberare, la scelta di spostamenti. Un saggio come quello di Guido Viale ha il pregio di portare a razionalità questa nebulosa di percezioni. Di qui alla decisione di condividere sulle pagine di "Amico Treno" questa mia "scoperta", il passo è stato breve. Pur limitandomi a informare i lettori con ampie citazioni testuali e nel rispetto dello sviluppo degli argomenti, il tono di quella mia recensione è risultato – colpevolmente – "poco neutrale".

Credevo che la segnalazione non risultasse "fastidiosa" per i lettori del nostro periodico. Tuttavia, qualche terminale nervoso più scoperto ha reagito: cito per tutti un articolo di Luciano Garibaldi comparso su "Il Secolo d'Italia" del 31/10/96. L'articolista – in due brevi colonne – con pari furore polemico se la prendeva con il passato politico di Viale, con Necci, con le macchinette obliteratrici, con le multe in treno, con questa rivista e – dulcis in fundo – con me per aver recensito in un "impeto di esaltazione mistica" il saggio in questione.

L'incauto non sospetta che il problema dell'auto, e dei limiti necessari alla sua pervasività, travalica la sinistra, la destra, il centro, il sopra e il sotto. E forse ignora che un intellettuale come Quirino Principe – che egli dovrebbe riconoscere in sintonia con il proprio schieramento – già anni fa sosteneva e scriveva argomenti critici contro l'auto simili a quelli presenti in "Tutti in taxi".

Piuttosto che polemiche arruffate e autoreferenziali, preferisco ascoltare chi, come Francesco Ciafaloni sulle pagine de "L'Indice" dell'ottobre scorso, tenta di spostare più in là l'argomento. Nella sua recensione dello stesso libro, infatti, egli ravvisa la necessità di superare la "demonologia" che implica l'elencazione – peraltro giusta – dei mali dell'auto, per muoversi verso un'indagine sui rapporti dinamici che sottendono tutte le parti "in commedia"; questo aiuterebbe meglio a delineare un quadro più rispondente del mondo e a trovare soluzioni più efficaci della proposta di taxi collettivi (o dell'abolizione dell'auto, come Lei auspica).

Come vede, signor Cesino, non si è che agli inizi di un confronto che è stato e sarà anche acceso, non foss'altro che per le resistenze a volte feroci a difesa di abitudini individuali consolidate, e per i conti non facili della patria economia così fortemente sbilanciata sulla produzione automobilistica.

Qualsiasi veste politica avranno i tentativi di soluzione del problema, credo però che un peso fondamentale avrà il mutamento diffuso dei comportamenti individuali. In questo ognuno di noi ha un ruolo decisivo e non delegabile ad altri.

DA PORRETTA A PRACCHIA

Vorrei segnalarvi alcuni inconvenienti, da me personalmente riscontrati, dovuti a una non precisa informazione.

1) Domenica 28.07.96 sul treno 6345 con partenza da Bologna alle 09.17, munito di biglietto AR Bologna-Pracchia, durante il controllo del biglietto domandavo al capotreno: «Dopo Porretta?». La risposta fu: «Il treno non c'è, ma l'autobus». «Grazie – risposi – era solo per conferma».

In effetti ricordavo di aver letto nel numero di aprile 1996 di "Amico Treno" di importanti lavori. Quindi, appena giunto a Porretta Terme, raggiungo il piazzale dove noto due pullman recanti la dicitura del tragitto: Ponte della Venturina, Bivio S. Mommè-La Cugna, Pistoia. Il dubbio mi sorse quando riscontrai la mancanza di Pracchia che, ferroviariamente, è più significativo di San Mommè. Dopo alcuni minuti di attesa giunge il con-

ducente del bus che alla mia domanda risponde: «Per Pracchia c'è il treno!». Mi precipito all'interno della stazione. Binari liberi, nessun treno... Domando in biglietteria e mi si risponde: «Pracchia? C'era il treno poc'anzi alle 10.21». Anche se piuttosto contrariato non me la prendo più di tanto, pensando che errare è umano. Però il capotreno aveva letto ben bene il mio biglietto prima di forarlo!! Vabbé, appuntamento disdetto, si rimanda ad altra data. Le sorprese non finiscono qui. Nelle circa 2 ore di attesa del treno 6350 per Bologna ho modo di leggere con tutto comodo i muri della stazione. Ben visibili vi erano almeno due cartelli con tanto di freccia indicatrice: "Servizio Sostitutivo Porretta-Pistoia". Null'altro. Informazione corretta ma, poiché è incompleta, offre la possibilità di equivoci sulle località effettivamente raggiunte per mezzo del suddetto Servizio. Ho avuto modo di rilevare che l'impianto sonoro di Porretta mostra punti deboli: se sono presenti un gruppo di persone un poco rumorose vi sono evidenti difficoltà a recepire i messaggi; se l'annuncio è concomitante allo stridere dei freni del treno la comprensibilità è assolutamente nulla!

2) Domando presso la biglietteria il prossimo treno per Pracchia. «13.21» è la risposta. Ritorno a leggere i muri dell'atrio che, però, indicano una corsa anche alle 12.21 (treno 6383) senza alcuna annotazione sul fatto che non si effettua nei giorni festivi. La cosa che mi ha molto stupito può essere così riassunta: «Come è possibile che una tabella esposta al pubblico dal 02.06.96 fino al 28.07.96 non porti un emendamento?!».

3) Finalmente salito sul treno 6350 per Bologna, mi sento in dovere di informare il capotreno del fatto descritto al punto 2; egli (anzi, ella, trattandosi di una signora) consulta un registro in dotazione e mi conferma che il 6383 non circola di domenica. Ciò nonostante mi invita ugualmente a compilare un'apposita scheda di segnalazione. Cosa che ho fatto.

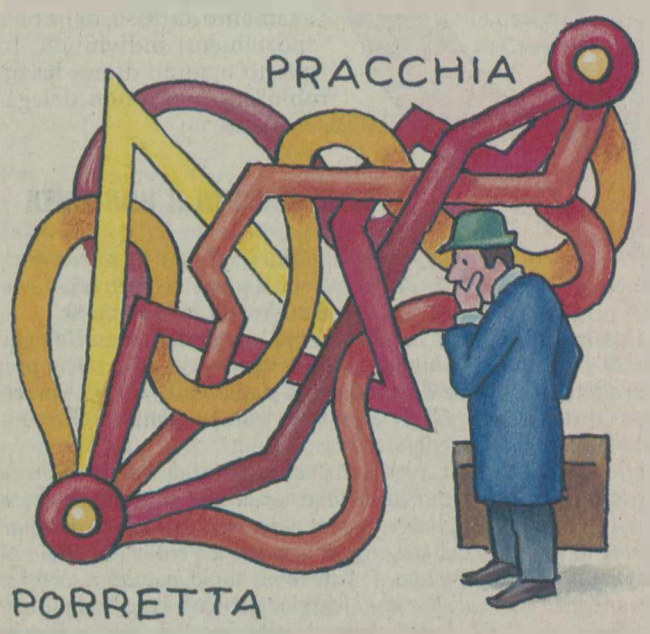
Una volta a casa consulto l'orario della... "concorrenza" (Pozzo Editore) il quale, ebbene, conformemente all'Orario esposto nell'atrio di Porretta, mi dice che il 6383 circola TUTTI I GIORNI (!).

4) Pur consapevole che pubblicare una rivista periodica è questione assai complessa, vorrei domandare il motivo per cui su "Amico Treno" non si è provveduto a destinare un piccolo spazio agli orari di arrivo e partenza delle 6 coppie di treni di cui si fa menzione a pag. 37 del numero di aprile '96. L'apposito cartello nell'atrio di Porretta indica che tali limitazioni terranno validità fino al 31.07.96. E dopo tale data?

5) È possibile per voi fare una previsione a medio termine su ciò che potrebbe essere il futuro del servizio ferroviario sulla Bologna-Porretta-Pistoia? Non vi nascondo una certa apprensione, perché chi vi scrive non possiede la patente e perciò deve fare affidamento sui mezzi pubblici disponibili.

Buon lavoro a voi e sempre miglior successo ad "Amico Treno".

Pierluigi Turrini – Bologna



I disagi che ha dovuto subire il signor Turrini ci toccano molto direttamente, perché riguardano un settore che riteniamo essenziale: l'informazione alla clientela. E come abbiamo più volte ripetuto quando un messaggio non giunge a destinazione o viene interpretato in maniera insufficiente la colpa è innanzitutto di chi lo trasmette.

In questa circostanza c'è poi un'ulteriore aggravante: agivamo in una tipica situazione di "monopolio", in quanto il nostro cliente non è fornito di patente.

In merito ai servizi di trasporto, c'è però da sottolineare che le Fs durante tutto il periodo dei lavori sulla tratta Porretta-Pracchia hanno sempre effettuato, seppure in forma ridotta, i necessari collegamenti ferroviari, per consentire un minimo di mobilità alla popolazione della alta Valle del Reno, già penalizzata da una interruzione dell'unica via di collegamento fra le due località. È quindi sicuramente errata l'informazione che ha ricevuto in treno il nostro lettore: il servizio automobilistico sostitutivo permetteva collegamenti veloci solo fra Porretta e Pistoia, non potendo i mezzi su gomma transitare da Pracchia.

In merito alla mancanza di indicazioni sulla temporanea sospensione del treno 6383 (quello delle 12.21) possiamo ipotizzare che il cliente abbia consultato il quadro orario generale ma non il manifesto che informava sulle variazioni di carattere transitorio intervenute sulla tratta a causa dei lavori.

Sempre a proposito del Regionale 6383, dobbiamo precisare che questo treno, contrariamente a quanto asserisce il signor Turrini, si effettua anche nei giorni festivi.

E ora uno sguardo al futuro: la linea Bologna-Porretta-Pistoia tornerà in piena efficienza dopo l'ultima tranche di lavori, che, a partire dai primi mesi di quest'anno, riguarderanno la tratta Porretta-Pracchia. Gli interventi dovrebbero durare all'incirca 45 giorni.

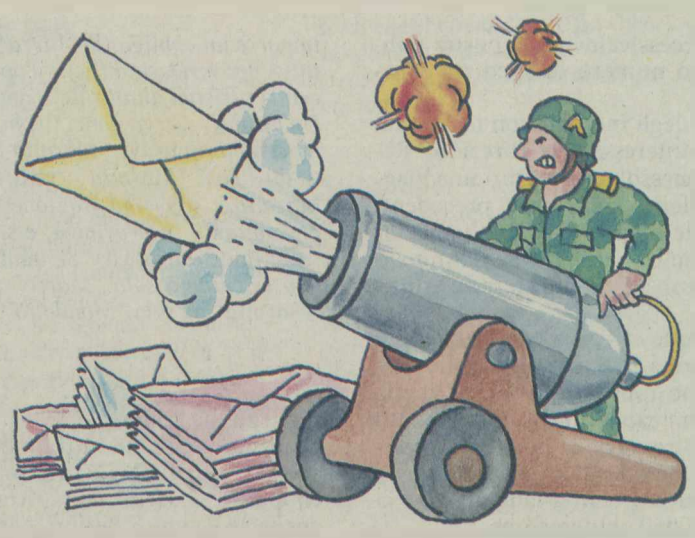
Per quanto riguarda infine il "rimprovero" mosso ad "Amico Treno" dobbiamo far notare che la nostra rivista, per non limitare il numero delle notizie, in qualche caso omette quei dettagli che possono essere facilmente reperiti presso altre strutture. In questa circostanza, peraltro, ci è sembrato che la segnalazione contenesse tutte le informazioni utili a orientare la clientela, in quanto gli orari dei convogli erano a disposizione di tutte le stazioni della linea, cioè di una fonte più immediata, in grado di comunicare tempestivamente anche tutte le eventuali variazioni. Per il futuro cercheremo comunque di tener conto del suggerimento del nostro lettore.

QUANDO UNA RISPOSTA NON BASTA

Spett.le Redazione, una sola risposta a 28 lettere è un po' poco: se rivolgo una domanda a qualcuno, è improbabile che questi si giri dall'altra parte, al massimo mi risponde: "Non so". Sarebbe stato gradito un accenno di risposta, anche accomunato ad altre di altri lettori sugli stessi argomenti, tanto più che i problemi affrontati potevano interessare molta gente (es. tutti gli utenti della Novara-Biella-Santhià). I casi quindi sono due: o ci si vergogna di situazioni ingiustificabili (biglietterie con orari assurdi e non in grado di svolgere taluni compiti tipo biglietti per l'estero, sportellisti incompetenti, coincidenze ridicole, ecc., ecc.) oppure non si ritiene di rispondere solo perché la buona educazione difetta.

Comunque (sempre ammesso che qualcuno legga le mie lettere e non vengano cestinate appena si legge il nome del mittente) io provo di nuovo a scrivere.

Anzitutto, una proposta. Visto che lo spazio per i quesiti dei lettori è sempre insufficiente, visto che le domande sono parecchie e visto che ogni anno per luglio e agosto esce un numero unico, perché non dedicare il numero di agosto interamente alla rubrica "Lettere & lettere"?



Ora passo alle domande.
a) A cosa serve essere abbonati se il giornale arriva a casa un mese e mezzo dopo la sua distribuzione nelle stazioni? Tanto vale disdire l'abbonamento allora.
b) Finalmente sono riuscito a prendere parte a una riunione della clientela indetta in occasione dei nuovi orari estivi, quella del 31/5 a Torino, riunione interessantissima, tuttavia:
1. perché pubblicizzarla così tardi? (Io l'ho saputo per caso il 29/5 da un volantino alla stazione di Santhià, a Biella, neanche a parlarne),
2. perché tenerla così tardi? (quando ogni controproposta a eventuali orari incongruenti o coincidenze assurde, a due giorni dall'avvio degli orari nuovi era inutile),
3. perché negli anni scorsi si veniva a sapere delle riunioni solo dopo che erano già state effettuate?
c) A proposito di vidimazione biglietti. Ormai è entrata nell'uso comune, le regole sono quelle (anche se portate a conoscenza dell'utenza in ritardo e male), però Vi spiacerebbe evitare di renderVi ridicoli dicendo che sui bus si fa da anni?
Questo perché:
– le vidimatrici sono sui bus e non a terra, quindi è più comodo e pratico;
– le vidimatrici sui bus funzionano TUTTE.
Con la vidimazione obbligatoria dei biglietti è entrata in vigore anche la norma che si possono effettuare tutte le fermate intermedie che si vuole, purché nell'ambito di validità del biglietto (6, 24 o 48 ore). Però chiedo nuovamente:
COME FACCIO A DIMOSTRARE AL CONTROLLORE A CHE ORA HO TIMBRATO SE SUI NUOVI BIGLIETTI (quelli bianchi e arancioni) LA TIMBRATURA NON SI VEDE (dato che avete pensato bene di stampare le bande laterali su TUTTI E QUATTRO GLI ANGOLI)?
d) A proposito di orari. Sappiamo bene che gli utenti festivi biellesi sono trattati come pezze da piedi, e infatti basterà continuare così perché nessuno prenda più il treno di domenica. Però un piccolo sforzo per migliorare l'offerta non sarebbe certo sgradito.
Esempi.
1) Il primo treno del mattino da Biella la domenica parte alle 6,18. Peccato che tale treno a Milano garantisca sì e no la metà delle coincidenze che garantirebbe quello delle 5,40 se fosse permanente (a Bologna si arriva solo con IC, a Piacenza non si arriva se non passando da Novara, Mortara, Alessandria e Voghera).
Non si può lasciare il primo treno del mattino anche la domenica almeno in estate, se non da marzo a ottobre?
Sempre riguardo a questo argomento, ho letto sul numero di giugno dell'iniziativa Lago Maggiore Express. Interessante: peccato che, di domenica, partendo da Biella alle 6,18, si arrivi a Milano alle 8,40 e che il treno per Stresa parta da Milano alle 8,25. Comodissimo vero?
Si dà il caso che tra i clienti festivi ci sia gente che negli altri giorni della settimana lavori e, se la domenica usa il treno per turismo, servano le stesse coincidenze dei giorni feriali. Altrimenti tanto vale usare la macchina.
2) Partendo da Milano la domenica si può arrivare a Biella ogni ora passando alternativamente da Santhià oppure da Novara-Rovasenda, tranne che col Torino-Milano delle 15,20.
Esempio pratico.
Milano 15,20 – Novara 15,58. COINCIDENZA PER BIELLA ALLE 18,04, con arrivo a Biella alle 18,55. 3 ore e 35 minuti per fare 103 km non sono un po' troppe?
2° esempio pratico.
Milano 15,20 – Santhià 16,24. COINCIDENZA PER BIELLA ALLE 17,50, con arrivo a Biella alle 18,28. 3 ore e 8 minuti per fare 121 km continuano a sembrarmi troppe.
Non dico di aggiungere un treno sulla Novara-Biella che parta verso le 16 e arrivi a Biella alle 17 (sarebbe pretendere troppo), MA NON SI PUÒ RENDERE PERMANENTE IL SANTHIA'-BIELLA DELLE 16,48 (e fare lo stesso con quello delle 18,47), in modo da agevolare anche chi arriva da Torino?
e) A proposito di integrazione treno-bus.
Ho tentato di organizzare una gita a Grazzano Visconti una domenica.
Risultato.
Partenza da Biella ore 6,18 – arrivo a Piacenza ore 9,50. Da Piacenza per Grazzano la domenica mattina partono due bus, uno alle 7,50 e uno alle 12,50. Gli altri giorni (quando la gente normale lavora e non può andare in giro per turismo) c'è un bus ogni ora. Perfetto, no?
f) A proposito di biglietterie chiuse. Prendiamo Saluzzo: la biglietteria è aperta solo da lunedì a venerdì. Tralasciamo il fatto che avete lasciato andare in malora la Saluzzo-Airasca, oggi servita solo da bus. Se si parte da Saluzzo la domenica e si vuole recarsi a Biella via Airasca-Torino (come ho fatto io qualche settimana fa) o si fa il biglietto a Biella (dove per il momento la biglietteria è ancora aperta) o si fa il biglietto sul bus, ma solo fino a Torino, così si spende di più (due tratti corti costano più di uno lungo). Vi pare logico tutto ciò? Non si possono lasciare i treni? E se da Saluzzo si vuole andare a Manta, per esempio a visitare il castello? Se è domenica, o si va a piedi, o si prende un taxi, perché il servizio è solo feriale. Ma già, tanto secondo le Fs o siamo tutti pensionati o miliardari (e possiamo permetterci di andare a spasso anche nei giorni feriali) oppure viviamo d'aria, non avendo bisogno di lavorare.
Con i migliori saluti e auguri di BUONE FERIE.

P.S. Io continuo a viaggiare in treno perché sono testardo e continuo a scrivere sperando (vanamente) che qualcuno mi risponda.
Come diceva una lettrice sul numero di giugno: se Vi va di stupirmi...

Massimo Argentero – Biella

Caro signor Argentero, comprendiamo benissimo il rammarico che Lei prova tutte le volte che la nostra redazione non Le fornisce una risposta personale. Ci sfuggono, invece, i motivi che La portano a concludere che la nostra "educazione difetti". Ricevendo centinaia di lettere al mese, in taluni casi, abbiamo dovuto "forzatamente" adottare il Suo suggerimento di accomunare in un'unica risposta argomenti che possano "interessare molta gente". Facendo affidamento sulla nostra memoria, non ci pare proprio di aver trascurato di rispondere in passato a quesiti riguardanti la linea Novara-Biella-Santhià (per la precisione a Lei abbiamo risposto su questo tema due volte: privatamente, il 6 aprile 1995, e sul giornale, nell'aprile di quest'anno).
Per consentirci di essere più puntuali e più "assidui" nel disbrigo della corrispondenza tutti voi, cari lettori, dovreste avere l'accortezza di non *bombardarci* di domande come fa l'amico Argentero. Proviamo a guadagnare noi dello spazio con risposte telegrafiche.
a) È una domanda da rivolgere (e noi di "Amico Treno" lo facciamo spesso, anche con prese di posizione severe) alle

Poste Italiane che penalizzano eccessivamente la nostra pubblicazione nonostante l'altissimo numero di spedizioni garantite.
b) Sulla scarsa pubblicizzazione degli incontri con la clientela nella zona di Biella abbiamo interessato la Direzione Regionale del Piemonte che ha promesso per il futuro una maggiore attenzione. Abbiamo già riferito sui numeri precedenti che sono state molte le lamentele dovute al fatto che gli incontri si tengono troppo a ridosso dell'attivazione del nuovo orario e abbiamo anche promesso di organizzare meglio i prossimi.
c) Sulla questione della vidimazione ci siamo intrattenuti più e più volte: potremmo continuare a parlarne all'infinito, ma preferiamo concludere che, dopo una fase "delicata" nella quale hanno prevalso la disinformazione, il disorientamento e la rabbia della clientela nei confronti della nuova procedura, i problemi sono stati ormai superati quasi completamente con... l'abitudine. E sono rimasti in pochi a lamentarsi – ci creda – per la norma "vessatoria" dell'obliterazione.
d) Fermo restando che i collegamenti ferroviari da e per Biella non possano definirsi "ideali" (glielo dice uno che per ragioni private li ha utilizzati spessissimo negli ultimi cinque anni), non si può negare che – escluse le fasce utilizzate dai pendolari (studenti e lavoratori) – la linea Novara-Biella-Santhià sia poco frequentata. All'obiezione – la anticipiamo – secondo la quale "se non ci sono i treni come si fa a dire che non sono frequentati?" rispondiamo che anche la linea in questione è interessata da periodiche rilevazioni effettuate dal personale di scorta ai treni e da specifiche indagini sulle esigenze di mobilità. Saremmo però anche pronti a rivedere le nostre analisi davanti a "numeri" altrettanto giustificati dei nostri. Infine, mi domando – e Le domando – in quanti utilizzerebbero un treno la domenica alle ore 5.40?
e) Abbiamo girato la Sua domanda all'Apt di Piacenza... guardi, però, che un po' tutti ormai siamo costretti a ridurre le corse nei festivi (poca clientela, costo del lavoro festivo... e scarse risorse finanziarie).
f) Dimentica che il biglietto può essere acquistato in anticipo e che – questa volta *grazie* alle macchinette obliteratrici – può essere vidimato soltanto all'atto della partenza.
Continui a seguirci – se può con simpatia – su queste pagine.

DENTRO O FUORI

Prima o poi, ritornerà pure il mio turno! Alla prima lettera inviatavi avevo subito ottenuto risposta, per di più in busta, a casa. Quanta soddisfazione, veramente una cosa che non mi sarei mai aspettato da una grande società come le Ferrovie dello Stato. Alle successive...
Comunque, è certo vero che qualcosa va migliorando. Ad esempio, frequentando settimanalmente il treno per ragioni di studio, ho potuto constatare che ora il personale di scorta, nel chiedere il biglietto e nel riconsegnarlo, augura quasi sempre il "buon giorno", seguito da un "buon viaggio": fa molto piacere.
Ma veniamo al dunque. Domenica, stazione di Marotta-Mondolfo, binario 2: sono in attesa di salire sul Regionale per Falconara Marittima e qui prendere il "Federico II" per Roma. Quando oramai il treno è già all'orizzonte (qualche centinaio di metri), mi si avvicina un nucleo familiare che sento tedesco. In inglese mi chiedono dove si trovi la macchina per obliterare il biglietto, in quanto – mi indicano a gesti – non riescono a trovarla. Con qualche parola ricordata dal mio inglese scolastico, e a gesti, spiego che devono tornare al primo binario – ovviamente attraverso il sottopassaggio – e che devono recarsi in sala d'attesa, dove è posta l'unica obliteratrice. Trafelato, il più giovane corre e torna che il treno... aspettava lui.
Perché sono state tolte le obliteratrici lungo i binari? E, oltretutto, perché in una stazione quale quella di Marotta-Mondolfo, un centro turistico ampiamente frequentato da stranieri, i quali certo non possono "immaginare" che l'unico posto per obliterare il biglietto possa essere in sala d'attesa? Mi sembra che si voglia imporre un obbligo (l'obliterazione), pubblicizzarlo e poi fare di tutto per rendere difficile l'operazione. Specie nelle stazioni di centri turistici altamente frequentati.
Un'ultima osservazione. Prima, quando obliteravo il biglietto, la macchina timbrava "Marotta M." per "Marotta-Mondolfo". Ora timbra solo "Marotta" (vedi biglietti allegati). Che vuol dire? Marotta è solo una frazione del comune di Mondolfo (quarto per abitanti, in provincia, e solo uno dei tre serviti da stazione sulla linea adriatica). Se qualcuno si chiama "Marco Valerio", non si chiama solo "Marco" o solo "Valerio": dunque né solo "Marotta" né solo "Mondolfo".

Alessandro Berluti
Mondolfo (Pesaro e Urbino)

Il cliente ha ragione.
In primo luogo, ha tutti i motivi per lamentare la mancata risposta a due delle quattro lettere che ci ha inviato. Anche se l'appunto ci viene mosso tra le righe, con garbata ironia, e anche se il signor Berluti, con cortese riguardo, al velato rimprovero contrappone, subito dopo, una nota di compiacimento per il contegno corretto del personale Fs, ci sembra doveroso porgergli le nostre scuse per averlo trascurato.
Pienamente condivisibili sono pure le osservazioni sulle difficoltà di convalidare i biglietti nella stazione di Marotta-Mondolfo.
Purtroppo, è stato riscontrato che l'attuale modello di obliteratrici, se collocato all'esterno, va più spesso incontro a inconvenienti nel funzionamento. Le macchinette sono state perciò sistemate nella sala d'aspetto, al riparo dall'azione di agenti esogeni quali umidità, salsedine ecc. Presto ne arriveranno altre di nuovo tipo, più efficaci, più funzionali e... meno delicate.
Ringraziamo infine il nostro cliente per la segnalazione circa la scritta incompleta sulla timbratura: cercheremo quanto prima di rimediare.

COMPLIMENTI PER LA TRASMISSIONE

Prima di tutto – e prima di dimenticarmene – vi auguro buon lavoro e vi faccio i miei "complimenti per la trasmissione". Poi ho alcune richieste da farvi.
1. Avete un itinerario da consigliarmi per una vacanza nel Sud Italia? Ovviamente posti caratteristici, culturali, turistici, tipici... raggiungibili in treno. Io sono stata solo fino a Roma, tutto il resto lo vorrei visitare (tot. 15 giorni).
2. Avete anche la possibilità di consigliarmi qualcosa e/o di farmi avere la rete ferroviaria irlandese? Sarò lì per dieci giorni e vorrei approfittarne...
3. Terza e ultima richiesta (sicuramente più facilmente realizzabile): desidero abbonarmi alla vostra rivista. Studio Lingue all'Università di Venezia... e ci vado in treno!
Vi ringrazio e attendo una risposta (ehm... non troppo in ritardo).

Marta Marigonda
San Donà di Piave (Venezia)

Abbiamo subito abbonato ad "Amico Treno" la simpatica Marta e le abbiamo consigliato la lettura di alcune proposte di itinerari da percorrere in treno, suggerite nella rubrica "Agenda".
Al suo posto, noi faremmo: Napoli (2 giorni) – Costiera Amalfitana e Paestum (2 gg) – Reggio Calabria (1 g) – Palermo/Selinunte/Segesta (3 gg) – Agrigento (1 g) – Piazza Armerina / Siracusa / Etna / Messina (2 gg) – Crotone (1 g) – Matera (1 g) – Lecce (1 g) – Bari (1 g) – Roma. Faticoso, ma Marta ce la può fare!
Per cercare di accontentare la lettrice di San Donà di Piave, le abbiamo inoltre spedito a casa il materiale recapitatoci dall'Ente Nazionale Irlandese per il Turismo di Milano, cui ci siamo rivolti e che desideriamo ringraziare anche su queste pagine per la cortese e sollecita collaborazione.

PER UN AMICO IN PIÙ

La sera del 15 giugno mi reco alla stazione di Milano Lambrate per prendere l'interregionale delle 21.23 per Peschiera del Garda (122 km). Alle 21.10 la biglietteria è già chiusa (per varie circostanze, la partenza si era decisa solo un'ora prima, e quindi ero sprovvisto di titolo di viaggio): nessun problema, faccio il biglietto in treno, dopo aver segnalato la mia situazione al capotreno (e pago, come naturale, 9.800 lire). Però, la disponibilissima conduttrice – del Compartimento di Verona, che, come ho verificato in altre occasioni, "sforna" personale di grandissima professionalità! – mi segnala che, a norma di regolamento, avrebbe dovuto richiedermi altre 10 mila lire, in quanto la stazione di Lambrate è provvista di Punto Vendita a Terra (P. V. T.), dove sono disponibili biglietti a fasce chilometriche. Ecco dunque le domande, che ripropongo a voi, sperando di ottenere un chiarimento definitivo.

1) Per coprire i 122 km devo acquistare due biglietti, rispettivamente di 60 e 70 km, con una spesa complessiva di 10.770 lire: è corretta questa maggiorazione (anche da un punto di vista legale)?

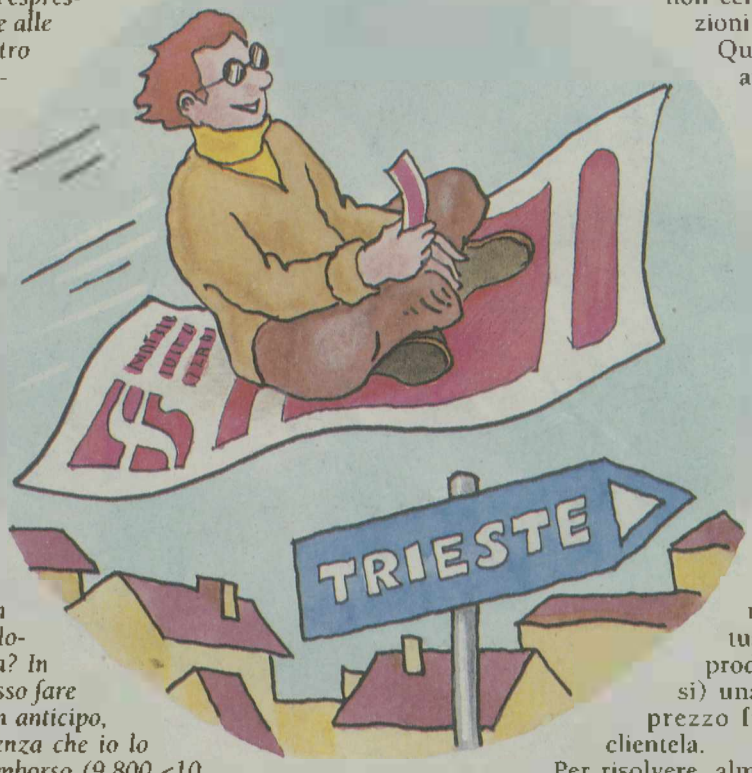
2) I punti vendita non sono in prossimità della stazione: fra cercarli, recarvisi e tornare, servirebbero almeno 10 minuti – senza essere un "vecchietto" di Lunari -, quanto basta per perdere il treno: occorrerebbe quanto meno una piantina, o, meglio ancora, un'emettitrice automatica a fianco della biglietteria (che, comunque, dia il resto, esattamente come farebbe l'omino dietro il vetro).

3) Se la mia amica Laura mi telefona a mezzanotte chiedendomi di raggiungerla al più presto a Trieste, io prendo l'espresso 221 che transita da Lambrate alle 03.55; a rigore, secondo il vostro regolamento, dovrei pagare comunque le 10 mila lire, ma: a) con le fasce chilometriche arriverei a 200 km, spiegatemi come devo comportarmi (non vi chiedo di dirlo a me, vi pregherei di segnalarlo esplicitamente da qualche parte, in modo che tutti sappiano come agire in tali casi); b) inoltre, dubito che i P. V. T. siano aperti alle tre del mattino (e anche qui sarebbe opportuna una bella modifica al libretto azzurro che distribuite al personale di controlleria).

In conclusione, avanzo una "modesta proposta": perché non introdurre biglietti a fasce chilometriche per qualsiasi distanza? In pratica: attualmente, io non posso fare il mio biglietto per Peschiera in anticipo, perché, trascorsi i due mesi senza che io lo utilizzi, non avrei diritto al rimborso (9.800 <10 mila, cifra pari alle vostre spese fisse); però, se ho un generico biglietto di 125 km, posso usarlo fra un mese o 67 giorni per recarmi a Domodossola (e così, con 225 km, posso optare fra Loano, Bologna e varie altre destinazioni). Ovviamente, in caso di aggiornamenti tariffari, si procederebbe come già si fa all'Atm di Milano: si restituiscono i vecchi biglietti, in cambio di altrettanti nuovi, dopo aver pagato la differenza. Unica soluzione: non si riuscirebbe a capire dove vorrebbe andare tutta questa gente piena di biglietti senza destinazione (e quindi non si potrebbero dimensionare correttamente i convogli). In realtà, si tratterebbe di un biglietto da tenersi in tasca solo per situazioni di emergenza, come quella capitata a me, anche perché sono soldi che il cliente anticiperebbe, e quindi difficilmente ne acquisterebbe in gran copia.

Grazie (anche, e soprattutto, per tutto quello che fate, e per come lo fate).

Maurizio Reina – Milano



Se Laura di Trieste legge il nostro giornale apprenderà (se ancora non lo ha capito) di avere un amico veramente invidiabile, che per correre da lei è pronto a salire sul primo treno nel cuore della notte (per un amico Riccardo Cocciante, però, in una sua canzone si dichiarava disposto ad andare anche a piedi fino a Bologna).

Siamo perciò particolarmente lieti di comunicare al signor Reina che non saranno certo i regolamenti ferroviari a frenare i suoi generosi slanci: l'applicazione del diritto di esazione in treno, per i viaggiatori che partano da stazioni impresenziate o disabilitate, è stata sospesa, in attesa che si raggiunga un ottimale dimensionamento della rete di vendita. Se quindi il nostro lettore dovesse avere necessità di partire da Milano Lambrate alle tre di notte (o giù di lì) salga tranquillamente in treno, anche se è sprovvisto di biglietto, ma si ricordi di avvertire tempestivamente il personale di controllo.

Con identica tranquillità (e con un pizzico di fiducia) può inoltre acquistare e cumulare due biglietti di 60 e 70 km, che costano complessivamente 10.700 lire, mentre la stessa percorrenza (130 km) a "tariffa 1" (vale a dire con un normale biglietto di viaggio) costerebbe 11.700 lire.

La possibilità di cumulo delle percorrenze fra due biglietti a fasce chilometriche è stata infatti prevista per favorire la clientela e non certo per lucrare su maggiorazioni di prezzo.

Questi biglietti, come è detto anche nella lettera, si stanno dimostrando estremamente utili, soprattutto in caso di necessità (partenze impreviste, code alle biglietterie ecc.), al punto da rendere auspicabile un'estensione della loro utilizzazione anche su distanze maggiori. L'attuazione di una simile soluzione è però molto problematica, perché mentre da un lato c'è la difficoltà di trovare esercizi privati disposti a gestire, con costi molti elevati, una vasta tipologia di biglietti, dall'altro il cumulo di numerosi biglietti, stante l'attuale struttura delle tariffe Fs, produrrebbe (sui lunghi percorsi) una illecita maggiorazione del prezzo finale, a tutto danno della clientela.

Per risolvere, almeno in parte, il problema si sta progressivamente attivando una rete di vendita affidata alla Sisal, che consente l'emissione di biglietti fino a 250 km, con i quali è possibile soddisfare gran parte della domanda. In tal modo il signor Reina, tra non molto, potrà sempre avere a disposizione un biglietto che gli consenta di rispondere agli appelli della sua amica, anche nel caso dovesse essere ripristinata la vecchia norma sul diritto di esazione. Hai visto mai...? Ma non crediamo, constatata la sua previdenza, che ci sia bisogno di suggerimenti in materia. Piuttosto, vorremmo dargli un altro consiglio: non sottovaluti le doti fisiche dei "vecchietti". Nonostante l'età, è gente "tosta"... e quando s'offende non scherza.

Viaggi meglio e spendi meno, con la Carta Amicotreno.

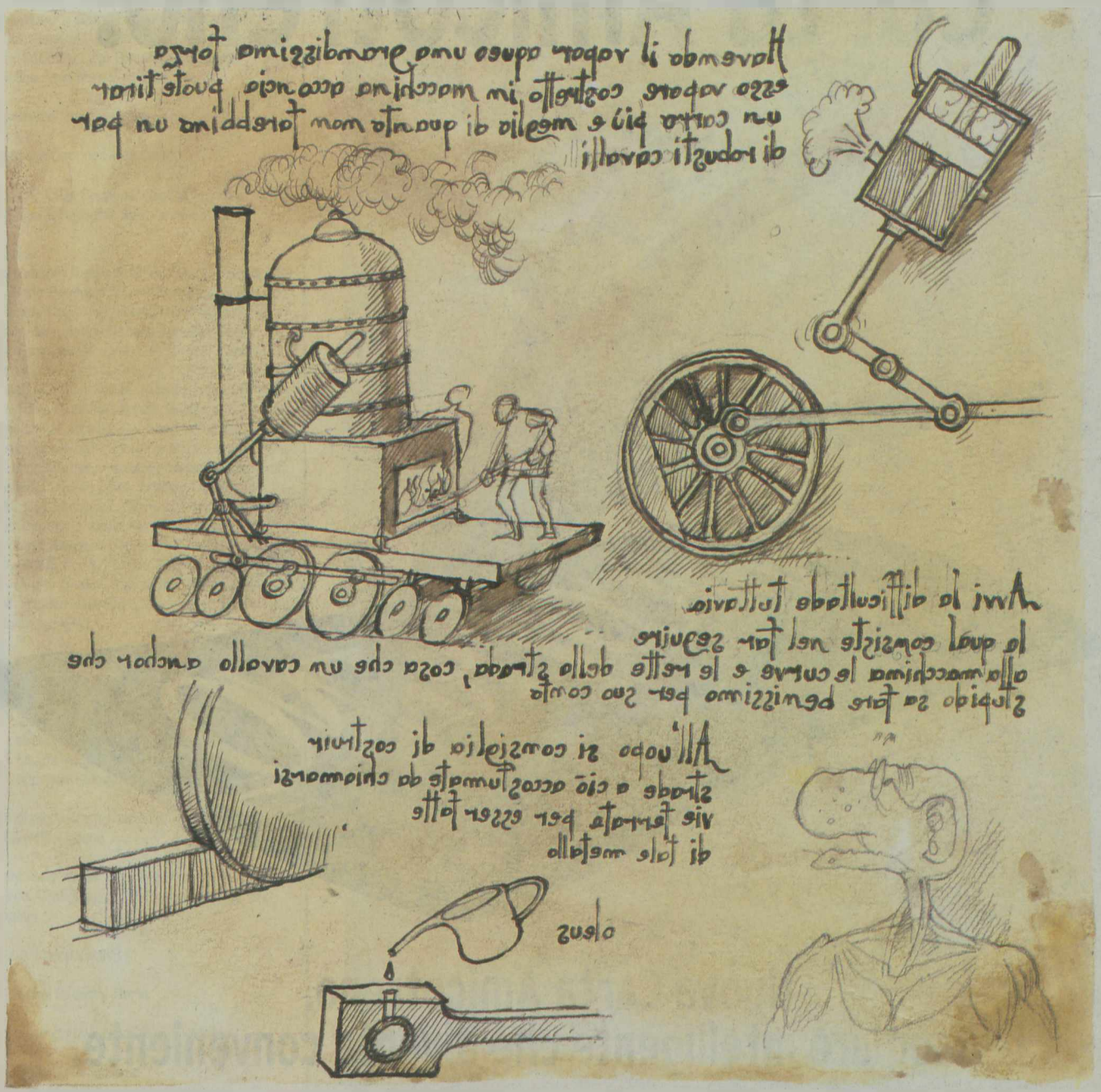


Nuova Carta Amicotreno.
Il viaggiare intelligente che diventa conveniente.

FERROVIE DELLO STATO

AMICOTRENO

Periodico d'informazione per il viaggiatore FEBBRAIO 1997 ANNO 6 - N. 2



Codice pseudoleonardesco con progetto di ferrovia

CARI AMICI PIÙ AMICI

LA CARTA AMICOTRENO

QUANTI EQUIVOCI SULLA SICUREZZA

Viaggi meglio e spendi meno, con la Carta Amicotreno.



Nuova Carta Amicotreno. Il viaggiare intelligente che diventa conveniente.

Oggi, risparmiare è facile come prendere il treno. Con la nuova Carta Amicotreno che ti offre ben il 50% di sconto* sul prezzo del biglietto sui "Treni Verdi", indicati in tutte le stazioni e sull'Orario Ufficiale Fs.
Non solo: lo sconto del 50% è estendibile anche ad un accompagnatore, per cui il vantaggio raddoppia. Ancora: la Carta Amicotreno ti dà diritto a numerose offerte e agevolazioni per quanto riguarda alberghi, ristoranti, trasporto e noleggio auto, pacchetti vacanze e libri. Insomma, se viaggiare con il treno è una scelta intelligente, viaggiare con la Carta Amicotreno è una scelta furba: e molto conveniente.

Per informazioni: 167-431784

FERROVIE DELLO STATO

* Si applica la tariffa "ragazzi". Lo sconto non è cumulabile con altre riduzioni e non è valido per viaggi interamente compresi nella provincia di Trento.

PIRELLI GÖTTSCHE LOWE

PERIODICO MENSILE DELLE FERROVIE S.p.A. - DIVISIONE TRASPORTO LOCALE - ANNO 6 - n. 2

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)

Comitato dei Garanti
Paola d'Avella (Presidente Associazione Italiana per i Diritti dei Pedoni), Massimo Ferrari (Presidente Assoutenti-Uip), Roberto Brunelli (Segretario Generale Movimento Consumatori), Guido Pollice (Presidente Verdi Ambiente Società), Luigi Riccardi (Presidente Federazione Italiana Amici della Bicicletta)

Web Developper: Venturino Giorgione

Segretaria di redazione: Giusy Stella

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

Collaboratori:
Nicoletta Albano, Danilo Antolini, Giorgio Asunis, Mik 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, 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 Scimè, Salvatore Sentina, Sandrino Spagnoli, Rodolfo Valentini, Luisa Velardi, Patrizio Vellucci, Francesco Vinci

Redazione: Corso Magenta, 24 – 20123 Milano
Telefoni: 02/72439269-460-295
Fax: 02/72439355-464-280
E-mail: redazione.amicotreno@galactica.it
direttore. amicotreno@galactica.it
Url: http://www.galactica.it/amicotreno
http://www.amicotreno.com

Progetto grafico e impaginazione:
Studio Cancelli – Milano

Referenze fotografiche: pagg. 6-7, Archivio Fs; pagg. 8-9,10, Foto Olympia; pag. 22, Pietro Sica; pag. 37, Foto cinquini

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

Chiuso in tipografia il 3 febbraio 1997

SOMMARIO

4 Cari amici più amici
6 Quanti equivoci sulla sicurezza
8 La sicurezza tra statistica e fatalità
11 La nostra splendida utopia
12 Carta Amicotreno
13 Racconto del mese
14 Da leggere in treno
16 Da visitare in treno
18 Eritreo Cazzulati
20 Sbuffi
22 Convegno Wwf
23 Speciale Mister No & Nick Raider
27 Da Pescocostanzo a Sulmona
30 Iniziative
39 Lettere & lettere

Cari amici più amici

Cari amici,
non si taglia - almeno per ora - il trasporto locale su ferro.
I sindacati nazionali e regionali stanno accettando in questi giorni - pur nella turbolenza dell'avvio di trattativa - di confrontarsi nel merito sulla produttività del trasporto locale ferroviario. Per intenderci, su quelle famose 15 mila lire per treno x km, di cui parlavamo nell'editoriale del numero di gennaio, che devono scendere a 12 e poi a 9 mila per salvare e sviluppare il nostro mezzo di trasporto preferito.
Se questo si realizzerà entro l'orario estivo, "Amico Treno" avrà partecipato - in piccola parte, ma dalla parte giusta, quella dei clienti - ad una grande battaglia.
E non sarà stata la sola battaglia vinta alla quale il nostro foglio ha partecipato: in questi giorni il Ddl "Bassanini" sulla regionalizzazione - fra l'altro - del trasporto locale, sta passando in Parlamento. Con il successivo decreto legislativo di attuazione si compirà - entro l'estate, per diventare operativa dal 1° gennaio 1998 - quella riforma del trasporto pubblico locale (un solo Ente - la Regione con le aree metropolitane - che pianifica e finanzia tutti i modi di trasporto) per la quale ci siamo battuti fin dal 1992 su queste pagine.
Il 30 gennaio di quest'anno, con una direttiva solenne, il Presidente del Consiglio ha disposto la riorganizzazione della Spa Fs in quattro società autonome (infrastruttura, merci, passeggeri e trasporto locale), presupposto indispensabile per la riarticolazione del TI in società regionali (cioè: con diversi soci/alleati) coordinate strategicamente - anche in posizione di minoranza - da un'unica società centrale, aperta alla partecipazione degli Enti Locali e dei clienti. E' il modello che già stiamo tentando di attuare in Lombardia (Sfr), a Bologna (Sfm), a Napoli (Metronapoli), in Valle d'Aosta, in Alto Adige e nel Lazio. Quello stesso modello che proporremo in tutte le regioni che ospitano le ferrovie in gestione governativa (16 ferrovie, dalle Apulo-Lucane alla Circumvesuviana) che il Parlamento ci ha ordinato, con la Finanziaria '97, di ristrutturare e di consegnare alle Regioni entro il 1° gennaio del 2000.
Intanto, in molte regioni si sviluppano sistemi di integrazione tariffaria (da "Metrebus Lazio" a "Formula Piemonte"); in tutte si procede verso l'integrazione vettoriale; dall'estate del '98 compariranno su molte linee locali i nuovi treni ad alta frequentazione; dal 2000 l'attuazione dei progetti di nodo (completi entro il 2004) e del quadruplicamento delle direttrici fondamentali consentirà il raddoppio della clientela pendolare: da 1 a 2 milioni di viaggiatori al giorno.
Con molte difficoltà, le battaglie di "Amico Treno" fanno intravedere le prime vittorie.
Siamo soddisfatti? No.
Il tragico incidente di Piacenza - e quello non mortale, ma altrettanto grave, di Codogno - sono lì a ricordarci che, nonostante la schiacciante superiorità del treno sugli altri modi di trasporto in materia di sicurezza, e nonostante l'eccellenza professionale dei macchinisti, i nostri treni non sono ancora totalmente sicuri: un drammatico richiamo per tutti noi ferrovieri ad un ulteriore investimento (in denaro, tecnologie e attenzione) sulla cura meticolosa del servizio al cliente.
Ma non c'è solo la sicurezza, anche se essa costituisce il fattore-chiave per il nostro lavoro.
I nostri treni sono ancora troppo spesso sporchi, freddi, in ritardo; le coincidenze saltano; le stazioni, piccole e grandi, sono ancora, troppe volte, degradate e invivibili; i punti vendita sono poco conosciuti e accessibili; l'evasione raggiunge punte non accettabili (10-15 per cento) in un paese civile.
E allora ?
Allora non bastiamo noi, con le nostre carenze dirigenziali, le nostre miopie, i nostri corporativismi.
Abbiamo bisogno di voi, cari amici clienti.



Dopo avervi "allenato", in questi anni, alla critica intelligente e costruttiva, testimoniata dalla stragrande maggioranza delle vostre 10 mila lettere (avete capito bene: 10 mila!), vi consegnamo, con questo numero, la testata e l'indirizzo strategico di "Amico Treno".

Il giornale passa in abbonamento e in vendita nelle edicole di stazione (ma sarà gratuito per i possessori della "Carta Amicotreno") e il Comitato dei Garanti, formato da tutte le associazioni consumeristiche ed ambientaliste che lo desiderano, assumerà dal prossimo numero il compito di *guidare* il giornale. "Amico Treno" diventa l'organo di quel "partito" (o "movimento") dei clienti che - da un anno a questa parte - tenta di attivare.

Perderemo lettori - ci dicono i nostri ricercatori sul mercato (l'istituto Cirm) - rispetto all'attuale picco di 252 mila abbonati, ma acquisteremo *militanti*: noi oggi abbiamo bisogno di questi.

Li impegneremo attivamente in appositi "comitati misti" nella vigilanza sulla pulizia e sulla puntualità dei treni, sulla vivibilità delle stazioni, sull'accessibilità dei punti vendita, sul rispetto delle coincidenze, nel controllo e nella contrattazione sull'orario.

I periodici incontri con i pendolari aggiungeranno questi temi a quelli consueti (orari e tariffe). Noi ferrovieri ci trasformeremo in padroni di casa meno ingombranti, pronti come sempre ad assicurare tutta l'informazione disponibile, la risposta puntuale alle lettere, la documentazione internazionale, l'intrattenimento.

Tireremo, forse, 40 mila copie anziché 400 mila: io, confesso, credo/spero di più.

Ma quei 40 mila sapranno di aver per le mani uno strumento critico e libero, mai viziato dal rischio della manipolazione, delle "pubbliche relazioni", della - sterile - "politica dell'immagine". Il risparmio economico per noi sarà sensibile - e, in questo momento, abbiamo bisogno di tutto - ma trascurabile rispetto al successo vero: parlare - come scriveva Ivan Della Mea - tra "liberi e uguali", accettando quella selezione degli "amici più amici" che la modesta spesa comporterà.

A Massimo Ferrari - un competente *amico del treno* - e agli altri membri del Comitato dei Garanti spetterà, dal prossimo numero, il compito dell'editoriale.

Chi scrive - chiacchierone irrefrenabile - si ritaglierà un po' di spazio nella rubrica della posta: per chi non lo sopporta più, sarà più agevole evitarlo.

Comprate la "Carta Amicotreno", amici più amici, perché conviene: pagherete la metà i *treni di morbida* ("verdi") e forse, tra un po', anche... vedrete.

Abbonatevi ad "Amico Treno", amici più amici, perché è giusto farlo.

Grazie di cinque anni di litigi franchi e di battaglie comuni.

Cesare Vaciago
Direttore Area Trasporto Metropolitano e Regionale



Quanti equivoci sulla sicurezza

Il sensazionalismo non aiuta a comprendere i problemi

La lettura dei giornali costituisce da sempre una delle mie abitudini preferite. Devo buona parte della – per altro modesta – formazione culturale, più che agli anni passati sui banchi di scuola o dell'università, alla frequentazione delle terze pagine, delle inchieste e dei commenti di quotidiani e periodici specializzati e non. Eppure, da qualche tempo, l'immancabile appuntamento con la carta stampata mi procura notevoli dosi di depressione per come vengono trattati (ovvero maltrattati) gli argomenti che più mi stanno a cuore. A cominciare dalla sicurezza sui nostri treni.

Il riferimento corre, ovviamente, al grave incidente occorso, domenica 12 gennaio, a Piacenza al Pendolino in servizio tra Milano e Roma. Che è stato preceduto, negli ultimi giorni del 1996, da un sinistro verificatosi sulla linea Brescia-Edolo e seguito, alcuni giorni dopo, da altre, fortunatamente meno gravi, collisioni a Verona e a Codogno. In questi casi, le circostanze imporrebbero, oltre alle espressioni di cordoglio, giudizi prudenti, in attesa degli esiti delle inchieste affidate alla Magistratura. Purtroppo, mai come questa volta, i media si sono lanciati in giudizi sommari non solo nei confronti delle Ferrovie dello Stato, ma del sistema ferroviario in generale.

È chiaro che compito della stampa dovrebbe essere quello di fotografare gli avvenimenti, senza assumere atteggiamenti faziosi pro o contro gli eventuali interessi in causa. Sappiamo, tuttavia, che l'obiettività rappresenta un ideale raramente realizzato.

È ovvio, altresì, che i giornali debbano dare spazio alle prese di posizione delle parti sociali (partiti, sindacati, associazioni ecc.) e in questo possiamo ricercare alcune attenuanti all'indegna campagna di disinformazione cui abbiamo assistito. Perché le prese di posizione che si sono susseguite hanno tutte giocato alla demolizione dell'immagine del treno.

Cominciamo con le Organizzazioni Sindacali, in particolare con quelle rappresentative dei macchinisti, categoria colpita duramente dai fatti luttuosi.

Certamente comprensibile la tensione e il nervosismo manifestati verso le prime ipotesi che tendevano ad addossare unicamente all'errore umano la responsabilità delle sciagure. Condivisibili, senz'altro, gli appelli a non trascurare gli investimenti tecnologici e a non sacrificare i margini di sicurezza all'imperativo del risparmio. Molto meno apprezzabile il tentativo di affossare qualsiasi prospettiva di ristrutturazione del servizio, sfruttando l'emotività del momento. Temo che ben pochi abbiano finora capito che, se dal prossimo primo marzo scompariranno centinaia di treni locali in tutta Italia, dovremo ringraziare soprattutto l'intransigenza dei rappresentanti dei lavoratori nel difendere l'attuale organizzazione del lavoro. Il che non significa soltanto insistere per il mantenimento anche sulle brevi tratte del secondo agente in cabina (la cui presenza, purtroppo, non ha evitato gli incidenti tanto deprecati), ma anche rifiutare la più semplice riorganizzazione dei turni di guida, in nome del mantenimento di uno status quo che ormai sconfina nel privilegio.



Per non parlare della minaccia dello "sciopero della velocità", ovvero del rifiuto a superare i 150 km/h, anche sulle tratte a ciò predisposte, che significherebbe, in pratica, allungare a dismisura i tempi di percorrenza sulle principali arterie, allontanare dal treno buona parte della clientela e, dulcis in fundo, accrescere i margini di rischio parallelamente al caos in cui sarebbe gettata la circolazione.
Veniamo poi all'attacco, del tutto proditorio, all'alta velocità – ossia al quadruplicamento della Milano-Bologna-Firenze, senza il quale possiamo scordarci qualsiasi prospettiva di rilancio della rotaia – in cui si sono distinti un po' tutti, a partire dal segretario di uno



dei partiti dell'attuale maggioranza, che ne ha chiesto espressamente la messa in mora. Orbene, la semplice osservazione della dinamica degli incidenti dovrebbe suggerire una constatazione palmare: il rischio non deriva dalla evoluzione delle infrastrutture (a proposito, la linea più sicura d'Italia continua a essere la Firenze-Roma, ossia l'unica tratta veloce di cui disponiamo), bensì dalla loro arretratezza, sia sulla Brescia-Edolo, dotata di impianti di segnalamento arcaici, sia sulla Milano-Bologna, con la curva di Piacenza che impone il massimo rallentamento dell'intero percorso.
Ma nessuna evidenza viene presa in considerazione, quando si presenta una ghiotta occasione per enfatizzare i propri pregiudizi ideologici o fare della demagogia a buon mercato. Per cui abbiamo dovuto sorbirci sciocchezze clamorose, accreditate con la massima enfasi dagli organi di stampa, quali la richiesta di messa sotto sequestro di tutti i Pendolini (che, se accolta, avrebbe lasciato a piedi migliaia di passeggeri), fino alla proposta di dotare i sedili dei treni di cinture di sicurezza o di air bag, quando lo stesso incidente al Pendolino ha dimostrato che le morti in ferrovia avvengono quasi sempre per schiacciamento (contro il quale non ci sono cinture che tengono) e quasi mai per collisione contro i finestrini, come spesso accade nei sinistri automobilistici.
Che dire poi delle statistiche sull'infortunistica nei vari sistemi di trasporto, tutta tesa a dimostrare l'ipotesi curiosa, secondo la quale l'aereo sarebbe più sicuro del treno. Come ha fatto il maggior quotidiano nazionale, prendendo per buoni i dati (di che fonte?) che da una parte sommano tutti i morti per ferrovia negli ultimi dieci anni (inclusi i poveri suicidi, affezionati all'idea di chiudere i propri giorni sotto le ruote di un convoglio) e dall'altra contano le sole vittime di voli della compagnia di bandiera, dimenticando quelli pure avvenuti sul territorio italiano, ma imputabili ad altre società di navigazione – vedi la catastrofe di Verona Villafranca a fine 1995 – e, soprattutto, dimenticando che il numero di passeggeri ferroviari, rispetto a quelli aerei rappresenta ordini di grandezza di varie volte superiori.
Come se poi fosse davvero importante stabilire se si possa essere più tranquilli a salire su un aereo, piuttosto che su un treno (due mezzi di trasporto ambedue sostanzialmente molto sicuri), quando ognuno di noi corre un rischio di morire dieci volte superiore ogniqualvolta sale su un'automobile e addirittura quaranta volte superiore tutte le volte che inforca una motocicletta. Senza, per altro, farsene un problema. Ma, si sa, secondo una nota massima del giornalismo anglosassone – da noi adottata fino alla nausea – l'unica notizia che interessa al lettore è quella dell'uomo che morde il cane e non viceversa.
Poco importa, dunque, se il catastrofismo d'accatto determinerà inevitabilmente un forte calo dei passeggeri su rotaia: fondamentale, invece, l'aver soddisfatto il desiderio di esibizione di tanti improvvisati esperti.
Tra le poche opinioni non certo scientifiche, ma di grande buon senso, quella di Beppe Severgnini sulle colonne del "Corriere della Sera": «I treni ci tradiscono perché non li amiamo». A differenza di inglesi, americani, e persino dei russi, che sono orgogliosi delle loro ferrovie perché le identificano con le grandi epopee delle rispettive nazioni, a noi italiani i treni evocherebbero ancora oggi ricordi da rimuovere o di cui vergognarsi (le tradotte militari, i convogli degli emigranti).
Saranno pure considerazioni paradossali, eppure negli ultimi tempi è tornata ad affiorare nella società italiana una evidente insofferenza nei confronti della rotaia.
Proprio nel momento in cui il treno cominciava a riguadagnare posizioni (e l'incidente di Piacenza ha mostrato che il servizio ferroviario era tornato a essere apprezzato dalle maggiori personalità della vita pubblica, come non avveniva da mezzo secolo), ha ripreso a farsi sentire il coro dei detrattori faziosi, che non si limitano, purtroppo, ai soli amanti incondizionati delle quattro ruote, ma allignano trasversalmente nell'intera comunità nazionale.
Sarà anche per questo che la lettura dei giornali – che, in fondo, continuano a rappresentare fedelmente gli umori del Paese – mi è diventata meno gradevole. Per il resto, continuerò a prendere con fiducia il treno. Spero solo di non dovermi convertire al walkman per ingannare le ore di viaggio.

Massimo Ferrari
Presidente Utp/Assoutenti

La sicurezza tra statistica e fatalità

Quanto pesa l'irrazionale nella percezione del pericolo

Partire è un po' morire. I nostri antenati erano avvezzi a considerare il viaggio come un'incognita densa di pericoli. Mezzi di trasporto precari, esposti alle avversità meteorologiche; insidie lungo un cammino, spesso irto di ostacoli imprevisti alla mercè di malintenzionati. Anche per questo, nell'arco di tanti secoli e fino alla seconda metà dell'Ottocento, il viaggiare era prerogativa di avventurieri romantici o di ricchi sfaccendati, di pellegrini o di mercanti. Proprio l'avvento della ferrovia, nel giro di un paio di generazioni, trasformò la percezione degli spostamenti da azzardo temerario a tranquilla abitudine d'ogni giorno. Ma le antiche paure sono sempre in agguato e tendono a rinfocolarsi ogniqualvolta una tragedia, magari lontana, riapre il dibattito sulla sicurezza nei trasporti. Il treno, naturalmente, non può chiamarsi fuori.

Il sensazionalismo degli incidenti ferroviari

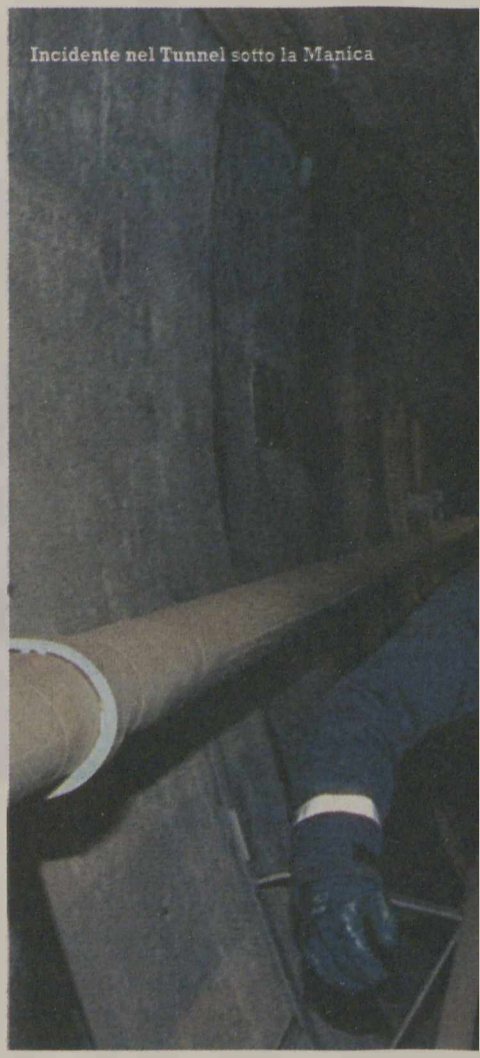
Una delle immagini più celebri nella storia della fotografia – sarà capitato a ciascuno di noi di vederla almeno una volta riprodotta su qualche poster – ha immortalato uno spettacolare incidente occorso il 22 ottobre 1895 alla stazione parigina di Montparnasse. Si vede una locomotiva, che, non essendosi fermata per tempo, aveva sfondato la parete esterna dell'edificio, finendo la sua corsa sul marciapiede della piazza sottostante. Il resto del convoglio, miracolosamente, era rimasto all'interno della stazione, procurando ai malcapitati viaggiatori nulla più di un grosso spavento e la successiva emozione di essere stati protagonisti di un episodio straordinario di cui, ancora oggi, a oltre un secolo di distanza, serbiamo memoria. Il treno, infatti, è sempre stato il più sicuro tra i mezzi di locomozione, ma anche uno di quelli che maggiormente evocano fantasie e paure popolari. La sicurezza deriva in primo luogo dalle caratteristiche insite nel mezzo: non si libra in aria e non deve galleggiare; dispone di una strada guidata da cui non può scostarsi ed è affidato a professionisti che, a loro volta, devono rispettare rigidi regolamenti. Semmai la scarsa elasticità è il prezzo che la rotaia paga alla sua intrinseca sicurezza: non si è mai dato il caso di due macchinisti che gareggino per arrivare per primi a destinazione, come avviene spesso sulle strade e, qualche volta, anche nei cieli. Ciononostante l'incidente ferroviario, proprio per la sua spettacolarità – anche quando, come nel caso di Montparnasse, le conseguenze in termini di vittime sono fortunatamente limitate – colpisce come pochi altri l'immaginario collettivo, rivaleggiando nelle angosce dell'opinione pubblica solo con i grandi naufragi – tipo affondamento del Titanic – o con i più gravi disastri aerei, questi ultimi, tuttavia, quasi sempre senza superstiti che li possano raccontare.

Spesso banali le cause delle più gravi sciagure

Se il viaggio per ferrovia può considerarsi sostanzialmente tranquillo, l'evoluzione della tecnologia ha implementato notevolmente i margini di sicurezza. Le tappe miliari in tale direzione sono costituite dall'abbandono della trazione a vapore e dal miglioramento dei sistemi di segnalamento. Benché romantica e oggi spesso rimpianta, la vaporiera presentava non pochi inconvenienti, non solo in fatto di inquinamento, ma anche in termini di sicurezza, per esempio per il rischio di incendi e intossicazioni. Il più grave incidente – costò la vita a centinaia di persone, anche se il numero esatto non fu mai calcolato con precisione – delle ferrovie italiane avvenne nel 1944 per il semplice blocco di una locomotiva a vapore nella galleria di Balvano, in Lucania, trasformatasi in una gigantesca camera a gas. Ancor oggi i disastri più impressionanti sono quasi sempre imputabili a cause banali e sono spesso localizzati sulle linee del Terzo Mondo, solitamente meno attrezzate in fatto di tecnologia. Il più grave in assoluto, forse, quello occorso nell'India orientale, nel 1981, con il deragliamento su un ponte e la caduta nel fiume in piena sottostante di un convoglio stipato da migliaia di persone. La successiva inchiesta appurò che a determinare lo svio era stata la frenatura troppo rapida dei macchinisti che avevano tentato di evitare l'investimento di una vacca sacra.

Il terrorismo come fattore di rischio

Se una fatalità, naturalmente, può essere sempre in agguato, anche sulle reti più avanzate, i rischi maggiori che paventano gli esperti di sicurezza nelle nazioni occidentali sono semmai legati al fenomeno del terrorismo, di cui anche i treni e le stazioni del nostro Paese fecero tragica esperienza tra il 1974 e il 1984. Attentati più o meno gravi hanno colpito la Gran Bretagna (soprattutto il metrò di Londra a opera degli estremisti dell'Ira), la Francia (ancora una volta il metrò a Parigi, con la catena di bombe di pre-



Incidente nel Tunnel sotto la Manica

sunta matrice islamica nell'estate del 1995, ma anche il Tgv, treno simbolo della nazione) e persino il tranquillo Giappone (con il gas tossico propagato da una setta fanatica in alcune stazioni gremite di pendolari). Dal punto di vista dei terroristi, la ferrovia costituisce un obiettivo privilegiato, sia perché altamente vulnerabile – è, infatti, pressoché impossibile presidiare in permanenza centinaia di convogli e stazioni, senza parlare delle migliaia di chilometri di binario – sia perché continua a rappresentare nella comune percezione della popolazione una delle espressioni più visibili della presenza dello Stato sul territorio. Sotto questo profilo, i bersagli sono tanto più ambiti, quanto più il treno gioca un ruolo importante nelle abitudini quotidiane. Non a caso in Israele – nazione fortemente esposta ai rischi del terrorismo – quasi sempre vengono presi di mira gli autobus, che costituiscono l'ossatura del sistema di trasporto pubblico, mentre i treni, che laggiù giocano un ruolo secondario, sono stati finora sostanzialmente risparmiati. Anche questa regola conosce tuttavia le sue eccezioni. Fin dagli anni Sessanta, negli Stati Uniti, indubbiamente sono gli aeroporti a essere più a rischio, visto il ruolo che gioca il trasporto aereo nel Nord America. E, tuttavia, più recentemente anche i treni sono tornati a essere un possibile bersaglio, non solo nelle turbolente metropoli come New York, esposte alla criminalità di ogni tipo. Notevole scalpore ha suscitato lo scorso anno il deragliamento, nel deserto dell'Arizona, del "Sunset Limited" (l'espresso New Orleans-Los Angeles, frequentato prevalentemente da turisti), rivendicato da un gruppuscolo di estrema destra. Gli inquirenti appurarono che gli attentatori, volendo colpire l'odiato governo federale, scelsero un treno dell'Amtrak, che porta in giro attraverso gli Usa i colori bianco-rosso-blu, immediatamente identificabili con il potere di Washington.

L'epopea del Tunnel sotto la Manica

Una realizzazione altamente simbolica sotto il profilo del progresso tecnologico, ma anche per le sue fortissime valenze politiche, è stato indubbiamente il Tunnel sotto la Manica. Come è noto, il gigantesco scavo, già più volte progettato nei decenni passati, fu sempre rinviato, non solo per gli ingenti costi che implicava, ma soprattutto per le remore dell'opinione pubblica britannica. Cadute, dopo il secondo conflitto mondiale, le riserve di natura strategica che vedevano nella galleria un possibile strumento di invasione (preoccupazione palesemente assurda nell'era delle armi nucleari), restavano radicati i timori di attentati e incidenti con conseguenze catastrofiche in un pertugio lungo oltre 50 km sotto il fondale marino. Come già era avvenuto in Giappone, al momento di decidere la realizzazione dell'ancor più lungo tunnel di Seikan, tra le isole di Honshu e Hokkaido, per un paradosso del destino, fu proprio un'altra catastrofe a determinare la rottura degli ultimi indugi. Le compagnie private di traghetti paventavano ovviamente la costruzione del Tunnel e vantavano la maggior economicità e sicurezza del servizio da loro offerto. Ma il 7 marzo 1987, l'"Herald of Free Enterprise" (più che un nome, un proclama, suonando come "Paladino della libera impresa"), mentre si accingeva ad attraccare nel porto belga di Zeebrugge, si rovesciò su un fianco, provocando la morte di 135 passeggeri. L'inchiesta appurò che il traghetto aveva imbarcato acqua, perché i portelloni erano stati aperti prima del tempo per accelerare le operazioni di sbarco. Poche settimane dopo anche la signora Thatcher, che si era sempre mostrata molto scettica sul progetto della galleria, abbandonò le ultime titubanze. Per una sorta di nemesi, adesso è il Tunnel a dover fare i conti con l'incubo della sicurezza. Il grave incendio (forse di natura dolosa) che nel novembre scorso ha avvolto una navetta carica di Tir ha dimostrato, se non altro, la perfetta efficienza dei sofisticati sistemi di controllo che hanno evi-



tato perdite umane. Ma, al di là degli ingenti danni materiali, ha pure rinfocolato la diffidenza della clientela che, in una misura assai importante, è tornata a preferire aerei e traghetti per traversare la Manica. La fiducia, una volta perduta (e il Tunnel non l'aveva mai conquistata interamente) è purtroppo molto difficile da recuperare.

Le linee veloci finora invulnerabili

A contrastare le paure irrazionali – che pure continuano a giocare un ruolo rilevante nelle scelte degli utenti – resta il fatto che proprio le realizzazioni tecnologicamente più avanzate sono anche quelle statisticamente più sicure. A parte il controverso caso del Tunnel, occorre ricordare come nessun incidente mortale può essere finora ascritto alle linee ad alta velocità, né in Francia, né in Spagna, né in Germania e tantomeno in Giappone, dove ormai i treni Shinkansen sono in servizio da oltre trent'anni e hanno trasportato miliardi di passeggeri. Semmai i pochi incidenti che hanno coinvolto treni veloci, come il nostro Pendolino a Piacenza, sono avvenuti su linee tradizionali, dove sono prescritte velocità ridotte. È pur vero che nei mesi scorsi un Tgv in Francia è uscito dai binari a 300 km/h, ma, su una tratta perfettamente rettilinea, si è limitato a tranciare alcune centinaia di metri di binario, senza provocare alcun ferito tra i passeggeri. Il treno resta quindi un mezzo di trasporto particolarmente sicuro, ma, se proprio si corre qualche rischio, è soprattutto sulle linee secondarie, quando sono dotate di sistemi di segnalamento rudimentali, anche se percorse a velocità moderata. E non bisogna scordare come uno dei fattori sistematici di pericolo sia rappresentato dalla presenza di passaggi a livello e di conseguente collisione con veicoli stradali (per altro, quasi sempre, per responsabilità ascrivibili ai conducenti di questi ultimi). Lo stesso discorso vale per le metropolitane: al di fuori delle ipotesi di attentato o dei, purtroppo frequenti, casi di suicidio, i disastri sono prevalentemente riconducibili alla vetustà degli impianti (tipiche in tal senso molte linee del "Tube" londinese), ovvero alla scarsa manutenzione conseguente a situazioni di acuta crisi economica (come nel caso dell'incendio al metrò di Baku, nell'ottobre 1995).

Quando il profitto prevale sulla sicurezza

La fiducia assoluta nel progresso può, comunque, essere anche cattiva consigliera. Come già nel caso del naufragio dell'"Herald of Free Enterprise", la ricerca della produttività a ogni costo può esporre a rischi non trascurabili. Finora le reti ferroviarie ne sembravano esenti, essendo estranee ormai da decenni dalla logica del profitto. E tuttavia, la politica di privatizzazioni perseguita con determinazione proprio dal governo britannico sta alimentando non piccole preoccupazioni in materia. Agghiacciante, ancorché per fortuna privo di lerali conseguenze, ciò che è avvenuto nel dicembre scorso alla stazioncina di Stevenage, nella periferia settentrionale di Londra. A seguito di un concerto domenicale degli Oasis, la località è stata presa d'assalto da 40mila giovani, per la maggior parte arrivati in treno. Quattro binari attraversano la stazione di Stevenage: due centrali per gli intercity East Coast che passano senza fermarsi in velocità e due laterali per i treni suburbani della società West Anglia and Great Western, che fanno la spola ogni quarto d'ora.

Ma le scale d'uscita sono talmente strette che, in occasione del concerto, non avevano consentito il rapido deflusso dei passeggeri accalcatisi sulle banchine, proprio mentre arrivava l'espresso "Flying Scotsman"a 200 km/h. L'appello urlato dagli altoparlanti ad allontanarsi dai binari e la sorte particolarmente favorevole hanno limitato i danni a qualche ruzzolone in conseguenza dello spostamento d'aria, ma senza che si siano dovuti contare né morti, né feriti.

Si è poi saputo che la compagnia suburbana, presentendo il pericolo, aveva chiesto alla società che gestisce gli intercity di moderare la velocità dei suoi convogli al passaggio da Stevenage. Ma aveva poi cambiato parere a fronte della richiesta di rimborso di 60 mila sterline (150 milioni di lire) per la turbativa arrecata.



Incidente alla Gare de Montparnasse

Dieci volte più alti i rischi della strada

Se la monetizzazione del pericolo costituisce un estremo cui rifuggire, è pur vero, d'altro canto, che la sicurezza assoluta rappresenta un ideale difficilmente realizzabile. O, perlomeno, assolutamente antieconomico. La considerazione può apparire cinica, ma occorrerebbe allora domandarsi se, in qualità di acquirenti di un'automobile, pur di viaggiare tranquilli, saremmo disposti ad acquistare un modello corazzato, dalla velocità massima di 70 km/h, a un prezzo cinque volte superiore a quello corrente. Quando, invece, non ci preoccupiamo di correre rischi statisticamente dieci volte superiori a quelli che affrontiamo ogni volta che saliamo in treno. Perché, sotto questo profilo, i dati della comunità europea, pur con qualche oscillazione, sono da sempre incontrovertibili. Il numero di morti (non di banali tamponamenti!) per miliardi di viaggiatori/km su strada oscilla tra gli 11 dell'Olanda e i 27 della Danimarca, passando per i 12 dell'Italia e i 17 della Francia. Lo stesso dato, riferito alla rotaia, oscilla tra lo 0.05 del Belgio e lo 0.26 della Gran Bretagna, con in mezzo lo 0.08 della Germania e lo 0.10 del nostro Paese. Come dire che, a parità di chilometri percorsi, le probabilità di morire in auto (per non parlare delle moto!) sono almeno 10 volte più alte. Eppure l'incidente stradale è ormai considerato alla stregua di una fatalità e in quanto tale non fa notizia.

Commuter

La nostra splendida utopia

"Amico Treno" ha ormai raggiunto l'età scolare (quella prevista dalla nuova riforma) e vuol cominciare a imparare dai suoi lettori



Con questo numero di "Amico Treno" – come già sapete – si chiude un ciclo, ma a differenza di quello che ci succede a ogni Capodanno e a ogni compleanno non siamo tristi. E non avremmo nessuna ragione per esserlo visto che i cinque anni trascorsi sono stati densi di soddisfazioni per tutti noi che abbiamo contribuito alla realizzazione di questo modesto strumento di dialogo con la clientela più affezionata al treno. Vogliamo, invece, vivere il momento come una festa importante a cui non capita di frequente di essere invitati: il quinto anniversario di un periodico. Infatti, almeno nel nostro Paese, sempre più riviste *muoiono*... prima di aver potuto spegnere le due candeline (e non ci sembra bello fare nomi). "Amico Treno" ha potuto sopravvivere fino a oggi al moderno Erode – rappresentato dal mercato, dalla legge dell'edicola – grazie al fatto di essere lo strumento di comunicazione della Divisione Trasporto Locale delle Fs, di aver dimostrato di funzionare in quanto tale, di aver potuto contare sulle cure di una piccola e affiatata redazione innamorata del suo prodotto e – non ultima fra le ragioni – di essere stato letto (400 mila sono oggi le copie diffuse, con oltre 252 mila abbonamenti sottoscritti volontariamente, seppure a titolo gratuito).

Il *successo* di "Amico Treno", rappresentato dalle alte tirature e dall'alto numero di spedizioni in abbonamento postale, ha finito però per generare costi così elevati da *strangolare* il suo editore (la Divisione Trasporto Locale, appunto) e da non consentire di mantenerne più a lungo la diffusione a titolo gratuito. Pertanto, sebbene confortati dall'indagine del Cirm (di cui abbiamo pubblicato i risultati sul numero 9/96) che ha valutato un'ottima tenuta della nostra rivista, con qualche timore ci sottoponiamo anche noi da oggi al verdetto del mercato, con prezzi molto bassi, incrociando le dita e... confidando nell'affetto dei lettori.

Visto che siamo ottimisti, vogliamo leggere l'*obbligo* del cambiamento come un'ulteriore opportunità: in virtù della auspicata indipendenza economica sarà possibile operare una maggiore apertura verso i lettori, che diventeranno di fatto i veri *proprietari* della testata. E il primo segnale del *nuovo corso* è l'ingresso nella gestione del giornale del Comitato dei Garanti, costituito dalle Associazioni maggiormente rappresentative della clientela del trasporto locale, delle Associazioni ambientaliste e di quelle dei consumatori.

Oggi, nell'attesa dei risultati della svolta (e del mercato) e, sempre per festeggiare il primo lustro di vita, lavoriamo alla costruzione del *sito* Amico Treno su Internet.

Diciamo subito che "andare" su Internet per noi non vuol dire seguire la *moda* del momento. Siamo convinti delle grandi opportunità che la rete telematica può offrire e, nello stesso tempo, non ci illudiamo che per diventare uno dei porti d'approdo per i *navigatori* basti proporre in linguaggio html le stesse pagine stampate su carta ecologica e diffuse nelle edicole di stazione o spedite a domicilio. Il nostro/vostro "Amico Treno" elettronico sarà un'altra cosa.

Chi desidera abbonarsi ad "Amico Treno" deve utilizzare il modulo di conto corrente allegato a questo numero. Il bollettino, in parte precompilato, è da completare specificando i dati richiesti: cognome - nome - indirizzo - età - professione - n° di telefono.
Da marzo '97 l'abbonamento annuale ad "Amico Treno" costerà 15 mila lire (30 mila per l'estero) e 10 mila lire per i possessori di abbonamento mensile Fs o integrato. Sarà gratuito *soltanto:*
1) per i possessori di abbonamento annuale (o Plus 13 mesi) Fs;
2) per i possessori di abbonamento integrato annuale (escluso "Metrebus Roma");
3) per chi deciderà di acquistare la "Carta Amicotreno".
Nella causale di versamento i possessori di abbonamento Fs o integrato dovranno indicare il tipo di abbonamento e il numero. Inoltre, dovranno inviare fotocopia del titolo a: Redazione di "Amico Treno", Corso Magenta n°24-20123 Milano. Troverete "Amico Treno" anche nelle edicole delle principali stazioni: ogni copia costerà 2 mila lire.

Innanzi tutto – se ne saremo capaci – avremo la possibilità di realizzare un vero *giornale*, nel senso che la nostra redazione si organizzerà per sfruttare la possibilità di aggiornamento in tempo reale delle pagine presenti sul sito per dare informazioni superando gli attuali vincoli imposti dai tempi di stampa e distribuzione. Oltre alla segnalazione degli articoli più interessanti proposti dall'"Amico Treno" tradizionale, daremo pure spazio (e più spazio) alle informazioni commerciali che necessitano di aggiornamento frequente (pensiamo alla "Carta Amicotreno", ai punti di vendita esterna dei titoli di viaggio ecc.), alle notizie su iniziative turistiche organizzate e proposte dalle Direzioni Regionali, alla segnalazione di mostre o eventi culturali e ci saranno tante, tante lettere con le relative risposte. E se non bastasse quest'ultima rubrica a esaurire il bisogno di dialogo dei lettori/viaggiatori sono già a disposizione *tre* caselle di posta elettronica che saranno riservate agli abbonati alla rivista per dialogare (quasi) in diretta con noi.

I veri protagonisti di questa nuova frontiera sarete proprio voi, cari lettori. È nostra intenzione, infatti, utilizzare lo spazio Internet per sperimentare le abilità, le fantasie, la creatività che riuscirete a esprimere *on line* o attraverso i già collaudati canali (lettere, fax, telefono) per ribaltare i ruoli di redattori e lettori: nutriamo la speranza che "Amico Treno" *on line* possa diventare il laboratorio dove creare gli articoli e le rubriche per un nuovo "Amico Treno" cartaceo, più bello e completo di quello attuale.

Un'utopia la nostra? Forse, ma una splendida utopia per la quale val la pena lavorare insieme.

Carlo Pino

La Carta Amicotreno

Una proposta da prendere al volo



Sono già arrivate le prime richieste di informazioni su come acquistare la **Carta Amicotreno**, la formula associativa di cui vi abbiamo parlato il mese scorso, segno che la nostra proposta è interessante. Nell'opuscolo che avete trovato allegato a questo numero del giornale abbiamo elencato, speriamo in modo chiaro, tutti i contenuti e i vantaggi offerti. Utilizziamo comunque questo spazio per evidenziare alcune informazioni.

Parliamo subito del prezzo della Carta, che nello scorso numero non vi avevamo ancora comunicato. La **Carta Amicotreno** è messa in vendita al prezzo di **99 mila lire** per un anno.

Abbiamo previsto però, consentiteci di dirlo, una **eccezionale offerta di lancio** riservata a coloro che si associeranno **entro il 31 maggio 1997**: per questi amici il prezzo della Carta sarà di **69 mila lire** invece di **99 mila**; potranno usufruire da subito di tutti i vantaggi legati alla Carta, anche se i **"Treni Verdi"** saranno *battezzati* solo a partire da giugno; la tessera sarà valida **fino al 31 maggio 1998**, in pratica come se avessero acquistato la Carta nel giugno 1997, in modo tale da garantire un anno intero di riduzioni su questi treni.

La modalità di adesione è unica: occorre compilare in tutte le sue parti la cartolina contenuta all'interno dell'opuscolo che avete trovato insieme alla rivista e imbucarla nella prima cassetta delle lettere che trovate.

Potrete rassicurare gli amici che non ricevono il giornale o i vostri familiari interessati ad acquistarla: dalla seconda metà del mese di febbraio lo stesso opuscolo sarà in distribuzione presso le **biglietterie di stazione** – naturalmente solo le biglietterie abilitate alla vendita – e anche presso le **ricevitorie Sisal-Totip** abilitate alla vendita di biglietti Fs che, a oggi, sono circa 3.500. Inoltre, gli amici delle **Librerie Feltrinelli** ci hanno segnalato la loro disponibilità a distribuire il nostro materiale informativo – con relativa cartolina di iscrizione – che potrà, quindi, essere richiesto anche quando deciderete di fare una visita in libreria.

Nel compilare – non dimenticate di farlo in tutte le sue parti – la cartolina di adesione dovrete scegliere pure la modalità di pagamento e di ricevimento della vostra **Carta Amicotreno**. Fatta la scelta, ricordate di spedire immediatamente la cartolina e, a seconda della modalità di pagamento prescelta:

1) Potrete andare in Posta e versare l'importo corrispondente al prezzo della Carta utilizzando il bollettino, in parte precompilato, che avete trovato allegato ad "Amico Treno" oppure – questa modalità riguarda, in particolare, gli amici o i familiari che non hanno ricevuto il giornale – potrete versare l'importo dovuto sul **c/c postale n° 22771208** intestato a **Ferrovie dello Stato Spa – Amico Treno – Piazza Freud, 1 – 20154 Milano**. In questo caso riceverete la vostra Carta direttamente a casa.

2) Potrete inviare un assegno bancario non trasferibile intestato a **Fs Spa – Carta Amicotreno** e spedirlo in busta chiusa insieme alla cartolina di adesione. L'indirizzo, ovviamente, è quello indicato sulla cartolina stessa e cioè: **Ferrovie delle Stato Spa – Carta Amicotreno – Corso Magenta, 24 – 20123 Milano**. Anche in questo caso riceverete la Carta direttamente a casa.

3) Potrete scegliere di pagare – e in questo caso anche ritirare – la vostra Carta presso una biglietteria Fs oppure presso una ricevitoria **Sisal-Totip** abilitata alla vendita dei biglietti Fs. In questo caso dovrete indicare sulla cartolina, nello spazio previsto, la biglietteria Fs o la ricevitoria **Sisal-Totip** completa di indirizzo, presso la quale desiderate ritirare la Carta. Appena riceveremo la cartolina di adesione vi spediremo una lettera di conferma con la quale vi comunicheremo il giorno a partire dal quale la Carta potrà essere ritirata nel luogo richiesto. In questo caso effettuerete il pagamento al momento della consegna. Ricordate, però, di portare con voi la nostra lettera di conferma (serve a noi come ricevuta).

Anche se riteniamo superfluo insistere sulla convenienza della nuova **Carta Amicotreno** (speriamo ne siate già tutti convinti e che ci aiutiate ad associare i vostri conoscenti!), vogliamo lo stesso provare ad *abbozzare* qualche rapido conto per dimostrare come sia possibile risparmiare una somma decisamente superiore al costo della tessera, anche se non si utilizzano tutti i vantaggi offerti.

Sarà sufficiente, ad esempio, fare 5 viaggi in un anno, utilizzando un **"Treno Verde"** (i "Treni Verdi" saranno segnalati in modo inconfondibile sul prossimo Orario Ufficiale Fs e sui quadri orari delle stazioni), insieme a un accompagnatore (su di un tragitto di andata e ritorno compreso tra i 90 e i 100 km, in 2^ classe) per risparmiare **80 mila lire**. Oppure, supponiamo di prenotare una vacanza del costo di 2 milioni: grazie allo **sconto del 5 per cento** – lo sconto più basso fra quelli a disposizione – si potranno risparmiare **100 mila lire**. E se consideriamo che lo sconto può essere esteso fino a un massimo di 5 persone, compreso il titolare della Carta, il risparmio potrà diventare di ben **500 mila lire**.

Ancora: se si desidera passare un week-end in un albergo delle catene **Ibis, Mercure, Novotel** o **Sofitel** – 2 notti in camera doppia con colazione compresa – sarà possibile **risparmiare dalle 40 mila alle 160 mila lire**.

Leggete almeno 15 libri all'anno? Mediamente – e non stiamo parlando di edizioni costose o di libri d'arte o di fotografia – potete calcolare una spesa complessiva di **400 mila lire**. Con la Carta, e facendo gli acquisti presso le **Librerie Feltrinelli**, risparmierete **40 mila lire**; senza contare che con lo stesso **sconto del 10 per cento** potrete acquistare anche cd-rom, video ecc.

Insomma, ci pare che questa volta il messaggio pubblicitario sia proprio realistico: **Viaggi meglio e spendi meno, con la Carta Amicotreno**.

Siamo pronti a ricevere le vostre cartoline o a fornirvi eventuali ulteriori informazioni attraverso il **Numero Verde 167-431784**.

Mirella Giustiniani

Racconto del mese

*Confessiamo che il momento di scegliere il racconto migliore, fra i tanti che ci giungono in redazione, diventa per noi difficile e sofferto. Ci spiace "sacrificare" alcuni testi che si segnalano per la creatività e la cura posta nella scrittura. Per sentirci meno in colpa abbiamo perciò deciso di rendere "visibili" i racconti più belli su Internet (la rotta per arrivarci è: **www.galactica.it/amicotreno** oppure **www.amicotreno.com**). Oltre che sui racconti già pubblicati, potrete "cliccare" su: «Vecchina la nessuna» di **Mirella Abriani** (Milano), «Il biglietto» di **Massimo Ferrari** (Udine), «Il viaggio di don Donato» di **Marco Masolin** (Roma) e «Viaggio tra i forzati del treno» di **Marco Ponti** (Avigliana – Torino).*

Ci state mandando anche molti testi che non possiamo prendere in considerazione perché non rispettano le semplici regole di questo concorso. Vale dunque la pena ricordarvele.

I racconti inediti "sul (nel, con il) treno" devono 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: numero identificativo dell'abbonamento (riportato sull'etichetta di spedizione della propria copia di "Amico Treno") – nome – cognome – indirizzo – comune di residenza – provincia – c.a.p. – telefono.

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, furti o casi di plagio.

Soprattutto siate brevi: quattromila battute (limite massimo) possono contenere grandi porzioni di mondo, la vostra bravura sta in questo!

Giallo sul "Peloritano"

di Francesco Stumpo – Cotronei (KR)

Golfo di Napoli, ore 14.00. Sto viaggiando sull'IC Roma-Palermo, il "Peloritano" per gli incalliti viaggiatori. A Napoli il treno ha cambiato direzione dandomi l'impressione di andare all'incontrario come il treno metaforico della canzone *Azzurro*.

Il vagone è a scompartimento unico. Passa l'uomo che vende i ventagli e la sua ironia tutta partenopea mi distoglie per un momento dal mio stato di agitazione.

È cominciato a Napoli: è qui che sarebbe dovuta salire la persona X. Non conosco neppure il suo sesso e questo accentua il mio stato di inquietudine. Posso controllare le persone che entrano dalla porta di fronte, mentre il sorriso ammiccante del mio dirimpettaio mi indica se entra qualcuno da dietro. La paura di essere preso alle spalle mi ferma il respiro.

Eccolo! Alto, capelli crespi e neri, occhiali da sole pure neri: è certamente lui il mio persecutore... che faccio? Grido? Scappo? I suoi occhiali scuri non mi permettono di capire le sue intenzioni dallo sguardo. Con passo sicuro incede verso di me, si porta gli occhiali sui capelli e facendo questo gesto mi sfiora elettrizzando il mio corpo. Passa avanti, non era lui. Profondo, profondissimo respiro.

Entrano contemporaneamente un ragazzo di colore e una signora bionda sui cinquanta, sul tipo "casalinga impegnata".

Chi sarà dei due? Il ragazzo nero ha un pesante borsone e l'aria di essere arrivato da poco in Italia. Non ha sicuramente avuto il tempo di fare progetti sul futuro immediato. Lo escludo. I sospetti si spostano allora sulla signora. Mentre faccio questi pensieri, mi passa accanto innocuamente. Mi tranquillizzo per un istante.

Alle mie spalle entra una comitiva di tedeschi. Il mio vicino gioisce. Sono dodici come gli Apostoli all'Ultima Cena, chi sarà il mio Giuda? Uno di loro pronuncia il termine "funfe", dalle reminiscenze del mio «*Tedesco senza sforzo*» capisco che si riferisce al numero cinque, di sicuro allude al 54 che è il posto dove sono seduto. Fremo, è la fine! Essere vittima di un tedesco a Napoli è davvero tragicomico. Ma nessuno di loro si rivela essere il malintenzionato. Il pericolo sembra scongiurato.

Entra una suora, ci voleva un po' di misticismo, e poi lei non può essere l'usurpatrice. I religiosi non premeditano mai, tutt'al più meditano. Le sorrido, mi sorride e viene verso di me, tira fuori qualcosa dalla borsa con fare rapido e deciso, mi dice: «Si alzi prego, questo posto l'ho prenotato io».

È brutto soccombere guardando in faccia chi minaccia la tua comodità, sia pure indebitamente conquistata. Mi alzo e le cedo il mio posto. La prossima volta farò la prenotazione.



Da leggere in treno

a cura di Carlo Pino e Daniela Cremona

Helen, la proprietaria della libreria tutta tinta di rosa di Pequot (New England), riceve fra la posta una strana lettera d'amore senza una vera firma. Non si capisce neppure chi sia la destinataria (o il destinatario) dello scritto, fatto è che quelle parole scatenano la libraia nella ricerca di un possibile mittente fra amici, clienti e collaboratori.
Tutta la vicenda ruota attorno a questa lettera. Un giallo senza morti e investigatori professionisti che trova la sua soluzione, naturalmente a sorpresa, solo nella terz'ultima pagina. In mezzo c'è tutto il tempo per descrivere, con una scrittura coinvolgente, la storia d'amore fra la protagonista e Johnny, il figlio ventenne di una coppia di amici che durante l'estate lavora nella libreria. Quella per il bellissimo giovane sarà un'attrazione a cui Helen non potrà resistere – nonostante gli ostacoli rappresentati dall'arrivo della madre e della nonna e dal ritorno a casa della figlia – che la costringerà a inventare scuse per incontrarlo e le farà pensare di abbandonare tutto per vivere con lui.
Un amore impossibile perché *scandaloso* – "quasi pedofilo", pensa Helen a un certo punto – arrivato a sconvolgere la tranquilla vita di una quarantaduenne divorziata e madre felice. Ma non sarà quello il vero *scandalo* di fine agosto a Pequot...
Senza lasciare tregua alla vostra curiosità, con abile tecnica l'autrice vi catturerà alla lettura fin dalle prime pagine; se per caso foste in treno, ricordatevi di scendere alla stazione giusta.

● **Cathleen Schine**
La lettera d'amore
Milano, Adelphi
274 pagine, 28 mila lire



Due i motivi ispiratori di questa raccolta: aiutare l'Associazione Italiana Malattia di Alzheimer con il ricavato delle vendite e festeggiare i cinque anni di vita di "Amico Treno".
Ma se i due sopraccitati argomenti sono seri, nelle pagine del libro troveremo le storie di Mario e Stefania (casuali vicini di cabina in un vagone letto, ma che – giovanissimi – hanno sfiorato l'inizio di un rapporto), di Paola e Carlo (che con rancore della prima e rabbia del secondo mettono fine alla loro convivenza), di due coppie di amanti (formate dall'intreccio di una coppia di coniugi), dei visitatori *fuori stagione* delle Cinque Terre, di Joseph – nero dell'Africa nera – (che involontariamente fa volare dal ventesimo piano un piccolo cane), di un *cuccettista* (che Jolanda – la sua donna – forse tradisce a ogni viaggio Milano-Lecce) che, raccontate con la solita maestria da Gino & Michele, di sicuro ci faranno ridere. Questi episodi sono alternati alle insolite interviste a personaggi famosi che prendono (o amano) il treno (Armando Cossutta, Umberto Eco, Giorgio Gaber, Gene Gnocchi, Veronica Pivetti, Renato Pozzetto, Annamaria Testa) e alle strisce che hanno per protagonista Eritreo Cazzulati, il simpaticissimo vecchietto che deve la *vita* (e le battute) alla matita di Enzo Lunari.
Una lettura divertente, ideale per rendere rilassante un viaggio in treno.

● **AA. VV.**
Amico Treno
Milano, Baldini & Castoldi
140 pagine, *in preparazione*

Un libro scritto a più mani (Gino & Michele, Giancarlo Bozzo, Carlo Turati e Maurizio Milani) che racconta la *fantastica* – ma autentica – storia di un locale di Milano dove, fin dal maggio 1986, si fa il miglior cabaret d'Italia. Le sapienti penne di Gino & Michele, due dei papà di "Zelig" (questo il nome del locale di viale Monza), ci accompagnano lungo i dieci anni di programmazione che hanno visto avvicendarsi su quel palcoscenico i migliori attori comici italiani del momento: da Antonio Albanese a Claudio Bisio, da Aldo Giovanni e Giacomo a Dario Vergassola, da Paolo Rossi a Gene



Gnocchi, da Lella Costa a Gioele Dix... I due ci raccontano pure "La vera storia di Aldo Giovanni e Giacomo"; mentre Turati e Bozzo descrivono "L'avventore tipo", come "Tirar mattina: una giornata a Zelig" e ci fanno conoscere degli inediti particolari della carriera di "Elio e le Storie Tese" e di "Antonio Albanese". Maurizio Milani, ci parla, invece, del suo rapporto con il locale.
Non mancano le foto dell'epoca e brani tratti dai testi originali degli spettacoli più famosi.

● **AA. VV.**
Viale Monza 140
Milano, Zelig Editore
138 pagine, 22 mila lire

Pino Cacucci è forse conosciuto ai più per aver scritto nel '90 *Puerto Escondido*, da cui Gabriele Salvatores ha tratto l'omonimo film. Questo suo ultimo libro non descrive paesi o paesaggi, ma ci narra degli "Incontri di un viandante" che affronta le fatiche di un viaggio non per fare incetta di immagini esotiche. «Si possono percorrere milioni di chilometri in una sola vita senza mai scalfire la superficie dei luoghi, né imparare nulla dalle genti appena sfiorate. (...) Viaggiare con gli occhi sgranati sulle meraviglie altrui è inutile, quando l'anima resta chiusa nella cassaforte di casa. Il senso del viaggio sta nel fermarsi ad ascoltare chiunque abbia una storia da raccontare».
E l'autore è un formidabile "registratore" di storie. Quelle qui narrate non seguono un ordine geografico o cronologico, anche se prevale lo sfondo dell'America Latina, dove l'autore intreccia numerose amicizie. Più precisamente del Messico, Paese "ponte" fra le due Americhe e seconda patria di tanti rifugiati di ogni guerra civile o rivoluzione perduta.
Fra i personaggi che danno vita ai capitoli, ricordiamo quelli già conosciuti al pubblico: gli scrittori Luis Sepúlveda, Daniel Chavarría, Paco Taibo I, il musicista Steven Brown, i giornalisti Maruja Torres ed Emilio Surí. Non meno intense sono le storie degli sconosciuti: Diego anarchico spagnolo, Ta-

nia jugoslava mussulmana, un ex-artigliere del Terzo Reich incontrato in treno...
Per gli appassionati della ferrovia, accenniamo alla storia di un viaggio dalla Patagonia al Texas, fatto da Maruja Torres, spagnola, inviata speciale per "El Pais". «Il suo è stato un viaggio irripetibile, perché l'ha compiuto quasi interamente in treno, cioè un mezzo che le privatizzazioni stanno completamente eliminando, e spesso ha preso l'ultima corsa di una linea condannata». «Lo smantellamento dello stato sociale – dice Maruja Torres – ha decretato la morte del treno, almeno dei convogli passeggeri. Ogni volta mi restava la sensazione di una civiltà che svanisce, in terre dove le ferrovie avevano unito genti tra loro sconosciute, creato coscienza collettiva, lotte sociali, emancipazione».
Cacucci riesce a mettere in un coinvolgente circuito la dolorosa memoria della guerra, l'amicizia, l'impegno sociale, l'ironia, l'ascolto, il senso di una storia presto dimenticata perché scomoda. Camminare insieme con lui ascoltando la *sua* storia non vi lascerà indifferenti.

● **Pino Cacucci**
Camminando
Milano, Feltrinelli
128 pagine, 23 mila lire



Sette racconti per sette mezzi di trasporto – la moto, il pullman, l'aereo, l'automobile, il cassonetto a rotelle, il treno, il camion – resi con scrittura di grande raffinatezza. Nonostante siano nominati luoghi e tragitti, e definiti i mezzi su cui ruota il racconto, i protagonisti sono quasi sempre viaggiatori mancati. L'io narrante usa il tempo presente, quello dell'incertezza e dell'imprevedibilità, ma il tempo è scandito e imprigionato dai moti del pensiero, più che dalla concretezza del descritto.
Lontananze psichiche incolmate separano i protagonisti dalle comparse che entrano nel loro campo visivo. Lo sguardo, da una calcolata distanza di sicurezza e con precisione a lungo esercitata, controlla e classifica: "orde di manager che calano dal Nord al Sud", "banalità arredate delle mogli dei ricchi", "vestali dell'ostentazione conquistatoria", "camionisti compatibili con cognizioni standard sulla categoria", vecchi silenziosi e assorti, giovani fuggitive, barboni, extracomunitari...



Non dialoghi, non incontri, ma solitudini in movimento incardinate su solide prefigurazioni del mondo, gelidi coni di silenzio che misurano solo spazi mentali.
L'inquietudine allora è giocata dagli espedienti simbolici evocati dal mezzo di trasporto, le vibrazioni sono costruite sui toni fiabeschi e surreali che s'insinuano nella trama narrativa fino a sorprendere di soppiatto.
Il treno ispira alla Rasy le pagine più belle e intense, forse perché più intimamente legate al mezzo descritto, forse perché più sincere nell'analisi del timor panico suscitato dall'Ignoto impensabile, dall'Altro.
Come un buon compagno di viaggio, questo libro non vi annoierà.

● **Elisabetta Rasy**
Mezzi di trasporto
Milano, Garzanti
106 pagine, 29.500 lire

Per la cura e la traduzione di Maura Del Serra, escono in questa raccolta tutti i racconti di Katherine Mansfield (1888 – 1923). L'opera dell'autrice neozelandese per la prima volta è presentata nella versione di un unico traduttore e corredata da introduzione e note che colmano gli scarsi riferimenti bio-bibliografici finora pubblicati.
Senza ombre riconosciuta come una delle voci narranti più singolari e innovatrici del Novecento, Katherine Mansfield può essere considerata maestra del racconto. Discostandosi dalla storia breve a lieto fine di retaggio ottocentesco, l'autrice riduce al minimo l'intreccio preferendo «intensificare le cosiddette piccole cose – perché davvero tutto sia significativo», e in ciò è rintracciabile l'influsso di Anton Cechov. Rapace osservatrice del mondo, la Mansfield riesce a fermare nelle sue pagine inconfondibili bozzetti, pungenti schizzi psicologico-ambientali, struggenti ritratti di figure femminili, di piccole esistenze ignorate e schiacciate dalla storia, giunte a noi attraverso l'attento scandaglio dei moti più intimi e delicati.
Il lettore, trattato come complice, viene catturato dallo stile solo apparentemente "minimalista", dalla delicata ironia che a tratti si muta in satira pungente, dalla scrittura di vivace inventiva: «l'unica di cui io sia mai stata gelosa», ebbe a dire Virginia Woolf.
La Newton ha inserito questa meritevole opera nella collana dei grandi tascabili economici. Prova in più del fatto che è possibile leggere eccellente letteratura, mediamente ben curata, a prezzi accessibili a tutti. In questo – credete – l'Italia non teme confronti.

● **Katherine Mansfield**
Tutti i racconti
Roma, Newton & Compton
522 pagine, 6.900 lire

La terribile malattia che provoca la progressiva e irreversibile morte delle cellule cerebrali prende il nome dal neurologo tedesco Alois Alzheimer (1864 – 1915), che per primo la identificò.
L'origine del morbo rimane sconosciuta, se ne registrano solo gli effetti: perdita progressiva della memoria, della parola, dell'orientamento, della percezione sensoriale, della sequenza di quei gesti elementari necessari per mangiare, vestirsi, lavarsi... – fino alla completa dipendenza e immobilità.
"Seconde vittime" della malattia di Alzheimer possono essere definiti i familiari che, impotenti e spesso non sostenuti da adeguate strutture sanitarie, assistono alla lenta "morte in diretta" del proprio caro.
A loro è dedicata questa guida semplice da consultare, utile per orientare, ricca di informazioni e consigli. Di Alzheimer oggi non si guarisce, tuttavia è possibile aiutare chi ne è affetto a mantenere il più a lungo possibile le capacità residue, il senso di realtà, di orientamento, di tranquillità emozionale, di sicurezza, di autostima.
Eritreo Cazzulati, per la inconfondibile mano di Enzo Lunari, fa capolino a ogni cambio lettera dell'alfabeto che scandisce le voci di questo prezioso vademecum.
L'Associazione Italiana Malattia di Alzheimer, Daniele Villani, Carla Pettenati, Gloria Regazzi, Maria D'Onofrio, Francesco Guelfi, Flavio Brunelleschi, Carla Gallo, Marco Trabucchi, Pierluigi Mutti, la Briefing, la TipLeCo, il Nuovo Gruppo Grafico di Milano, il Comune di Roma e altri sponsor hanno a vario titolo contribuito alla pubblicazione, frutto di un impegno corale che nasce dalla solidarietà e chiama solidarietà. Ci sembra un motivo sufficiente per chiedervi di sostenere questa iniziativa (se decideste di farlo, potrete rivolgervi all'AIMA – Ripa di Porta Ticinese, 21 – 20143 Milano – tel. 02/89406254).

● **Associazione Italiana Malattia di Alzheimer**
Vademecum Alzheimer
Milano, Suppl. al Bollettino AIMA
186 pagine,
15 mila lire



Da visitare in treno

a cura di Marisa Radogna



Telemaco Signorini "La piazza di Settignano", 1879-1881 ca., olio su tela

Telemaco Signorini

Firenze, Palazzo Pitti – Sala Bianca
Piazza Pitti
8 febbraio – 27 aprile 1997
Orario: tutti i giorni dalle 10.00 alle 19.00
chiusura lunedì
Informazioni: tel. 055/210886 – 210270
Catalogo edito da Artificio

La mostra
Un'ampia e completa retrospettiva di Telemaco Signorini (Firenze 1835-1901), pittore italiano dell'Ottocento, protagonista del movimento dei *macchiaioli*, uomo colto e poliedrico, spirito polemico e curioso, irrequieto viaggiatore, arguto scrittore, giornalista e critico d'arte.

Il percorso espositivo
L'esposizione si articola in undici sezioni, con un percorso che delinea in modo esauriente la complessa figura dell'artista, soffermandosi sulle tappe fondamentali della sua intensa esperienza, nell'intero arco della sua attività, dalle prime sperimentazioni alla felicissima produzione della maturità.

Le opere presentate
Circa 130 dipinti, 20 disegni, 20 acqueforti, oltre a materiali documentari autografi, fotografie e pubblicazioni.
Le opere raccolte nelle prime tre sezioni rievocano il periodo dal 1856 al 1861.
Signorini in quegli anni si lega ai macchiaioli fiorentini del Caffè Michelangelo. Viaggia tra Venezia (*Portici a Venezia, Palazzo veneziano* – I sezione), la Liguria (*Una giornata di sole a La Spezia, Il merciaio di La Spezia* – I sezione) e l'Emilia, partecipa volontario alla II Guerra d'Indipendenza (*La battaglia di Solferino* – III sezione) e soggiorna a Castiglioncello, ospite di Diego Martelli (*Pascoli a Castiglioncello* – II sezione).
Le tele e i disegni della V e della VII sezione rivelano l'attenzione di Signorini alle nuove esperienze culturali europee (*Il bagno penale di Portoferraio, La toilette del mattino* – V sezione), l'evolversi del gusto, della ricerca e una più raffinata sensibilità, maturata attraverso i frequenti spostamenti in Francia e in Gran Bretagna (*Leith, Una via di Edimburgo* – VII sezione).
Alle vedute cittadine, di campagna e paesane sono dedicate la VI e la IX sezione: Firenze, Siena e dintorni (*Campagna senese, Villa fiorentina* – VI sezione), Settignano, le sue piccole strade e le piazze. Da segnalare in particolare la VIII sezione, riservata alle tele che riproducono il Mercato vecchio a Firenze.
Nella X sezione sono riunite le opere realizzate in Liguria – nelle Cinque Terre e a Riomaggiore (*Ore d'ozio a Riomaggiore, Tetti a Riomaggiore*) – e nell'Isola d'Elba (*Panorama di Portoferraio, Poggio all'Isola d'Elba*).
La sezione "Studi e impressioni dal vero" conclude la rassegna (*Strada di Bath, Strada di Parigi, Paesaggio, Impressioni di campagna, Marina della Scozia, Casolari al sole*).

Come raggiungere la sede espositiva
Con i mezzi pubblici: si può utilizzare il servizio urbano Ataf, linea B (frequenza ogni 10'), con fermata appena fuori dalla stazione di Firenze Santa Maria Novella, lato via L. Alamanni (scendere in piazza Pitti). A piedi: il percorso è di circa 1 km (20 minuti). Usciti dalla stazione di Firenze S.M.N. si seguono le indicazioni per piazza del Duomo, prendendo via dei Panzani e via dei Cerretani.
Attraversata piazza del Duomo si prosegue per via Calzaiuoli e si raggiunge piazza della Signoria. Da qui, superato il piazzale degli Uffizi e attraversato il Ponte Vecchio, si giunge in piazza Pitti dove, nell'omonimo imponente palazzo, ha sede la mostra.

Giorgio Morandi. Oggetti e stati d'animo

Brescia, Palazzo Martinengo
Piazza del Foro, 6
5 dicembre 1996 – 28 febbraio 1997
Orario: tutti i giorni dalle 9.30 alle 19.30
chiusura lunedì
Informazioni: tel. 030/2975502
Catalogo Skira
Ingresso ridotto per i visitatori in possesso di biglietto Fs con destinazione Brescia

La mostra
Una singolare rassegna su Giorgio Morandi (Bologna 1890-1964), il grande maestro delle *Nature morte* e dei *Paesaggi*, dei paesaggi di oggetti semplici, comuni, usuali, come le famose bottiglie.

Le opere presentate e il percorso espositivo
Circa 45 dipinti e 20 opere su carta, suddivisi in dieci "stanze": un percorso poetico di immagini e, parallelamente, di parole (in ogni "stanza" alle immagini si affiancano le riflessioni di Morandi e le osservazioni della critica) e di composizioni di oggetti, ricostruite con modelli originali conservati nello studio dell'artista, ora al Museo Morandi di Bologna.

Come raggiungere la sede espositiva
Palazzo Martinengo è nel cuore del centro storico di Brescia.
Con i mezzi pubblici: dalla stazione Fs si può utilizzare l'autobus della linea C (scendere alla fermata di piazzetta Martiri di Belfiore) o quello della linea Q (scendere alla fermata in corso Zanardelli). In entrambi i casi si prosegue a piedi, per un breve tratto, in direzione di via Musei. A piedi: dalla stazione Fs prendere via Foppa, all'incrocio proseguire per via XX Settembre, girare a sinistra in via Gramsci, poi a destra in corso Zanardelli e infine a sinistra in via Mazzini per giungere in via Musei e piazza del Foro.
Questo percorso offre l'opportunità di scoprire i luoghi d'arte, le piazze storiche, i monumenti, i musei, le chiese e i palazzi del centro antico di Brescia, vicinissimi al Palazzo Martinengo.



Giorgio Morandi "Natura morta" 1957

Antonio Marinoni (1796-1871)

Bassano del Grappa, Palazzo Agostinelli
Via Barbieri
15 dicembre 1996 – 16 marzo 1997
Orario: tutti i giorni dalle 9.00 alle 19.00
chiusura lunedì
Informazioni: tel. 0424/523336
Catalogo Electa

La mostra
Una rassegna monografica su Antonio Marinoni (Bassano 1796-1871), un pittore veneto poco conosciuto, interessante interprete di paesaggi, allievo di Martin Verstappen e seguace della "Scuola di Posillipo".

Le opere presentate
43 dipinti e 28 disegni documentano l'intensa attività dell'artista che da Bassano, dove trascorse la sua giovinezza, si trasferì prima a Roma, nel 1821, e poi a Napoli, nel 1827. Da qui viaggiò in gran parte dell'Italia meridionale e collaborò alla grande impresa litografica *Viaggio pittorico nel Regno delle Due Sicilie*. Ritornato per un periodo a Roma, dove aprì un suo studio, si spostò in Francia e in Inghilterra, per rientrare definitivamente in Veneto, a Venezia e poi a Bassano.
Prima di morire Marinoni donò otto dipinti e un proprio ritratto, eseguito dal pittore Francesco Antonibon, al Museo Civico della sua città natale.
Dopo la morte dell'artista il Museo acquistò anche 530 disegni, raccolti in taccuini di viaggio e fogli sparsi. Sono andati dispersi invece oltre duecento dipinti, destinati da Marinoni nel testamento al Consorzio nazionale per il risanamento del debito pubblico.
Nel tempo il corpus delle opere conservate nel museo bassanese è stato incrementato con lasciti e acquisti.
Tra i dipinti di maggior interesse spiccano le vedute dell'agro romano, quelle dell'Italia meridionale e i paesaggi di Bassano e dintorni.

Come raggiungere la sede espositiva
Palazzo Agostinelli è poco distante dalla stazione Fs di Bassano. A piedi: seguire via Chilesotti, attraversare viale delle Fosse, prendere a destra via Da Ponte, percorrerla fino in fondo e girare ancora a destra in via Barbieri.

Pozzar: una dinastia di fotografi a Trieste

Trieste, Palazzo Costanzi – Sala Comunale
Piazza Piccola
6 dicembre 1996 – 31 marzo 1997
Orario: tutti i giorni dalle 10.00 alle 13.00 e dalle 16.30 alle 19.30
Informazioni: tel. 040/6754701
Catalogo Alinari
Ingresso ridotto per i possessori di biglietto Fs con destinazione Trieste
La mostra
Attraverso le immagini scattate dall'obiettivo di tre grandi fotografi della famiglia Pozzar si raccontano sessant'anni di vita della città di Trieste, dagli anni Venti alla fine degli anni Ottanta.
La storia della dinastia dei Pozzar (tre generazioni di fotografi che si dedicarono soprattutto alla fotografia "industriale" e "per l'industria") comincia con Ruggero, che nel 1923 aprì il primo studio in via Slataper, affermandosi con successo come fotografo nell'ambito industriale.
Nel 1927 ricevette l'incarico di fotografo ufficiale di bordo per il viaggio inaugurale della nave "Saturnia" della Società di Navigazione Cosulich. Le immagini da lui scattate rappresentano un importante documento degli interni e degli esterni di imponenti motonavi ora demolite, come la "Vulcania", nave gemella della "Saturnia".
Negli anni '30 Ruggero rilevò, assieme al figlio Arduino, la ditta di un altro fotografo triestino, Mario Circovich, noto per le riproduzioni di interni di cantieri e morto tragicamente nel 1936.
L'azienda Pozzar si espanse con la conduzione di Arduino e si arricchì ulteriormente con l'arrivo di Ruggero jr., detto Geri, figlio di Arduino e nipote di Ruggero.
Ruggero jr. impreziosì l'archivio di famiglia con reportage sull'arte e sul teatro e con un nucleo di interessanti immagini di attualità, di momenti insoliti e di eventi singolari accaduti a Trieste. La ditta Pozzar fu chiusa da Geri nel 1987.

Le opere presentate
Oltre 230 fotografie stampate per l'occasione da negativi originali, su lastre e pellicole, conservati al Museo di Storia della Fotografia della Fratelli Alinari di Firenze. La presentazione delle immagini dei Pozzar è preceduta da un prologo con una quindicina di fotografie originali dei Wulz, un'altra storica dinastia di fotografi triestini.
Per l'occasione la Fratelli Alinari ha stampato una serie di cartoline con le navi del Lloyd fotografate dai Pozzar.

Il percorso espositivo
Il nucleo principale della mostra si trova a Palazzo Costanzi, mentre altre sezioni della rassegna sono dislocate in importanti palazzi triestini: nella Galleria delle Assicurazioni Generali, nel Palazzo della Regione (dove sono esposte le fotografie sul Lloyd e cantieri), nella Galleria del Tergesteo e al Politeama Rossetti (dove sono presentate le immagini scattate a teatro da Geri Pozzar).

Come raggiungere la sede espositiva
Dalla stazione Fs di Trieste, Palazzo Costanzi si raggiunge con il bus n° 30 o facilmente a piedi (15 minuti circa): percorrere via Cavour, attraversare piazza Duca degli Abruzzi e continuare per Riva Tre Novembre.
Il Palazzo del Lloyd triestino (oggi sede della Regione) e la Galleria di Palazzo Stratti (Assicurazioni Generali) si trovano in piazza Unità d'Italia, che dista 50 metri da piazza Piccola; la Galleria del Tergesteo è in piazza della Borsa (circa 300 metri da piazza Unità d'Italia), mentre il Politeama Rossetti è in viale XX Settembre (per arrivarci da piazza Unità d'Italia si può utilizzare il bus n° 9, dalla stazione Fs il bus n° 6).

Salvador Dalì: la vita è sogno

Torino, Palazzo Bricherasio
Via Lagrange, 20
9 novembre 1996 – 2 marzo 1997
Orario: tutti i giorni dalle 10.00 alle 19.00
lunedì dalle 14.00 alle 19.00
Informazioni: tel. 011/5171660
Catalogo Electa

La mostra
"Fotografo" fu anche Salvador Felipe Dalí (Figueras 1904-1989), "fotografo del sogno", artista versatile ed eccentrico, abile talento di grande immaginazione, pittore, scrittore e poeta, scenografo e regista. Nella sua singolare personalità si fondono e si confondono l'uomo e l'artista, la vita e le opere. Nella sua genialità creativa si annullano i confini tra cosciente e subcosciente, tra realtà e sogno.

Le opere presentate
Le sale di Palazzo Bricherasio ospitano 130 opere, tra oli, guaches e tecniche miste, provenienti dalla collezione privata della famiglia Albaretto.

Il percorso espositivo
La mostra è suddivisa in sezioni a tema, distinte con i titoli dei grandi testi che Dalí rivisitò con originale interpretazione: un gruppo di oli sull' "Amleto" di Shakespeare, 50 guaches su "Le Mille e una notte", un'altra serie su temi biblici, 20 acquerelli su personaggi e momenti dell' "Odissea" e un consistente gruppo di disegni, oli e tecniche miste sul "Don Chisciotte" di Cervantes.
Accanto ai temi attinti alle fonti classiche troviamo alcuni soggetti ricorrenti nella produzione dell'artista catalano, come gli orologi molli (*Montres molles*) o gli elefanti (*Les trois elephants*, *Les quattre elephants*, *Les huit elephants*). La rassegna accoglie anche il ritratto di *Garcia Lorca*, eseguito da Dalí nel 1926 per l'amico poeta, al quale l'esposizione di Torino è idealmente dedicata.

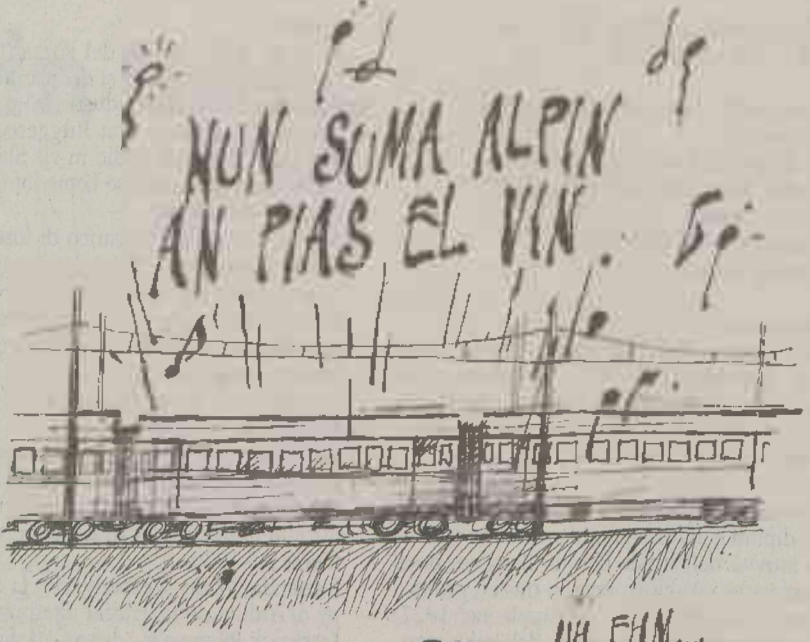
Come raggiungere la sede espositiva
Dalla stazione Fs di Torino Porta Nuova il percorso a piedi è di circa trecento metri: prendere l'uscita per corso Vittorio Emanuele, utilizzare il sottopassaggio che porta in piazza Carlo Felice (dall'altra parte del corso), tenersi sulla destra della piazza, proseguire per via Roma, girare la prima a destra – via Gramsci – e infine la seconda a sinistra – via Lagrange. Palazzo Bricherasio è all'angolo tra via Lagrange e via Teofilo Rossi.

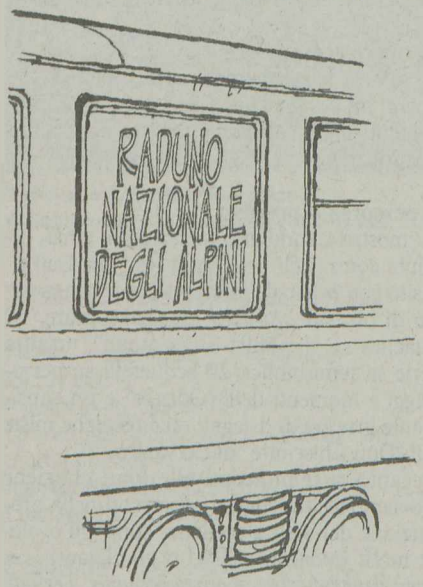


Dalí "Les trois elephants", 1964

FRITTELLO GAZZOLATI

di Enzo Lunari



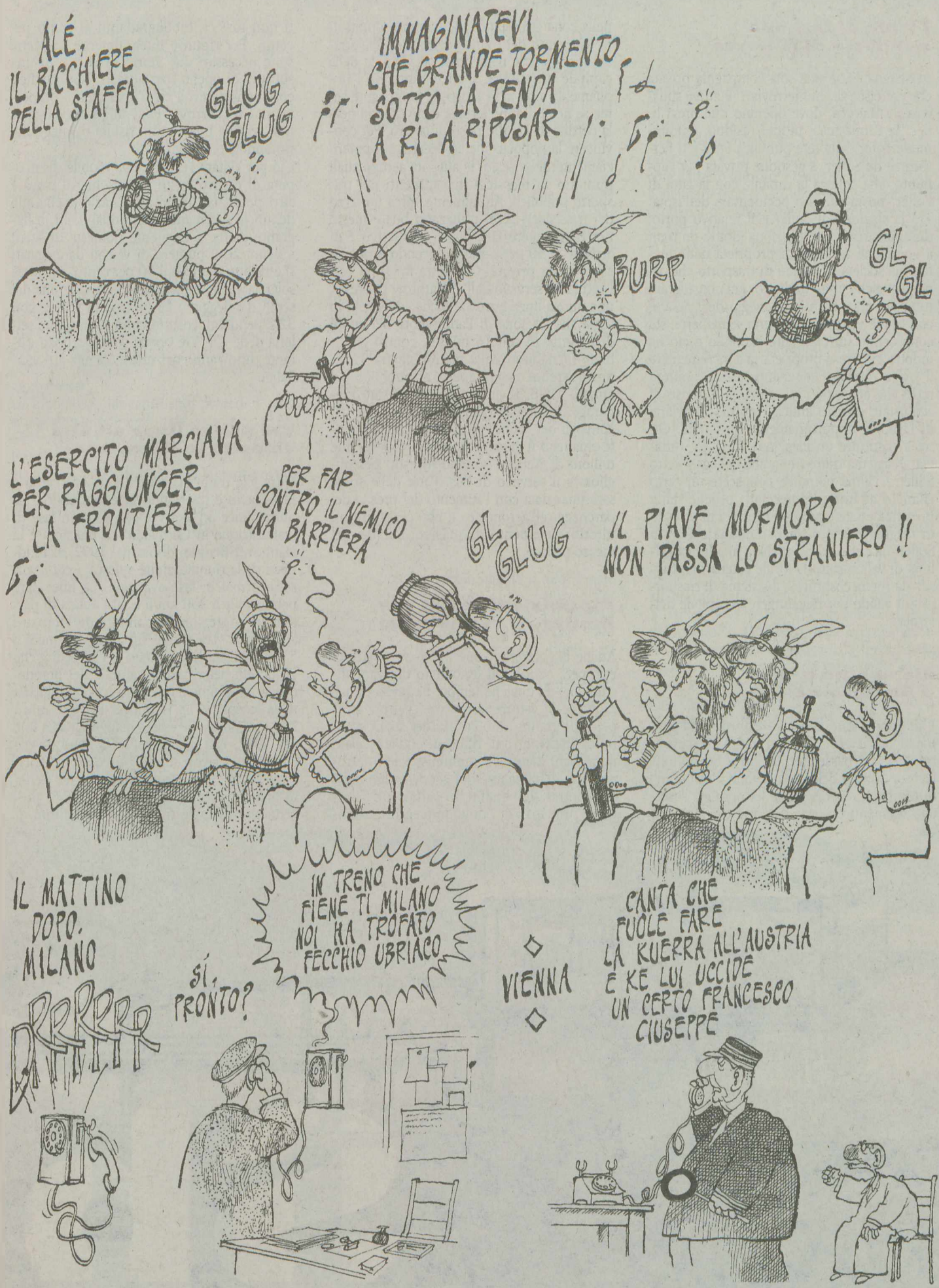











ALÉ, IL BICCHIERE DELLA STAFFA
GLUG GLUG
IMMAGINATEVI CHE GRANDE TORMENTO SOTTO LA TENDA A RI-A RIPOSAR
BURP
GL GL
L'ESERCITO MARCIAVA PER RAGGIUNGER LA FRONTIERA
PER FAR CONTRO IL NEMICO UNA BARRIERA
GL GLUG
IL PIAVE MORMORÒ NON PASSA LO STRANIERO !!
IL MATTINO DOPO. MILANO
RRRRRR
SÍ, PRONTO?
IN TRENO CHE FIENE TI MILANO NOI HA TROFATO FECCHIO UBRIACO
VIENNA
CANTA CHE FUOLE FARE LA KUERRA ALL'AUSTRIA E KE LUI UCCIDE UN CERTO FRANCESCO CIUSEPPE

I tram di Lisbona nell'isola di Maiorca

In Spagna esiste una sola compagnia privata che esercisce sistemi ferroviari. È attiva sull'isola di Maiorca, dove operano due brevi linee: la Palma-Inca, ultimo residuo, ora ammodernato, della rete pubblica Feve e il Ferrocarril de Soller, a gestione privata per l'appunto, che collega la capitale con la città di Soller, posta sul lato occidentale dell'isola. Tra la stazione di Soller e il relativo porto, distante circa 3 km, funziona inoltre un tram a vocazione turistica di proprietà della medesima società. Il mezzo di trasporto che, fino a qualche anno addietro, era considerato tuttalpiù un romantico retaggio del passato, con le sue vetturette di legno semiaperte, sta conoscendo un crescente successo e ciò ha indotto l'impresa proprietaria a incrementare il parco rotabile. Per mantenere il carattere retrò che affascina i visitatori, si è deciso di acquistare quattro antiche motrici tranviarie di Lisbona, opportunamente restaurate. Oltre a costituire un'attrazione turistica, tuttavia, il sistema tram+treno che collega Puerto Soller a Palma potrebbe conoscere un certo rilancio ai fini commerciali, poiché dalla prossima estate è prevista l'entrata in servizio di traghetti veloci tra Barcellona e Puerto Soller, da cui – grazie anche a una lunga galleria di valico sotto la locale catena montuosa – la rotaia costituisce il sistema di trasporto più valido per raggiungere la capitale dell'isola.

Meno auto grazie a Heathrow Express

L'aeroporto londinese di Heathrow, già oggi il più trafficato d'Europa, vedrà crescere il numero dei passeggeri da 50 a 80 milioni l'anno, in virtù della costruzione di un quinto terminale. La decisione ha però già suscitato veementi proteste da parte dei residenti nella zona circostante che temono soprattutto l'aumento del traffico veicolare sulle strade e autostrade nella zona occidentale della capitale britannica. D'altro canto, se l'ampliamento non avrà luogo, le compagnie aeree se ne andranno altrove e ciò determinerà la perdita di 16.500 posti di lavoro. Per convincere la popolazione ad accettare il potenziamento dello scalo, le autorità aeroportuali puntano su massicci investimenti nel trasporto pubblico. Attualmente, circa un terzo dei passeggeri aerei utilizzano bus e metrò per raggiungere Heathrow; l'obiettivo è di arrivare al 50 per cento, riducendo il ricorso alla vettura privata. Ciò potrà avvenire con l'entrata in servizio dell' "Heathrow Express", una nuova linea ferroviaria che collegherà lo scalo alla stazione di Paddington, nel cuore di Londra, in soli 16 minuti, contro gli attuali 45 richiesti dalla metropolitana. La linea dovrebbe essere aperta al pubblico nel giugno 1998. Il quinto terminale sarà raggiungibile direttamente sia dai treni che dai convogli del "Tube" (così viene familiarmente chiamato il metrò londinese). Inoltre, due milioni di sterline saranno investiti per migliorare il servizio di bus. Parte delle spese sarà finanziata con l'aumento del prezzo dei parcheggi all'aeroporto, il che costituirà un ulteriore elemento dissuasivo dall'uso del mezzo privato.

Riparazioni veloci per limitare il vandalismo

Anche la Svizzera, come molte altre nazioni europee, conosce il fenomeno del vandalismo che, da qualche tempo, ha preso di mira anche le vetture ferroviarie. Vetture ricoperte di graffiti, imbottiture dei sedili sventrate, finestrini rotti, rifiuti incendiati creano non pochi danni alle amministrazioni ferroviarie e all'immagine del servizio pubblico. Per contrastare i graffiti, in particolare, le officine principali di Zurigo impiegano solventi non tossici, biodegradabili al cento per cento. Per ripulire integralmente un treno sono necessari due giorni di lavoro di una squadra di operai specializzati. Nonostante i costi considerevoli che l'operazione comporta, le Cff (Ferrovie Federali) intervengono non appena una vettura risulta danneggiata, ritirandola dal servizio.
Ciò per evitare l'esposizione mobile di un'opera di cattivo gusto che rischia di trovare altri potenziali imitatori. Grazie anche alla denuncia sistematica dei vandali colti in flagrante e alla susseguente richiesta di salati indennizzi, il numero di veicoli danneggiati si è ridotto di quasi il 50 per cento. La stessa solerzia viene impiegata nella riparazione dei sedili danneggiati. Le officine di Olten, con 32 dipendenti, costituiscono la maggiore selleria delle Cff. Tre operai sono occupati durante tutto l'anno nel rimediare agli atti vandalici.

Tre nuove linee ad alta velocità in Germania

Oltre alle tratte già esistenti tra Stoccarda e Mannheim e tra Hannover e Wurzburg, tre nuove linee ad alta velocità sono in fase di realizzazione in Germania. La più nota è la Hannover-Berlino, decisa nel 1992, all'indomani della riunificazione tedesca, i cui lavori sono ormai in fase avanzata. La linea sarà percorribile a 250 km/h e sarà dotata di particolari protezioni per mitigarne l'impatto ambientale. Tra queste, un muro di 3 metri a 5 km di distanza dai binari per impedire che gli uccelli della riserva naturale del Brandeburgo sconfinino e finiscano con l'impigliarsi nella catenaria. La Hannover-Berlino, lunga 247 km, dovrebbe essere inaugurata alla fine del 1997. Nel dicembre 1995 sono invece cominciati i lavori sui 177 km della Colonia-Francoforte, lungo la sinuosa valle del Reno, in una zona fortemente urbanizzata. Si prevede che l'attuale traffico di 12 milioni di



passeggeri annui lungo questo itinerario possa raddoppiare nel 2010. A trarre beneficio dalla riduzione dei tempi di percorrenza (dalle attuali 2 ore e 16' ai futuri 58 minuti) saranno non solo le relazioni interne tedesche, ma anche quelle internazionali, tipo Francoforte-Amsterdam, Francoforte-Bruxelles e Basilea-Colonia. Le Ferrovie tedesche (Db) prevedono di utilizzare 5 treni Ice per ora e per direzione sulla nuova linea: 3 circoleranno tra Francoforte e Colonia, altri 2 tra Wiesbaden e Mainz e proseguiranno verso Basilea, Stoccarda e Monaco, in funzione delle esigenze di traffico. La terza linea ad alta velocità collegherà Norimberga con Lipsia e Halle, facilitando le relazioni verso i Länder orientali della Turingia e della Sassonia. 83 km di linea già esistenti verranno rinnovati e altri 192 costruiti ex-novo. Nel 2010 si prevede che correranno su questa tratta 48 convogli passeggeri e ben 168 treni merci ogni giorno.
La Lufthansa, dal canto suo, prevede il graduale abbandono delle relazioni aeree interne, in seguito all'estensione dell'alta velocità ferroviaria. Su percorsi inferiori alle 3 ore di viaggio, il treno dovrebbe sistematicamente soppiantare l'aereo, tenuto conto, oltretutto, che i principali aeroporti tedeschi sono ormai raccordati a linee ferroviarie.

Cresce il ruolo del treno nei Paesi Baschi

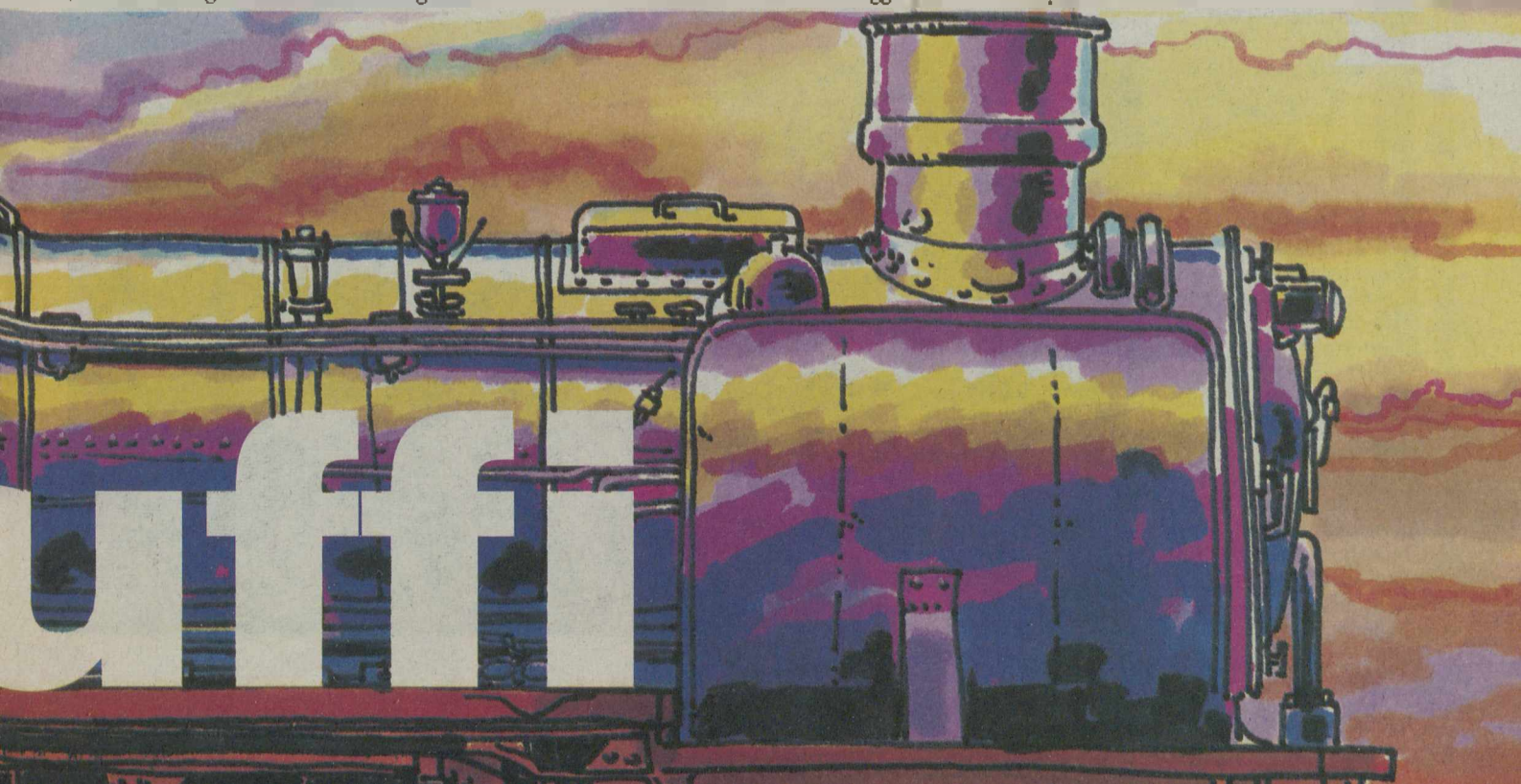
Regione tormentata della penisola iberica, a seguito dei moti separatisti che ne vorrebbero l'indipendenza dalla Spagna, i Paesi Baschi sono anche una zona a forte radicamento industriale, dotata, fin dal secolo scorso, di una fitta maglia di collegamenti ferroviari. Mentre le linee a lunga percorrenza sono gestite dalla Renfe (sigla che contraddistingue le Ferrovie spagnole), i collegamenti locali sono affidati alla società regionale EuskoTren (nell'ostica lingua locale "Eusko" significa appunto basco). Questa rete, incentrata su Bilbao, si spinge fino a San Sebastian (Donostia in basco) e raggiunge il confine francese a Hendaye. Negli ultimi anni il materiale rotabile è stato integralmente rinnovato e ciò ha implicato un forte miglioramento della qualità percepita dalla clientela. Tradotto in numero di viaggiatori trasportati, nel corso del 1996 si è potuta apprezzare una crescita del 12,7 per cento rispetto all'anno precedente. Secondo EuskoTren, tuttavia, i margini di crescita sono ancora ampi. Infatti, secondo indagini condotte localmente, oltre il 90 per cento dei passeggeri raggiungono a piedi le stazioni, poste nel raggio di 500 metri, ovvero 6 minuti di marcia, dalla propria residenza o destinazione.
Migliorare il servizio di interscambio con altri mezzi di trasporto potrebbe quindi aumentare considerevolmente il mercato ferroviario. I 769 dipendenti di EuskoTren già oggi gestiscono, oltre ai treni, alcune linee di autobus e una funicolare. Per valorizzare il ruolo del treno nella regione sono in corso importanti investimenti nel raddoppio di tratti di linea, in modifiche di tracciato e nel restauro delle stazioni.

Anche le Asturie puntano sulla rotaia

Un'altra regione della Spagna settentrionale punta con convinzione sullo sviluppo del trasporto ferroviario. A differenza di quanto accade nei Paesi Baschi, nelle Asturie sono direttamente le Ferrovie spagnole (Renfe) ad assicurare la maggior parte del traffico pendolare, grazie a una rete di 153 km, 97 dei quali a doppio binario. Attualmente circa 22 mila persone utilizzano ogni giorno i treni locali ("Cercanias"), ma si pensa di poter incrementare tale cifra fino a 40 mila unità. Infatti, il governo regionale del cosiddetto "Principato delle Asturie" punta a una contrazione del traffico veicolare che oggi assicura il 75 per cento degli spostamenti, anche per motivi di salvaguardia ambientale. Le Asturie, note soprattutto come una zona mineraria, stanno compiendo grandi sforzi per aprirsi al turismo. La regione si autodefinisce "Natural como el paraiso", slogan che non ha bisogno di traduzione. Pur prevalendo le aree rurali e montuose, i tre quarti della popolazione asturiana (600 mila abitanti) si concentrano attorno a Oviedo, il capoluogo, e alle città satelliti. E ciò determina parecchi problemi di congestione cui la rotaia potrebbe porre rimedio. Già metà del parco rotabile è stato per questo rinnovato.

Ferrovie turistiche in Grecia

Poco frequentata dai cultori di ferrovie turistiche, la Grecia possiede un paio di autentici gioielli in materia. Sulla costa settentrionale del Peloponneso, dalla stazione di Diakofto, posta sulla linea a scartamento metrico Atene-Patrasso, si dirama la tratta a cremagliera per Kalavrita, città martire (fu bruciata durante l'ultimo conflitto mondiale come Marzabotto) dell'Acaia. Questa linea, che ha recentemente festeggiato il suo centenario, si sviluppa per 22,6 km a scartamento ultraridotto (750 mm).
La sezione a cremagliera, lunga 3,4 km, permette di superare rampe del 17,5 per cento, all'interno della spettacolare gola del fiume Vuraikos, non lontano dal monastero di Mega Spileon. Il Ministero della Cultura greco ha recentemente classificato la linea quale patrimonio industriale da preservare. Più a nord, a Volos, principale porto della Tessaglia, è stata riaperta al traffico turistico, dopo un quarto di secolo di abbandono, un'altra linea a scartamento 750 mm fino a Milies, lungo un tortuosissimo tracciato alle pendici del monte Pelion. Sono programmati treni a vapore che conoscono grande apprezzamento di pubblico.



Il Wwf lancia l'allarme: emergenza traffico nelle città

La ricetta per vincere l'accerchiamento delle auto è l'uso dei mezzi pubblici urbani e del treno

Giovedì 19 dicembre, poco prima che, sia il maltempo, sia una serie funesta di incidenti, mettessero a dura prova le Ferrovie italiane, nella sala Eurostar della stazione Centrale di Milano si è tenuto un interessante convegno sullo stato di salute, o forse di malessere, del trasporto pubblico nel nostro Paese.

Organizzata dal Wwf, in occasione dell'arrivo nel capoluogo lombardo del treno speciale per i festeggiamenti del trentennale della nota associazione ambientalista, la tavola rotonda proponeva un tema di stringente attualità, *Trasporto pubblico e piani urbani: soluzione all'emergenza traffico nelle città*. Chiara fin dall'inizio la scelta di campo degli ambientalisti italiani. «L'emergenza può essere superata solo assegnando ai mezzi pubblici un ruolo sempre maggiore», ha ribadito **Carlo Galli**, vice presidente del Wwf Italia. La novità, semmai, è che gli ecologisti sono pronti ad appoggiare terapie innovative per limitare l'uso dell'auto nelle aree metropolitane, come l'introduzione a tappeto della sosta a pagamento e l'addizionale regionale all'imposta sui carburanti per finanziare le forme di mobilità alternativa. Provvedimenti, forse, non troppo popolari in un primo momento, ma che potrebbero essere accettati dalla popolazione se fosse chiara la loro destinazione in favore di una migliore qualità della vita. Purtroppo, gli strumenti a disposizione dei pianificatori sono al momento assai limitati. **Piero Villa**, assessore al traffico della città di Genova, ha lamentato l'insufficienza degli investimenti destinati alle infrastrutture, ma anche gli ostacoli legislativi che inibiscono il ricorso agli ausiliari del traffico, una figura professionale che potrebbe integrare gli organici sempre più scarni delle polizie municipali impegnati nel controllo della sosta. **Renato Manigrasso**, presidente dell'Atm (l'Azienda Trasporti Municipali di Milano), ha sottolineato come la rete del servizio pubblico nei maggiori centri non coincida più con la città reale, essendosi storicamente consolidata all'interno dei confini municipali, mentre oggi la più forte domanda di mobilità proviene dal grande hinterland che non viene adeguatamente servito per mancanza di risorse, oltre che di un organismo istituzionale (l'area metropolitana) in grado di governare il fenomeno. **Enrico Mingardi**, presidente della Federtrasporti (la federazione delle imprese municipali di trasporto), ha puntato l'indice sugli alti costi del personale, che rischiano di drenare integralmente le poche risorse disponibili per il rilancio del settore. Ma trasporto pubblico non significa soltanto bus, tram e metrò: anche il treno può giocare un ruolo non trascurabile nel decongestionamento delle nostre città. Lo ha ricordato **Giancarlo Laguzzi**, direttore del Trasporto locale Fs. «Le Ferrovie italiane si sono sviluppate in funzione del trasporto a lunga distanza» – ha riconosciuto Laguzzi – ma, negli ultimi anni, hanno compiuto sforzi notevoli per migliorare l'offerta attorno alle maggiori aree metropolitane. Lo testimoniano, tra l'altro, i passanti già realizzati a Genova e quelli in corso di costruzione a Milano e Torino, ma pure numerosi altri investimenti in tutto il territorio nazionale. Anche sulle ferrovie, però, pesa la doppia spada di Damocle del taglio dei trasferimenti statali e della crescita del costo del lavoro. La Legge Finanziaria appena approvata costringerà le Fs a eliminare a malincuore centinaia di treni passeggeri, a meno che una diversa organizzazione del lavoro – da contrattarsi con le Organizzazioni Sindacali – consenta risparmi di entità comparabile. La voce del Parlamento era rappresentata dall'on. **Paolo Galletti**, componente della Commissione Trasporti della Camera. Durissimo il suo atto d'accusa contro la lobby trasversale che sostiene gli interessi dell'automobile e dell'autotrasporto merci e blocca sistematicamente ogni iniziativa di legge volta alla razionalizzazione del traffico nelle città della penisola e al finanziamento del trasporto pubblico. Il convegno si è chiuso con un forte monito: sarebbe molto preoccupante se un governo che si definisce progressista confermasse con una mano i tagli al trasporto locale e a quello ferroviario, trovando con l'altra le risorse per incentivare la ripresa del settore automobilistico. Come ben sappiamo, pochi giorni dopo, la circostanza si è puntualmente verificata.



Centenario della Avellino-Rocchetta S.A.













Testi di **Luigi Mignacco**
Disegni di **Germano Bonazzi**
Lettering di **Maria Pejrano**
Nathan Never è un personaggio creato da Medda, Serra & Vigna

NATHAN NEVER

Le avventure di **Nathan Never** sono pubblicate mensilmente da **Sergio Bonelli Editore**
© Sergio Bonelli Editore











"...UNA **BOMBA NEUTRONICA** E' IL SOLO BAGAGLIO DEL SUPERTRENO DIRETTO ALLA BASE POLARE. L'UNICO PASSEGGERO E' UN TERRORISTA CHE LA FARA' ESPLODERE SE TENTERANNO DI ARRESTARE IL CONVOGLIO O DI DEVIARLO..."

"...PERCIO' SOLTANTO UN AGENTE SPECIALE ALFA PUO' FERMARLO..."

TLUNK

"...OPPURE **FONDERSI** INSIEME ALLA CALOTTA POLARE!"

BZZZZ

COSA?! IO BACIARE IL MUSONE? GIAMMAI!

LA PARTITA E' FINITA, LEGS... PUOI FARE LE TUE RIMOSTRANZE AI GIOCATORI!

GIOVANOTTO, COME TI PERMETTI DI BACIARMI?

LEGS?! MA... SONO ANCORA NELLA REALTA' VIRTUALE, O...

NO. QUESTA E' REALTA' **REALE**, COME TI DIMOSTRERA' IL CAZZOTTO CHE STAI PER BECCARTI SUL MUSO.

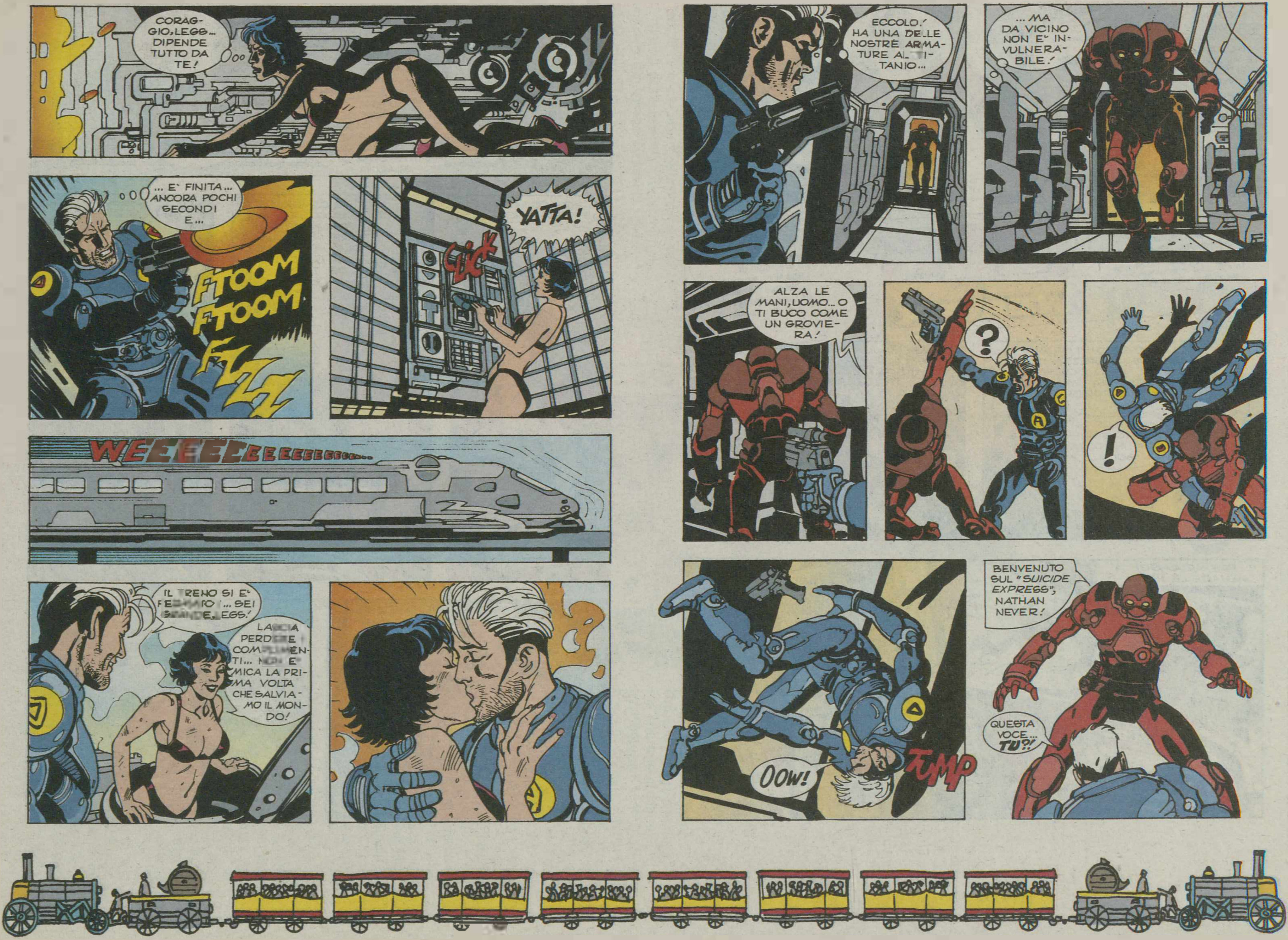
REISER HA COMMESSO UN ERRORE QUANDO HA VENDUTO LE NOSTRE IMMAGINI DI AGENTI ALFA A UNA MULTINAZIONALE DI VIDEOGAMES.

VI CHIEDO SCUSA, SIGNORA! NON STAVO DANDO UN BACIO VIRTUALE A VOI, MA A QUESTA BELLA GIOCATRICE...

GIA'...

?!

...E IO MI ILLUDEVO DI BACIARE NATHAN NEVER!


CORAGGIO, LEGS... DIPENDE TUTTO DA TE!
... E' FINITA... ANCORA POCHI SECONDI E...
FTOOM
FTOOM
FZZZ
CLICK
YATTA!
WEEEEEEEEEEEEEEEE...
IL TRENO SI E' FERMATO!... SEI GRANDE, LEGS!
LASCIA PERDERE I COMPLIMENTI... NON E' MICA LA PRIMA VOLTA CHE SALVIAMO IL MONDO!
ECCOLO! HA UNA DELLE NOSTRE ARMATURE AL TITANIO...
... MA DA VICINO NON E' INVULNERABILE!
ALZA LE MANI, UOMO... O TI BUCO COME UN GROVIERA!
?
!
OOW!
TUMP
BENVENUTO SUL "SUICIDE EXPRESS", NATHAN NEVER!
QUESTA VOCE... TU?!



LEGS WEAVER

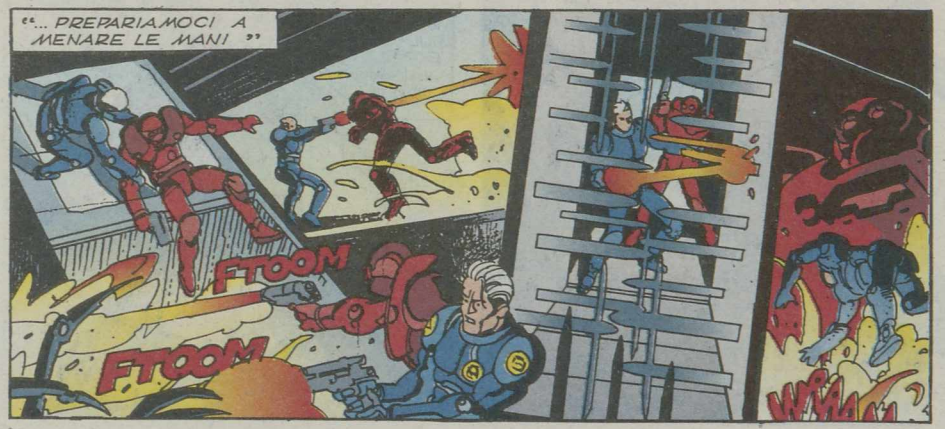
Testi di **Luigi Mignacco**
Disegni di **Germano Bonazzi**

Lettering di **Maria Pejrano**
Legs Weaver è un personaggio creato da Medda, Serra & Vigna

Le avventure di **Legs Weaver** sono pubblicate mensilmente da **Sergio Bonelli Editore**

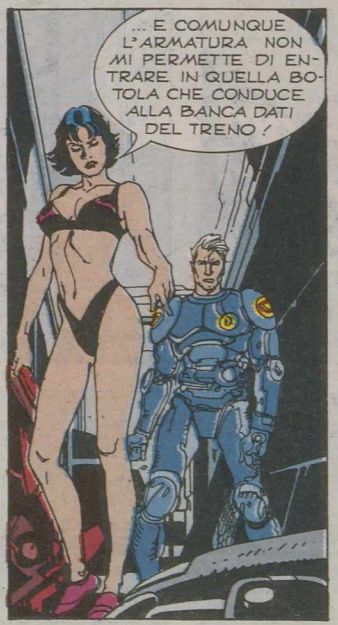
© Sergio Bonelli Editore







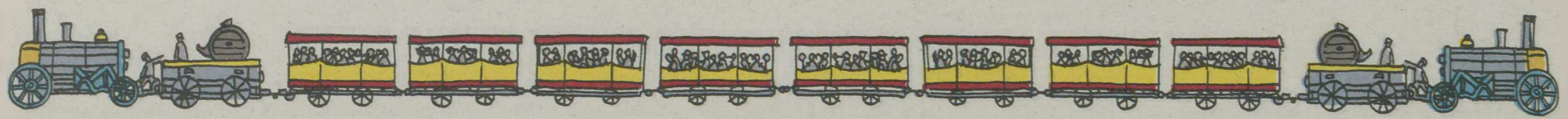












Da Pescocostanzo a Sulmona

In treno sulla più bella linea dell'Appennino, in bici fra i tesori naturali degli altipiani d'Abruzzo

Nel "Manuale del Ciclista" del dottor Friemann, pubblicato sul finire dell'Ottocento, è scritto che «(...) per l'equilibrio che il ciclista è obbligato a mantenere, si producono nell'economia muscolare i movimenti più disparati. La maggior parte dei muscoli, per non dir tutti, sono allora in funzione, e questa loro azione, che si ripercuote sull'insieme della muscolatura, crea uno dei più completi esercizi». Non era forse il caso di scomodare tale autorità per suggerirvi questa bella escursione in bicicletta ma si sa che i consigli dei medici vanno sempre rispettati.
Venendo all'itinerario, si tratta di un'accoppiata formidabile: in treno sulla più bella linea dell'Appennino, la Sulmona-Carpinone; in bici da Pescocostanzo a Sulmona fra i tesori naturali degli altipiani d'Abruzzo. Approfitterete del servizio Treno+Bici, godrete del panorama fra le strette curve, i viadotti e le risalite della ferrovia, poi ci metterete del vostro, con una bella pedalata col vento fra i capelli. Ideale in primavera quando gli altipiani di Pescostanzo sono solcati dalle fresche acque del disgelo e vivificano le distese prative, bellissimo in autunno, fra le foglie dei faggi e il fulgore cristallino delle alte pietraie della Maiella.

Da Pescocostanzo a Sulmona

Itinerario in bicicletta con partenza dalla stazione Fs di Rivisondoli-Pescocostanzo (linea Sulmona-Carpinone) e arrivo alla stazione Fs di Sulmona.
***Lunghezza**: 47,6 km. **Dislivello**: 506 metri in salita; 1.353 in discesa.*
***Tempo medio di percorrenza** (escluse le soste): 3 ore.*
***Condizioni del percorso**: lunghi tratti in discesa e tre brevi salite (l'ultima da affrontare a piedi, ma si può anche suggerire una variante); su strade asfaltate per 15 km, su sterrate per 32,6 km.*
***Altre informazioni**: possibilità di ristoro nei paesi. Ristoranti: a Campo di Giove; a Pacentro,* Taverna de' Caldora, *piazza Umberto I n° 13, tel. 0864/41139 (chiuso domenica pomeriggio e martedì).*
***Mezzo consigliato**: mountain-bike.*
Itinerario collaudato il 12 novembre 1996.
Per la descrizione del tragitto in treno rimando alla bella e dettagliata guida di Giuseppe Furno, *In treno alla scoperta dell'Abruzzo*, Lozzi & Rossi, Roma 1995 (lire 18 mila). Mi limito solo a fornirvi alcune note storiche. La linea Sulmona-Isernia, fra le più notevoli opere ferroviarie italiane, fu aperta all'esercizio in due fasi: la prima, nel 1892, da Sulmona a Cansano (25,5 km); la seconda, nel 1897, da Cansano a Isernia (103,1 km). Si volle così dar vita a una dorsale appenninica per collegare il cuore dell'Abruzzo con Napoli, passando per Isernia (il tratto da Caianello a Isernia fu realizzato nel 1894). È una vera ferrovia di montagna che deve vincere, con un sinuoso tragitto, notevoli pendenze (ad esempio, dai 368 metri d'altezza di Sulmona ai 1.256 della Galleria della Maiella) grazie a imponenti viadotti e ripetute gallerie. Ve ne accorgerete salendo verso la stazione di Rivisondoli-Pescocostanzo, punto di partenza del vostro itinerario, la più alta stazione della rete ferroviaria italiana (1.268,82 metri) dopo quella del Brennero.
Isolata in un paesaggio dagli orizzonti aperti, fra praterie d'alta quota e bassi crinali montuosi, la stazione potrebbe quasi alludere alle leggendarie ferrovie delle steppe centro-asiatiche se non fosse per la familiarità che rivelano questi luoghi, fra le più conosciute mete turistiche dell'Abruzzo interno. Nel fabbricato troverete la *Hostaria del Nonno* (tel. 0864/642492) per dare, con un piccolo spuntino, maggior impeto alla vostra pedalata. Dirigetevi quindi verso *Pescocostanzo* (km 2, m 1.382), affrontando un breve tratto in salita, fino all'ingresso nell'abitato.



Pacentro

1. **Pescocostanzo**. Borgo storico dell'Abruzzo, di sublime nobiltà, al quale non sono solo i monumenti a conferire bellezza, ma l'intera armonia dell'insieme, la sua posizione, la sua struttura urbanistica. Col terremoto del 1456 il nuovo borgo fu costruito non più sulla vicina rupe del "Pesco", ma nell'insellatura sottostante. La capacità di sottrarsi al peso feudale (nel 1774) o la benevolenza di quanti la ebbero (i Colonna, i Piccolomini) unita alla presenza di maestranze "lombarde", quivi immigrate, sono la causa e l'effetto di un'impronta artistica unica e singolare.
Il disegno del selciato stradale (a punta di freccia) indica il senso dell'itinerario di visita che annovera almeno una trentina di attrattive degne di rilievo, fra cui la *Basilica di Santa Maria del Colle* con i suoi splendidi soffitti lignei, il *Palazzo Comunale* e le numerose case nobili dei secoli XVI e XVII. Rivolgendosi al locale Ufficio Turistico, in via delle Carceri, 4 (orari: dalle 9 alle 13 e dalle 16 alle 18.30), si può ottenere una piccola guida essenziale. Rimando a essa per i monumenti principali. Vorrei solo intrattenervi un attimo sulla struttura delle case del borgo, anche di quelle meno illustri, che risponde ad almeno tre esigenze dei suoi abitanti: la difesa, la socievolezza e il gusto dell'ornato. I lunghi inverni dell'altopiano hanno suggerito gronde molto sporgenti e scale esterne che sporgono dal primo piano in modo da aver sempre sgombro l'accesso anche in caso di forti nevicate. Le porte, spesso abbinate, danno l'idea di una fratellanza anche fra diversi proprietari. Le decorazioni graffite, le cornici delle imposte, i ferri alle finestre danno infine il senso della ricerca estetica, del

gusto nell'abitare.
Si lascia Pescocostanzo in direzione del Bosco di Sant'Antonio (strada provinciale 55), oasi naturale purtroppo eccentrica al nostro itinerario, che non potremo raggiungere. Arrivati infatti al piede della discesa, si impegna a destra una strada sterrata, che si protende proprio in faccia all'*Eremo di San Michele*. Giunti di fronte dell'eremo (km 5,7, m 1.266), l'itinerario volge a destra seguendo da vicino il fosso la Vera, fra la montagna e la vasta prateria del Quarto Grande. Animali allo stato brado vagano in tutta tranquillità, mentre fra le folte erbe s'innalzano in rapidi voli allodole e cutrettole. Il Pizzo di Coda (m 1.275) è l'ultimo sprone della montagna e divide il Quarto Grande dal Quarto Santa Chiara: senza sboccare sulla strada statale, si continua a sinistra su sterrato, superando una sbarra che segnala l'ingresso nella riserva naturale (km 9,1, m 1.245).

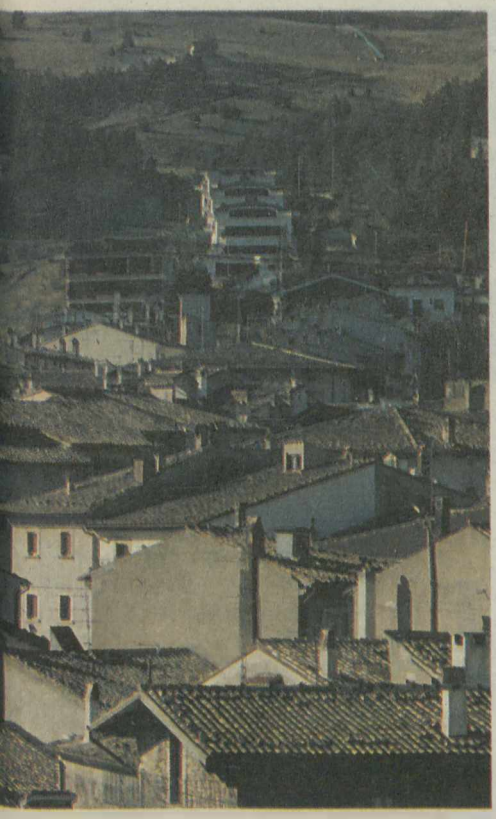
2. La Riserva naturale Quarto Santa Chiara. Queste splendide praterie appartengono al sistema carsico dell'Appennino e sono il residuo di antichi laghi le cui acque sono lentamente defluite nel sottosuolo in corrispondenza dei cosiddetti "inghiottitoi". Il fosso Vera, che stiamo seguendo, concluderà il suo corso proprio in uno di queste profonde fessure del suolo, nei pressi della stazione di Palena, che si scorge dall'altra parte della prateria. All'inizio della primavera, l'abbondante acqua del disgelo ristagna spesso sul "quarto" favorendo la presenza di uccelli acquatici di passo (marzaiola, germano reale ecc.) e alimentando una fioritura di notevole bellezza (crochi, poligoni, ranuncoli, narcisi).
Si continua fino al fondo del Quarto, sin quando la strada si trasforma in esile traccia erbosa, avvicinando la ferrovia. Sulla sinistra si passa accanto a una fornace che servì probabilmente alla produzione di calce per il consolidamento delle volte della vicina galleria. Qui occorre prestare attenzione al percorso: si lascia la traccia che sale verso il bosco e si segue a destra, dopo il casello diroccato, quella che passa sopra il portale della galleria retrocedendo quindi sull'altro lato della prateria, ora nascosta dalla massicciata ferroviaria. Dopo breve tratto si sbocca sulla strada asfaltata (km 15, m 1.256) che si segue verso sinistra, in salita (pendenza media del 6,6 per cento per circa 2 km). Al km 17 si giunge al *Valico Forchetta* (m 1.389; da non confondere con l'altro, omonimo, nei pressi della stazione di Palena, per cui sarebbe meglio chiamarlo col vecchio nome di Vado di Cocci) e si lascia la strada principale per uno sterrato che scende quasi parallelo, e piuttosto sconnesso, sulla sinistra. Si scorgono le torri di aerazione della sottostante galleria.
Avrete ora, dinanzi a voi, un lungo tratto di strada solitaria che attraversa *Piano Cerreto*, fra relitti di vecchi coltivi, muri a secco e macchie di quercia (attenzione, al km 21,1, in prossimità di una cava, prendere la direzione di sinistra). Dopo diversi chilometri si segnala una fontana (*Fonte Ramarozza*, km 23,6, m 980) che precede l'alto viadotto della ferrovia. Più avanti si entra in uno stretto vallone fino a sboccare sulla strada provinciale (km 25,5, m 950) che si segue a destra in direzione di *Campo di Giove* (leggera ascesa per 2,5 km). L'abitato (km 29, m 1.069), di moderno aspetto, potrebbe essere il luogo ideale per una sosta a circa metà dell'itinerario. Di fatto la sua funzione nei secoli fu appunto quella di stazione di transito sull'antica via che correva da Sulmona ad Alfedena, alternativa a quella del Piano delle Cinque Miglia.
L'itinerario punta ora in direzione di Pacentro. È bene avvertire che il tratto da affrontare ora richiede molta prudenza per alcune ripide discese su pietre sconnesse e per qualche punto esposto. In alternativa si può utilizzare la strada provinciale retrocedendo nella direzione dalla quale si è arrivati a Campo di Giove e proseguendo, dopo Cansano, in direzione di Pacentro.
La strada che intendiamo seguire è detta "Vecchia di Pacentro" ed è una sassosa mulattiera di circa 9 km che discende la spoglia e selvaggia valle del Fossato. Il percorso inizia sotto il Belvedere di Campo di Giove (giardino) e avvicina subito il profondo impluvio, seguendolo sul suo versante sinistro.
Al fondo della discesa si giunge a *Sant'Alberto* (km 38,2, m 542), solitario nucleo rurale dal quale si scorge una splendida veduta di *Pacentro*, arroccata sulle prime falde del Monte Mileto. Seguendo un sentiero che si stacca dalle case verso destra, si pianeggia fino a giungere al piede dell'erta che mette nell'abitato (km 39,4, m 686; circa 350 metri di salita non pedalabile! procedere a piedi o, in alternativa, da Sant'Alberto raggiungere la provinciale e proseguire su di essa).



Pescocostanzo

3. Pacentro. Le scure torri del castello sono diventate splendenti (e forse un po' posticce) dopo il recente restauro. Bisogna salire fino in cima al paese per osservarle da vicino, scorrendo l'asse centrale del borgo (via Santa Maria Maggiore) con la bella *piazza del Popolo* (fontana del 1841 e parrocchiale con fronte in pietra del tardo Cinquecento), infilando poi vicoli e ripide scale. Il castello ebbe il suo assetto nel sec. XV per opera dei Cantelmo, feudatari che contesero a lungo il paese ai Caldora. Le tre torri si slanciano verso l'alto con la loro corona di beccatelli collegati da archetti.
Se non vi siete ancora rifocillati è bene che vi dica che a Pacentro si trova uno dei più noti e raffinati ristoranti d'Abruzzo, la *Taverna de' Caldora*, dove si servono le "sagne ricce", vale a dire pasta e ricotta di pecora. Il locale è anche un piccolo museo di cimeli dannunziani.
Si lascia Pacentro scendendo lungo la provinciale in direzione di Cansano. Attenzione! a circa metà della discesa, all'altezza di un capitello (km 42,4, m 539), si abbandona la strada asfaltata per una sterrata, verso destra, che vi condurrà direttamente a *Sulmona* (km 47,6, m 420).

4. Sulmona. La città merita un visita a sé stante, ma non potrete esimervi, in attesa del vostro treno, dal compiere una tranquilla passeggiata lungo il centrale corso Ovidio (il grande poeta latino nacque a Sulmona nel 43 a.C. e il corso tradisce proprio, nella sua linearità, l'andamento dell'antico "cardo" romano) degustando nel frattempo i celebri confetti di produzione locale. Potrete iniziare dalla vasta *piazza Garibaldi*, delimitata, su





I TRENI UTILI

Dall'Orario Ufficiale Fs valido fino al 31 maggio 1997. I treni indicati effettuano il servizio Treno+Bici. È necessario possedere, oltre al regolare biglietto di viaggio, anche il supplemento giornaliero per il trasporto della bicicletta, acquistabile presso le biglietterie al prezzo di lire 5 mila.

Linea (Pescara) Sulmona-Carpinone

	Diretto (festivo) 3189
Pescara C.	07.00
Sulmona	08.07
Rivisondoli-Pescoc.	09.00

	iR 2374
Sulmona	16.43
Pescara C.	17.38

Linea (Napoli) Carpinone-Sulmona

	Diretto 3482
Napoli C.	05.54
Caserta	06.21
Carpinone	08.04
Rivisondoli-Pescoc.	09.12

	Diretto 3267
Sulmona	15.52
Carpinone	17.44
Caserta	19.07
Napoli C.	19.40

uno dei lati corti, dalle arcate dell'acquedotto del 1256, elemento propulsore dell'attività manifatturiera cittadina nel Medioevo. Alle sue spalle si presenta il grandioso portale romanico della *chiesa di San Francesco della Scarpa*, mentre imboccando il corso si avvicina subito la nobile *Fontana del Vecchio* (1474). Più avanti appare sulla sinistra, la lunga fronte del *complesso dell'Annunziata*, il più importante monumento cittadino, formato dalla chiesa e dall'attiguo palazzo, evoluzione nei secoli degli stili dal Rinascimento al Barocco. Le statue della facciata, i portali e la magnifica trifora gotico-rinascimentale meritano un'attenta osservazione per la bellezza delle forme e l'armonia dell'insieme. All'interno del palazzo ha sede il *Museo Civico*, dove sono raccolti preziosi tesori d'arte sacra dei secoli XIV e XV. L'ultima attrattiva, in questa rapida ricognizione cittadina, è rappresentata dalla *Cattedrale di San Panfilo*, al fondo dei giardini della Villa Comunale, nella direzione della stazione. Eretta in forme ogivali su un'area dedicata al culto di Apollo e di Vesta, fu più volte ripresa come rivela la giustapposizione, nella facciata, di elementi ogivali e di apparati settecenteschi.

Testo e disegni di Albano Marcarini

Si ringraziano per la collaborazione Dario Recubini e Lauro Petrelli

Iniziative

APPUNTAMENTI

ABRUZZO

Alla riscoperta del treno a vapore

Si è svolta a Montesilvano la prima edizione di *Target Market-Turismo Sociale*, un'iniziativa nata con lo scopo di potenziare e valorizzare, con una serie di interventi mirati, il mercato del turismo sociale. Alla manifestazione hanno partecipato molti operatori turistici e numerosi rappresentanti delle associazioni per il tempo libero.
La Direzione regionale Fs Abruzzo ha presentato alcuni suggestivi itinerari turistici alla scoperta dell'Abruzzo. Itinerari da percorrere con treno d'epoca composto da 4 vetture con terrazzino di inizio secolo, trainate da una locomotiva a vapore del gruppo TV 940, in sosta presso il Deposito locomotive di Sulmona, o con locomotore gruppo E 626 sulle linee elettrificate.
Le proposte, contenute nel depliant distribuito a tutti gli operatori turistici intervenuti, prevedono l'effettuazione di treni speciali, su richiesta di tour operator, dopolavoro, associazioni, scuole o altri gruppi.
Tra gli itinerari suggeriti segnaliamo:
- *Il treno d'Ovidio*: da Pescara a Sulmona, con la visita della città per ammirare il monumento a Ovidio, la Cattedrale (VIII sec.), il complesso dell'Annunziata, il Museo Civico, l'Acquedotto medioevale, la Fontana del Vecchio e i signorili palazzi medioevali;
- *Il treno delle città d'arte*: da Sulmona, attraversando la valle dell'Aterno, per raggiungere splendide città d'arte come L'Aquila, Cittaducale e Rieti;
- *Il treno dei due parchi*: da Sulmona a Castel di Sangro, percorrendo una delle linee più suggestive d'Europa e attraversando il parco Majella-Morrone e il Parco Nazionale d'Abruzzo;
- *Il treno del Fiume*: da Sulmona a L'Aquila, costeggiando il fiume Aterno, per trascorrere una giornata a contatto con la natura, con la possibilità di effettuare interessanti escursioni (per esempio le Grotte di Stiffe) o di visitare L'Aquila e i suoi bellissimi musei.

Dario Recubini

CALABRIA

Non solo mare

I primi tepori primaverili invitano – si sa – a mettere la testa fuori casa e il calendario per quest'anno consente di programmare già a fine marzo un'escursione coincidente con le ferie pasquali. Mete collaudate e conosciute in Calabria sono le spiagge o i monti, ma per una volta vogliamo suggerirvi obiettivi diversi. In molte località calabre, i riti che accompagnano la Settimana Santa attingono a una tradizione religiosa che risale a tempi remoti e sono di indubbio coinvolgimento e fascino. Abbiamo scelto per voi solo alcune delle località raggiungibili anche in treno.
Amantea (giovedì 27 e venerdì 28 marzo) – Solenne celebrazione religiosa che rappresenta l'Ultima Cena, accompagnata dalla processione detta dei *Varetti*, i Misteri della Passione di Cristo.
Ardore (venerdì 28 marzo) – Rappresentazione della Via Crucis con solenne processione che accompagna colui che impersona il Cristo coronato di spine e portante la Croce.
Bagnara e **Vibo Valentia** (domenica 30 marzo) – Cerimonia religiosa della *Affruntata* in cui viene rappresentato l'incontro della Madonna e del Figlio risorto.
Caulonia (sabato 29 marzo) – Processione in costume detta *Il caracollo*, che risale alla tradizione spagnola. Lungo i tornanti del centro storico vengono portate le statue raffiguranti scene della Passione di Cristo e illuminate da fiaccole: i difficili movimenti lungo le salite e le discese del paese danno origine al nome della processione.
Catanzaro (giovedì 27 e venerdì 28 marzo) – Tradizionale manifestazione religiosa nominata *La Naca*.
Nocera Terinese (venerdì 28 marzo) – Processione con i *Vattienti*: alcuni fedeli coronati di spine si autoflagellano cospargendosi di aceto mentre accompagnano la statua di Cristo al Calvario.
Siderno (domenica 30 marzo) – Al borgo antico si tiene la manifestazione pasquale detta *La Svelata*.

Mick Bagalà

EMILIA ROMAGNA

Treno della Neve

Fino a tutto il mese di marzo, il *Treno della Neve* Bologna/Porretta Terme viaggia per il sesto anno consecutivo per raggiungere, in coincidenza con il servizio bus Atc, le piste di risalita del Corno alle Scale sull'Appennino tosco-emiliano. L'iniziativa è rivolta agli amanti degli sport invernali, con l'offerta di pacchetti vantaggiosi comprensivi del viaggio in treno e in autobus e anche di ski-pass.
Sono previsti inoltre sconti e facilitazioni per chi voglia semplicemente godersi il paesaggio appenninico in veste invernale e usufruire dei servizi di accoglienza delle strutture turistiche.

Trekking con il treno
Da aprile prenderà il via la sesta edizione del *Trekking col treno*, per condurre gli escursionisti sulle montagne e nelle vallate attraversate dalla linea Porrettana.
Quest'anno è allo studio la possibilità di rinnovare e arricchire il programma anche con escursioni nel modenese, nel parmense e nel faentino: un modo per riscoprire a piedi le bellezze naturali della regione, raggiungendo, con il comodo ausilio del treno (talvolta integrato dall'autobus), le località d'inizio di piacevoli escursioni.

Treno+bici
Non perdete il 10° Cicloraduno nazionale Amici della Bicicletta *Alla corte di Matilde* organizzato dal Gruppo di Reggio Emilia dal 26 al 29 giugno '97 (per l'occasione verrà potenziata l'offerta ferroviaria).

Treni a vapore
È in corso di preparazione il calendario dei *Treni a vapore*: accanto agli itinerari già proposti con successo, saranno in programma nuovi percorsi, suggeriti da gruppi amatoriali (a esempio sulla linea Pontremolese).

Treno Azzurro
In cantiere l'edizione '97 dell'ormai collaudata formula (anch'essa giunta al sesto anno consecutivo) del *Treno Azzurro*, l'elettrotreno notturno *Arlecchino* per il turismo estivo sulla Riviera romagnola, da Ravenna a Cattolica. Si prevedono interessanti iniziative di ac-

coglienza turistica legate agli itinerari realizzati con treno+bus sulla costa adriatica, oltre che nelle ore serali e notturne, anche in quelle diurne, con la riformulazione del *Ferrobus Riviera*, sperimentato per la prima volta lo scorso anno.
Per informazioni e per i programmi dettagliati delle iniziative ci si può rivolgere alla Direzione regionale trasporto locale Emilia Romagna (tel. 051/6306405).

Nada Gaudino

Friuli-Venezia Giulia

Processo e rogo "de la Vecia"

Pordenone – Piazza XX Settembre
6 marzo – ore 20.00
Informazioni: tel. 0434/21912

L'iniziativa, curata dalla Propordenone, è ormai alla venticinquesima edizione. Un corteo partirà dal centro storico, davanti alla loggia del Municipio, proseguendo per corso Vittorio Emanuele. Nell'arco di mezz'ora giungerà in piazza XX Settembre dove il processo avrà inizio alle ore 20.00 circa. La banda municipale aprirà il corteo, seguita dal carro con il fantoccio della Vecchia. Procederanno poi, su auto d'epoca o su carrozze a cavallo, gli attori del processo con toghe e parrucche, quindi le figure mascherate o incappucciate munite di fiaccole e, a chiusura, la cittadinanza. La manifestazione riprende un'antica usanza che risale al culto romano della dea Perenna. Nella Repubblica veneta si era soliti segare la "Vecia": il fantoccio posto sopra il palco conteneva caramelle e dolci che, cadendo a terra, facevano la gioia dei ragazzini.
Nell'immediato dopoguerra la tradizione è stata ripresa in maniera spontanea. Nel 1973 l'organizzazione è poi passata all'associazione Propordenone che ha reso l'iniziativa sempre più curata in ogni dettaglio.
Il significato della "Vecia", sul piano della tradizione, è quello di interrompere il periodo della Quaresima esattamente a metà. La Quaresima è accusata di aver assassinato il marito Carnevale.
Con l'andar degli anni, il rogo della "Vecia" ha assunto la valenza simbolica di processo alle malefatte consumate nell'anno: colpiti sono soprattutto i personaggi pubblici e le persone più in vista.
Poiché nessuno si vuole esporre, le critiche nei confronti degli imputati vengono messe in bocca alla "Vecia" destinata immancabilmente a essere bruciata.
In ogni edizione viene pubblicato il testo del processo, che è un vero e proprio saggio di satira politica su temi di carattere comunale, regionale e nazionale, illustrato da vignette e caricature. La recita dura circa un'ora e ha l'impostazione di un dibattimento legale, aperto e chiuso dalle lamentazioni dei banditori sulle malefatte dell'anno. Autore dei testi in dialetto pordenonese è, ormai da ventiquattro anni, Maurizio Lucchetta.



Liguria

Recco: incontri da una stagione

Una manciata di chilometri fuori Genova, sulla Riviera di Levante, e Recco ci offre, oltre alla sua focaccia al formaggio per la quale è famosa in tutto il mondo, undici "porzioni" di cultura musicale, dall'opera al jazz.
Dal 20 dicembre '96 al 9 maggio '97 sono state organizzate undici conferenze che fanno riferimento al cartellone del teatro *Carlo Felice* di Genova, per introdurre i temi della stagione '96/97 del maggiore teatro genovese.
La formula, già collaudata lo scorso anno, prevede una novità: musica dal vivo, con la partecipazione di solisti e gruppi di rilievo (citiamo per tutti i due concerti che i musicisti del *Carlo Felice* terranno a Recco il 4 e il 23 maggio prossimi, mentre nel concerto di chiusura del 10 maggio si esibirà la Filarmonica *G. Rossini* di Recco).
Conduttori delle conferenze per l'opera sono Riccardo Mascia e Stefano Leoni, mentre le serate dedicate al jazz sono presentate da Giorgio Lombardi e Armando Corso.
L'organizzazione delle conferenze è della Pro Loco di Recco, con la collaborazione dell'Assessorato alla Cultura del Comune.
Di seguito riportiamo il calendario dei prossimi incontri:
venerdì 21 febbraio
La vita diventa teatro (tema: La Cenerentola)
Conduttore Riccardo Mascia
Basso Riccardo Ristori
Pianoforte Riccardo Mascia
venerdì 7 marzo
Radici mediterranee nel canto cristiano (tema: Il canto Gregoriano)
Conduttore Stefano Leoni
venerdì 14 marzo
La modernità moderata e realista (tema: Sergej Prokofiev)
Conduttore Stefano Leoni
Quintetto Danzi (Flauto: G. Nicolini; Oboe: P. Rivetti; Clarinetto: R. Carloni; Fagotto: L. Tedone; Corno: C. Oneto)
Voce recitante Andrea Nicolini
lunedì 17 marzo
L'importanza della tradizione e delle sue radici nell'evoluzione della musica afro-americana (tema: jazz)
Conduttore Giorgio Lombardi
Jazz Trio (Giampaolo Casati, Massimo Farò, Aldo Zunino)
venerdì 11 aprile
Un americano in America... (tema: George Gershwin)
Conduttore Stefano Leoni
Strumentisti della Filarmonica *G. Rossini* di Recco, direttore Carlo Oneto
lunedì 21 aprile
Origini e sviluppo del canto religioso (tema: Spiritual e Gospel)
Conduttore Armando Corso
Mississippi Minstrels
venerdì 9 maggio
Violetta o il valzer dello scandalo (tema: La Traviata)
Conduttore Stefano Leoni
Soprano Sandra Terrile
Pianoforte Katia Picasso
sabato 10 maggio
Finale in Concerto
Filarmonica *G. Rossini* di Recco
Gli incontri si svolgeranno nell'aula consiliare del Comune di Recco alle ore 21.00 (per sabato 10 maggio l'orario è ancora da definire). L'ingresso è gratuito.
Per informazioni ci si può rivolgere alla Pro Loco di Recco tel. 0185/722440.

Fulvio Bergaglio

Lombardia

Rosso corallo. Due secoli di coralli e cammei da Torre del Greco

Milano, Castello Sforzesco – Sala Castellana
5 febbraio – 9 marzo
orario: 9,30 – 17,30 (lunedì chiuso)
Ingresso gratuito
Informazioni: tel. 02/433403 – 48008462

Fu il francese Paolo Bartolomeo Martin ad avviare nel 1805 la lavorazione del corallo a Torre del Greco. Più di 200 pezzi esposti – collane, spille, bracciali, incisioni a cammeo su corallo e conchiglia – provenienti da collezioni private raccontano la storia di quasi due secoli di produzione. La mostra propone un lungo itinerario fra diversi stili che hanno influenzato l'Ottocento e il Novecento: dal neoclassico al liberty alle tendenze contemporanee. La mirabile sapienza di valenti artigiani ha saputo adat-



tare le diverse correnti estetiche a una materia di difficile lavorazione: conchiglie e coralli. Una sezione didattica informa i visitatori sui sistemi di pesca, sui luoghi di approvvigionamento, sulla classificazione delle specie, sui sistemi e sulle fasi di lavorazione.
La mostra, che gode dell'Alto Patronato del Presidente della Repubblica, è frutto dell'iniziativa congiunta del Comune di Milano – Settore cultura e spettacolo e del Comune di Torre del Greco.

MARCHE

Treni a vapore per le scuole

Dopo la positiva esperienza del 1996, anche quest'anno la Direzione regionale trasporto locale delle Marche ha predisposto per le scuole elementari e medie della provincia un programma di treni a vapore, che prevede l'effettuazione di due convogli da Ancona per Genga e Fabriano e di uno da Fabriano per Urbisaglia e Macerata.
L'iniziativa è sponsorizzata dalla Comunità Montana Esino-Frasassi di Fabriano e dalle Apt di Fabriano e Macerata, mentre le sezioni del Dlf di Ancona e Fabriano gestiranno operativamente la vendita dei biglietti e cureranno i contatti con le scuole.
Di particolare interesse gli itinerari proposti, con visite guidate alle **Grotte di Frasassi** (uno spettacolare dedalo di cavità di origine carsica), al **Museo della Carta e della Filigrana** (illustra il percorso e l'evoluzione dei procedimenti di fabbricazione della carta nel corso di oltre sette secoli), alla **Riserva Naturale Abbadia di Fiastra** (con l'annesso bosco, il complesso abbaziale di S. Maria di Chiaravalle di Fiastra, grotte e giardino del Palazzo Giustiniani-Bandini), all'**Area archeologica di Urbisaglia** (Teatro Romano, Borgo Medievale, Acquedotto Romano ecc.) e alla città di **Macerata** (Sferisterio, Cattedrale, Torre del Comune, Museo della Carrozza, Pinacoteca ecc.).

Treni per Genga/Fabriano
date di effettuazione:
martedì 6 e venerdì 9 maggio 1997

orario:	**andata**	**ritorno**
Ancona	p. 7.40	a. 20.12
Falconara	p. 7.58	a. 19.55
Jesi	p. 8.40	a. 19.08
Castelplanio	p. 9.08	a. 18.14
Serra S. Quirico	p. 9.58	a. 18.00
Genga	a. 10.20	p. 17.49
Fabriano	a. 11.00	p. 17.15

programmi:
si può scegliere fra tre diverse proposte.
Programma "A" (fino a 200 persone)
Grotte di Frasassi mattino – Museo della carta e della filigrana pomeriggio
Programma "B" (fino a 200 persone)
Museo della carta e della filigrana mattino – Grotte di Frasassi pomeriggio
Programma "C" (fino a 100 persone)
Aula verde di Valleremita
Programma didattico completo della Cooperativa "L'Appennino", mattina e pomeriggio (lezioni in aula, percorso naturalistico attrezzato, bosco, animazione, eremo).
Informazioni e prenotazioni (dal lunedì al venerdì, dalle 9 alle 12, fino a esaurimento dei posti previsti):
presso Dlf Ancona, telefono e fax ai numeri 071.204165, 5923780 e 5923489;
presso Dlf Falconara, telefono e fax 071.9174034.
Numero minimo di prenotazioni necessario per effettuare il treno: 450.

costi: programmi "A" e "B"		programma "C"
Alunni	£ 30.000	£ 23.000
Insegnanti	£ 10.000	£ 10.000
Genitori	£ 40.000	£ 40.000

il prezzo comprende:
- andata e ritorno con il treno a vapore;
- trasferimenti in bus compreso servizio navetta per e dalle grotte;
- quota per il programma didattico ("A", "B" o "C");
- servizio di assistenza Fs presso le stazioni;
- accompagnatore dell'organizzazione, per tutta la giornata;
- materiale illustrativo per ogni classe.

Treno per Macerata/Urbisaglia
data di effettuazione:
mercoledì 7 maggio 1997

orario:	**andata**	**ritorno**
Fabriano	p. 7.43	a. 18.18
Albacina	p. 8.07	a. 18.01
Matelica	p. 8.43	a. 17.36
S. Severino	p. 9.22	a. 16.50
Tolentino	p. 9.45	a. 16.31
Urbisaglia	a. 10.02	p. 16.14
Macerata	a. 10.25	p. 16.00

programmi:
si può scegliere fra quattro diverse proposte.
Programma "A" (fino a 100 persone)
Città di Macerata – Visita guidata
Programma "B" (fino a 150 persone)
Riserva naturale di Abbadia di Fiastra (discesa nella stazione di Urbisaglia)
Programma "C" (fino a 150 persone)
Riserva naturale di Abbadia di Fiastra (discesa nella stazione di Macerata)
Programma "D" (fino a 100 persone)
Area archeologica di Urbisaglia – Visita guidata
informazioni e prenotazioni (dal lunedì al venerdì, dalle 9.30 alle 12.30 e dalle 15.30 alle 18.30, fino a esaurimento dei posti previsti):
presso Dlf Fabriano, telefono 0732.627648 e fax 0732.24256.
Numero minimo di prenotazioni necessario per effettuare il treno: 450.

costi:	progr. "A" (Macerata)	progr. "B" e "C" (Ris. Nat.)	progr. "D" (Urbisaglia)
Alunni	£ 22.000	£ 30.000	£ 28.000
Insegnanti	£ 8.000	£ 10.000	£ 8.000
Genitori	£ 28.000	£ 35.000	£ 30.000

il prezzo comprende:
- viaggio di andata e ritorno con il treno a vapore;
- trasferimenti in bus (Abbadia);
- quota per il programma didattico ("A", "B", "C" o "D");
- servizio di assistenza Fs presso le stazioni;
- materiale illustrativo per ogni classe.

La conferma delle prenotazioni va effettuata mediante presentazione di un elenco nominativo dei partecipanti, specificando gli alunni, i genitori, gli insegnanti, l'insegnante responsabile della classe, nonché classe, sezione, scuola, recapiti di telefono e fax.



In gita sul treno a vapore con la mia scuola

Puglia

XIII Edizione dei Giochi del Mediterraneo

La città di Bari ospiterà, dal 13 al 25 giugno '97, la tredicesima edizione dei *Giochi del Mediterraneo*, il più prestigioso evento sportivo – per numero di nazioni e atleti partecipanti – dopo le Olimpiadi.
Dopo l'edizione del 1963, che si tenne in un'altra importante città del Sud, Napoli, i *Giochi* tornano in Italia. E l'Italia è il primo Paese che ha il privilegio di ospitarli per la seconda volta. Bari e altri importanti centri della Puglia accoglieranno circa 4 mila atleti di 21 Paesi del Mediterraneo. Notevole è lo sforzo organizzativo che si sta compiendo, soprattutto per garantire che le competizioni sportive si svolgano in un clima di fraternità e di rispetto fra i popoli. Il messaggio che è già stato lanciato e che vuole identificare quest'edizione dei *Giochi* è: *A Bari nessuno è straniero*. In nome dello sport, occorre superare i confini e gli steccati frapposti dai pregiudizi sulle distinzioni di razza e religione.
Una festa dello sport è la grande manifestazione che si sta preparando e anche un'occasione culturale di rilievo. Le Ferrovie dello Stato e il Comitato organizzatore dei *Giochi* stanno studiando iniziative per favorire la mobilità sul territorio (si prevede un consistente flusso di traffico verso la città di Bari, sede del maggior numero di impianti e di incontri sportivi). Sarà predisposto un piano per facilitare gli spostamenti degli atleti, degli accompagnatori e degli appassionati.

Lorenzo Maruotti

Sardegna

Itinerari ecologici treno+bici

Dopo l'avvio sperimentale dello scorso anno, la Direzione regionale trasporto locale della Sardegna e l'associazione *Città Ciclabile*, con la collaborazione delle delegazioni regionali del *Wwf* e di *Lega Ambiente* e con il patrocinio delle Province e dei Comuni, hanno programmato un calendario annuale di gite domenicali treno+bici. L'iniziativa verrà avviata la prossima primavera e prevede tre trasferimenti in treno (in partenza da Cagliari verrà utilizzato un carro-bici appositamente predisposto) sulla relazione Cagliari-Oristano nei giorni 27 aprile, 13 luglio e 18 agosto e un trasferimento sulla relazione Cagliari-Iglesias il 24 agosto.
Nelle città d'arrivo del treno avrà inizio il percorso in bici che si svolgerà attraverso le località più caratteristiche.
Altre iniziative sono previste per la visita al complesso nuragico di Barumini, utilizzando il treno della relazione Cagliari-S. Gavino.

Treni amatoriali

Il Dopolavoro ferroviario di Cagliari e la Direzione regionale trasporto locale, visto il successo del *TRENINO VERDE* delle Ferrovie della Sardegna, a scartamento ridotto, hanno deciso di costituire un gruppo di lavoro e di studio, composto da ferrovieri in servizio e in pensione, soci frequentatori del Dlf e appassionati del treno, per valutare la possibilità di ripristinare la locomotiva a vapore GR 740 423, ricoverata nel piazzale del Deposito locomotive di Cagliari. Tale recupero potrebbe consentirne l'utilizzazione a scopi turistici e promozionali, attraverso itinerari socio-culturali, archeologico-industriali e ambientali.
Auspichiamo che l'iniziativa trovi il patrocinio della Regione Sarda.

Treni scolastici

Anche questa primavera, così come è ormai consuetudine da diversi anni, verrà avviata la campagna di gite scolastiche indirizzate ai ragazzi delle scuole medie ed elementari, con specifiche manifestazioni dedicate ai più piccini. Nel programma è prevista la visita alle stazioni ferroviarie e in particolare al Museo della stazione di Cagliari.

Giorgio Asunis

Sicilia

In treno a Segesta

Segesta è una delle più affascinanti località della Sicilia. Dopo essere stata la principale città degli Elimi, divenne, per cultura e costumi, prima ellenistica e poi romana. La sua zona archeologica, a nord-est di Calatafimi, si trova sulle pendici del monte Barbaro, che domina le valli coltivate a vigneti.
Oggi dell'antica città restano significative testimonianze: il tempio del V secolo a. C., che grandeggia solitario con le sue colonne, e il teatro del III secolo, che, con un'ampia cavea semicircolare a gradinate scavate nella roccia e divise da scalette radiali, si erge in posizione panoramica sul golfo di Castellammare.
Queste antiche vestigia possono essere raggiunte anche in treno, scendendo alla stazione di "Segesta Tempio", costruita negli anni Trenta in puro stile littorio, e imboccando la strada che sale dolcemente verso la zona archeologica.
Per la prossima estate la Direzione regionale trasporto locale della Sicilia ha anche in programma il potenziamento dei collegamenti da Palermo e da Trapani. L'occasione sarà data dalle rappresentazioni che ogni due anni, nei mesi di luglio e di agosto, si svolgono nello splendido teatro segestano, per iniziativa dell'Azienda Provinciale per il turismo di Trapani. *La scena millenaria per i classici del mondo* sarà il tema del prossimo ciclo.
Il viaggio verso Segesta potrà magari essere compiuto con treni a vapore.
Dei collegamenti, che saranno effettuati durante l'intero periodo estivo, potranno beneficiare anche tutti coloro che, scendendo a Castellammare del Golfo, vorranno raggiungere Scopello e la Riserva dello Zingaro. Per facilitare la mobilità sono state avviate trattative con una società di autoservizi: un unico biglietto treno+bus, a tariffa integrata, consentirà così di raggiungere le diverse località. Gli amanti delle due ruote potranno invece trasportare in treno la propria bici e proseguire in completa libertà verso la meta prescelta.

Leonardo Cordone

Toscana

Primavera in Toscana

Anche questa primavera la Toscana offre numerose opportunità a chi ha voglia di viaggi e di nuove esperienze, per arricchirsi culturalmente o semplicemente per stare in compagnia e divertirsi.
Le manifestazioni in programma nella regione sono tante e del genere più vario. Impossibile, quindi, riportarne un calendario completo. Senza alcuna pretesa di operare una scelta di carattere qualitativo, vogliamo però segnalare delle iniziative di particolare richiamo, individuate sulla base di un denominatore comune: tutte le località in cui si svolgono sono facilmente raggiungibili con il treno.
Castelvecchio Pascoli (Lucca), 6-9 marzo: *XX Rally del Ciocco e della Valle del Serchio* – Campionato italiano di rally.
Pieve S. Andrea di Compito – Capannori (Lucca), 8-23 marzo: *IX mostra delle antiche camelie della Lucchesia*. La manifestazione si sviluppa per le vie del paese e presso le ville che hanno a dimora piante di camelie secolari. Fra le iniziative collaterali, la mostra-mercato delle piante e dei fiori recisi.
Cecina (Livorno), 16 marzo: *Mostra mercato delle auto d'epoca e dell'usato*.
Siena, 19 marzo: tradizionale *festa di San Giuseppe* nella Contrada dell'Onda, con frittelle e giocattoli per tutti.
Lucca, 21-23 marzo: *Salone Internazionale dei Comics*. Mostra-mercato dei comics e del fumetto d'antiquariato, mostra-mercato dei giochi di ruolo, da tavolo, di guerra e di simulazione. Già le passate edizioni hanno visto una interessante collaborazione fra le Fs e l'Ente Autonomo Max Massimino Garnier – promotore della manifestazione – con significativi benefit per la clientela ferroviaria.
Firenze – Piazza Duomo, 30 marzo: *Scoppio del Carro con corteo storico*.
Firenze – Galleria degli Uffizi, da marzo fino alla fine del restauro: *Il restauro del Perseo*. Restauro aperto e mostra multimediale interattiva.
Borgo a Mozzano (Lucca), 18-20 aprile: *Biennale Azalea*. Fiera specializzata di piante ornamentali, fiori in vaso e recisi, arredi da giardino ed editoria specializzata. In questa occasione il paese, immerso nelle molteplici tonalità di colore delle azalee, offre al visitatore un'immagine ancora più spettacolare.
Firenze – Palaffari, 20 aprile: *Musica & Comunicazione*. Iniziative promosse dall'Associazione Permusica. Dischi da collezione – Radio & Hi-Fi d'epoca. Fumetti, giochi e modellismo.
Livorno, 24-27 aprile: *XIV Edizione Trofeo*

Accademia Navale – Città di Livorno. Regate veliche internazionali con numerose e articolate manifestazioni collaterali.
Lucca – Piazza Anfiteatro, 24-27 aprile: *Mostra-mercato dei fiori di Santa Zita*, in concomitanza con le celebrazioni religiose in onore di S. Zita.
Siena, 25 aprile: *Marcia dell'Indipendenza Senese*, gara podistica a staffetta tra tutte le contrade senesi.
Pisa, 25 aprile: *Strapazzata '97* – Manifestazione internazionale di podismo.
Firenze, 24 aprile-4 maggio: *61ª Mostra Mercato Internazionale dell'Artigianato*. La rassegna, che ha ormai raggiunto indiscussi livelli internazionali, offre ai visitatori il meglio della produzione artigianale, nella splendida cornice della Fortezza da Basso, poco distante dalla stazione di Santa Maria Novella.
Fornaci di Barga (Lucca), 1° maggio: *Festa mercato del 1° maggio*.
Livorno, 2 maggio: *Festa degli aquiloni sulla Terrazza Mascagni*.
Lucca, 1-18 maggio: *Festival Lucca in Villa*. Esposizione di prodotti dell'agricoltura, dell'artigianato e dell'editoria nelle più belle ville della Lucchesia.
Firenze, 3 maggio-30 giugno: *60° Maggio Musicale Fiorentino*. Come già avvenuto nella passata edizione, si stanno definendo ipotesi di collaborazione che consentano alla clientela Fs di beneficiare di particolari sconti sul prezzo degli abbonamenti alle rappresentazioni.
Castelfiorentino (Firenze), 23-25 maggio: *In/canti & Banchi* – Incontro nazionale dei nuovi cantastorie. In occasione della manifestazione partirà da Firenze un treno storico a vapore diretto nella cittadina della Valdelsa.
Capannori (Lucca), 23 maggio-1 giugno: *Capannori '97: il giardino-teatro delle Ville Lucchesi*. Riscoperta tematica degli antichi giardini nelle ville Mansi, Reale, Torrigiani, Bruguier, Grabau, Oliva, con manifestazioni musicali e teatrali, mostre di pittura, antiquariato, artigianato e fiori.
Borgo a Mozzano (Lucca), 26-31 maggio: *Biennale della Fiaba*.
S. Piero a Sieve (Firenze), 31 maggio-1 giugno: *Palio della Fortezza*. La manifestazione, che coinvolge l'intera comunità del paese, si articola su cinque giochi (tutti legati alla tradizione e alle abitudini dei sampierini): il vaglio della rena, ovvero della forza e dell'abilità antica; al lavatoio, ovvero corsa con i panni lavati e loro distesa; la cerca del regolo, ovvero la caccia al tesoro; la corsa delle carrette con i mattoni; il passamano dei mattoni. Tutto si svolge intorno ai due elementi più importanti del patrimonio culturale e simbolico del paese: la Fortezza di S. Martino e il Regolo della Fortezza (misterioso quanto improbabile serpente che, secondo la tradizione popolare, si aggira nei dintorni della Fortezza).
In occasione della manifestazione sarà effettuato un treno a vapore da Firenze S. M. N. a S. Piero.
La Direzione regionale trasporto locale della Toscana sta inoltre definendo i dettagli organizzativi per riproporre due iniziative particolarmente apprezzate dalla clientela nella scorsa primavera:
Trenonatura – viaggi originali in terra di Siena (13 e 25 aprile, 1° maggio e tutte le domeniche dal 4 maggio all'8 giugno);
gite con treni a vapore (dal 13 aprile al 1° maggio).

Mauro Scarpi

Trentino

Sciare in Trentino

A Pinzolo, in Val Rendena, è in programma dal 23 al 30 marzo 1997 una settimana di sci escursionistico (per l'apprendimento o il perfezionamento): per un "ritorno alle origini dello sci", sarà possibile imparare la tecnica "Telemark" (una delle prime tecniche di apprendimento di questo sport) e si potranno effettuare, accompagnati da istruttori, escursioni con sci da fondo lungo percorsi che si snodano attraverso i boschi del Parco naturale Adamello Brenta.
Le serate della settimana offriranno occasioni di incontri didattici e proiezioni su storia, ambiente e paesaggio di Pinzolo e della Val Rendena, inseriti fra il massiccio dell'Adamello e le Dolomiti di Brenta.
Per informazioni: Sci Club Crossshy, Pinzolo – tel. 0465/502758.
A marzo si svolgerà il *6Sci Campionato delle famiglie ad Andalo, Fai della Paganella*. Si tratta di una competizione fra squadre composte da tre generazioni: nonno, figlio e nipote oppure nonna, figlia e nipote.
Per informazioni: Apt Dolomiti di Brenta Altopiano della Paganella – tel. 0461/583130.
Sempre a marzo – l'8, il 9 e il 15 – Passo Lavazzè e Alpe di Pampeago ospiteranno il Campionato Italiano di sci *over 40*. Potranno cimentarsi tutti coloro che, con passato più o meno ricco di trofei e medaglie, abbiano varcato la soglia degli "... anta".
Per informazioni: Consorzio Fiemme Reservation, Cavalese – tel. 0462/341419.

Il carnevale di Arco

Nell'ultima settimana di carnevale e nella prima domenica di quaresima, il Gran Carnevale di Arco (TN) rievoca le feste e le sfilate che, verso la fine del diciannovesimo secolo, videro protagonisti il cugino dell'imperatore Francesco Giuseppe, l'arciduca Alberto d'Asburgo e la sua corte.
Il carnevale ripropone, nel clima quasi mediterraneo con una cornice naturale di palme e ulivi, l'atmosfera della corte asburgica: musiche viennesi, costumi, carrozze d'epoca e... le ricette ricavate dal manuale della cuoca di corte, Anna Kern (redatte nel 1863).
Per informazioni: Apt del Garda Trentino – tel. 0464/516161.
Nel calendario 1997 sono in programma altre manifestazioni legate alle tradizioni locali, oltre a numerosi eventi culturali di rilievo e occasioni d'interesse sportivo.
Per informazioni più dettagliate sull'intero programma si può telefonare al numero verde: 167-845034 e a "Trentino on line" 167-010545.

Mario Benedetti

Veneto

Venezia studenti

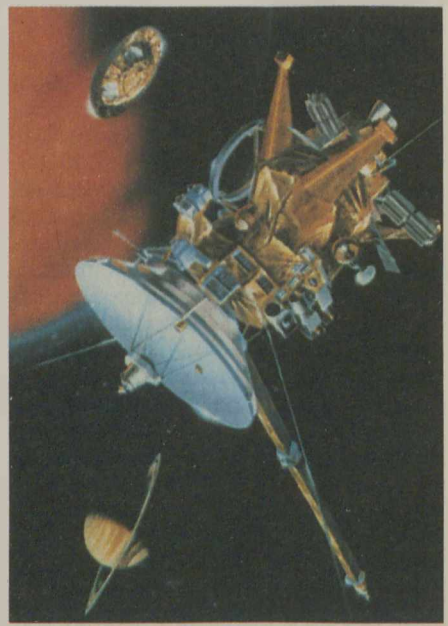
Il Comune di Venezia e la Direzione regionale trasporto locale Veneto hanno rinnovato per l'anno scolastico in corso l'accordo *Venezia Studenti*. L'iniziativa, nata nel '92 come progetto per contribuire alla regolamentazione dei flussi turistici a Venezia e in particolare del turismo scolastico, propone agli studenti itinerari urbani e lagunari, con l'intento di far conoscere i molteplici aspetti del territorio, il patrimonio artistico-culturale e quello naturalistico-ambientale.
La novità dell'edizione '96/97 è l'estensione della validità dell'offerta fino a maggio '97 per gli itinerari naturalistico ambientali.
Per le prenotazioni bisogna rivolgersi all'Agenzia Fs World Vision Travel – S. Marco 2513 – 30124 Venezia (tel. 041/5230933 fax 041/5208948).

Paolo Galletta

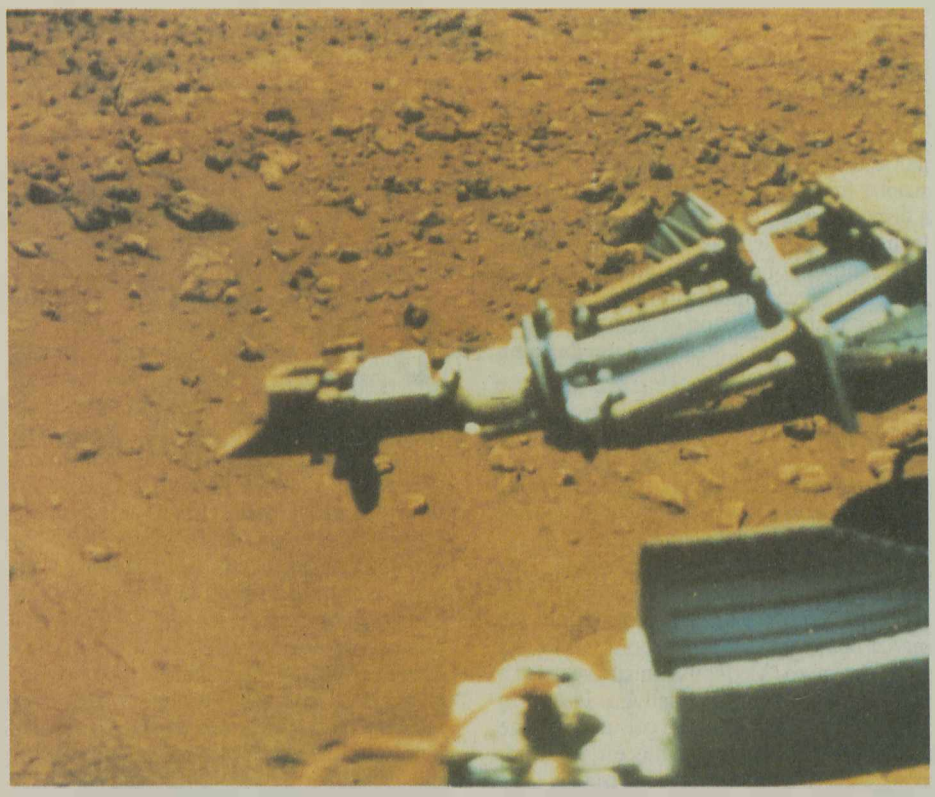
Viaggio nel Cosmo. L'avventura iniziata da Galileo

Padova, Palazzo della Ragione
25 gennaio – 15 giugno '97
Orario: dalle 9.00 alle 19.00 (dal 1° aprile apertura giovedì e sabato anche dalle 21.00 alle 23.00), chiusura lunedì
Costo dei biglietti: intero 9 mila lire, ridotto 7 mila lire, biglietto famiglia 20 mila lire
Catalogo Zanardi Editore

Si tiene a Padova, nel Palazzo della Ragione, la mostra *Viaggio nel Cosmo. L'avventura iniziata da Galileo*, organizzata dall'Osservatorio Astronomico di Padova – Telescopio Nazionale Galileo, dal Comune di Padova e dalla Banca Antoniana Popolare Veneta.
La mostra intende proporre ai visitatori la



La missione Cassini Huygens che esplorerà i sistemi di Saturno agli albori del Duemila



La superficie ferrosa del pianeta Marte ripresa dalla missione Vikyng 1

storia della "conquista" scientifica dello Spazio a partire dalle scoperte galileiane fino alle missioni in corso e a quelle previste nei prossimi anni.
L'esposizione si suddivide in quattro sezioni: la prima – storica – da G. Galilei alle osservazioni attuali; la seconda, sulla struttura dell'Universo, dal Sistema Solare alle dimensioni cosmiche; la terza sugli strumenti di indagine dei cieli dalla terra e dallo spazio; la quarta sulla storia della comunicazione fino a Internet. Grazie all'accordo di collaborazione concluso dalla Direzione regionale trasporto locale Veneto, è prevista una riduzione sul costo del biglietto d'ingresso alla mostra per i visitatori che presentano un biglietto Fs valido con destinazione Padova.
Per informazioni: tel. 049/8076030 fax 049/8076462.

P.G.

Vivilaguna: itinerari alternativi alla scoperta della Laguna di Venezia

Da aprile a settembre '97 si svolgeranno, con cadenza settimanale, gli itinerari Vivilaguna, interessanti l'area Nord della Laguna, all'interno del progetto "Life" dell'Unione Europea, coordinato dall'Associazione Forum per la Laguna di Venezia.
Tale progetto propone itinerari alternativi a quelli tradizionali e finalizzati alla conoscenza e al rispetto del territorio lagunare, con l'obiettivo di contribuire a sviluppare un turismo consapevole e rispettoso dell'ambiente che lo accoglie. È previsto un numero limitato di partecipanti per ogni escursione: è indispensabile quindi prenotare in tempo utile. Le Fs partecipano alla promozione di quest'iniziativa, che s'incontra con la "vocazione" ecologica del treno.
I gruppi che sceglieranno di arrivare in treno a Venezia potranno fruire delle agevolazioni previste per le comitive (a esclusione dei periodi dal 21 marzo al 6 aprile, dal 25 giugno al 10 settembre, dal 15 al 31 dicembre '97).
Informazioni e prenotazioni presso: Forum per la Laguna – S. Marco 2746 – 30124 Venezia (tel. 041/5212830 fax 041/5212831).

P.G.

CHARTER

Sulla neve con il treno

Per la stagione invernale '97 il *Marketing Turismo e Charter* delle Ferrovie dello Stato propone un programma per sciare in Piemonte e in Alto Adige, offrendo condizioni vantaggiose e interessanti soluzioni per i servizi accessori (bus, ski-pass, noleggio dell'attrezzatura e ristorazione).

Alto Adige
Per le splendide località dolomitiche dell'Alto Adige, attrezzate con moderni e veloci impianti e con piste adatte a ogni esigenza, tutte le domeniche fino al 2 marzo '97 parte un treno speciale dalle stazioni di Vicenza, San Bonifacio, Verona Porta Nuova, Domegliara, per Bolzano, Bressanone, Brunico, con collegamenti di skibus dalle stazioni Fs per gli impianti di Obereggen, Plose, Plan de Corones, Speikboden.
Presso le stazioni di fermata viene rilasciato un biglietto speciale che include treno+bus+ski-pass (quest'ultimo facoltativo).

itinerario	orario andata	orario ritorno
Vicenza	06.25	20.30
San Bonifacio	06.45	20.00
Verona Porta Nuova*	07.10	19.40
Domegliara	07.30	19.17
Bolzano	08.45	18.00
Bressanone	09.17	17.30
Brunico	10.03	16.45

* A Verona coincidenza utile per i passeggeri provenienti da Mantova. Prezzi come da Vicenza.

Prezzi del treno A/R

Da	per Bolzano	Bressanone	Brunico
Vicenza e San Bonifacio	26mila lire	30mila lire	35mila lire
Verona e Domegliara	24mila lire	26mila lire	30mila lire

Piemonte
Per il Piemonte, la regione dove è nato lo sci italiano e dove un imponente sistema sciistico è a disposizione degli appassionati degli sport invernali, è stato organizzato un treno in partenza tutte le domeniche fino al 2 marzo '97 dalle stazioni di Genova, Ronco Scrivia, Arquata, Novi Ligure, Alessandria, Asti, Torino, per Oulx, Beulard, Bardonecchia, con bus di linea per Campo Smith, Colomion, Melezet, Jafferau, Via Lattea.
Assieme al biglietto ferroviario viene rilasciato un apposito coupon che consente l'acquisto dello ski-pass a bordo del treno. Prezzi particolari sono previsti inoltre per il noleggio di scarponi e sci e per il pranzo in quota.

itinerario	orario andata	orario ritorno	prezzi*
Genova Brignole	05.45	20.37	35.400 lire
Genova P. Principe	05.52	20.30	35.400 lire
Ronco Scrivia	06.18	20.10	29.400 lire
Arquata	06.28	19.58	29.400 lire
Novi Ligure	06.39	19.46	26.200 lire
Alessandria	06.55	19.28	26.200 lire
Asti	07.14	19.04	20 mila lire
Torino Lingotto	07.46	18.33	12.200 lire
Oulx	**08.40**	**17.35**	
Beulard	**08.46**	**17.28**	
Bardonecchia	**08.50**	**17.20**	

*I possessori della "Carta Amicotreno" avranno diritto a uno sconto del 10 per cento. Non sono ammesse altre riduzioni.

Tutte le informazioni possono essere richieste presso le stazioni di fermata, oppure ai seguenti numeri: Verona tel. 045/8007678, Genova tel. 010/267833, Torino tel. 011/530064.

Settimana bianca per gli studenti
Un'altra proposta per la neve è stata elaborata per gli studenti: una settimana bianca a Calalzo dal 2 all'8 marzo '97.
A bordo di un treno riservato, che partirà da Firenze con fermata a Prato e a Bologna, gli studenti potranno raggiungere le Dolomiti del Cadore dove, oltre a praticare sport all'aria aperta, potranno assistere alle lezioni teoriche e pratiche sulla flora e la fauna delle Dolomiti, tenute da esperti del Dipartimento Forestale dello Stato.

L'offerta è davvero speciale: il prezzo di 566 mila lire include il viaggio e i transfer, la pensione completa, lo ski-pass e l'ingresso ai musei (e, inoltre, una visita optometrica con l'omaggio di un paio di occhiali da sole).
Tutte le informazioni possono essere richieste ai seguenti numeri: per la Toscana tel. 055/2352796; per l'Emilia Romagna tel. 051/6303366.

NEWS

I benefici dell'integrazione tariffaria in Alto Adige

Nell'estate 1996 è stata attuata l'apertura al traffico in territorio italiano dei treni Korridor. Si è inoltre cercato di perfezionare il servizio offerto dai biglietti integrati provinciali, estendendone i confini. Attualmente è possibile recarsi da Trento, o da qualsiasi località della provincia, fino a Innsbruck, con un unico titolo di viaggio, che consente anche di servirsi degli autobus di linea e di usufruire di un viaggio di interconnessione gratuita sugli autobus urbani, sia a Bolzano che a Merano.
Si è già provveduto a installare un'obliteratrice nella stazione di Innsbruck e la tariffa che viene applicata sulla tratta Brennero-Innsbruck è di L. 200/km. Questo ulteriore tassello nell'ambito dell'integrazione tariffaria ha prodotto notevoli benefici, determinando un sensibile aumento dei viaggiatori. Tra il 1995 e il 1996 si è avuto un incremento del 29 per cento dei viaggiatori/abbonati. In particolare, per quanto riguarda i viaggiatori abbonati/km si è passati dai 34.800.000 circa del 1995 ai 48.600.000 circa del 1996, con un incremento del 39 per cento.

Ewald Fischnaller

Servizio Circolare Salernitano

Con l'entrata in vigore dell'orario estivo '97 sarà varato un servizio circolare per l'area urbana di Salerno.
Le Fs e l'Amministrazione Provinciale di Salerno stanno infatti definendo la stipula di un contratto di servizio che prevede, a regime, la circolazione nella fascia oraria 06-22 di 60 treni giornalieri sul percorso Salerno-Baronissi-Fisciano-Mercato S. Severino-Nocera Inferiore-Cava de' Tirreni-Salerno e viceversa.
Attualmente sulle stesse relazioni viene disimpegnato un servizio di spola di tipo radiale tra Salerno e Nocera Inferiore, via Cava de' Tirreni, da una parte, e tra Salerno e Mercato S. Severino, via Baronissi/Fisciano, dall'altra. Il nuovo servizio circolare, invece, oltre a un sensibile incremento delle corse, offrirà la possibilità, ad esempio, di raggiungere l'area universitaria di Fisciano da Cava de' Tirreni, direttamente, senza trasbordi.
Poiché l'esercizio prevede l'utilizzazione promiscua di tratti di linea a trazione diesel e a trazione elettrica, nonché l'inversione del senso di marcia sia a Salerno che a Nocera Inferiore e a Mercato S. Severino, sarà utilizzato materiale diesel (automotrici reversibili) per sette complessi giornalieri aventi composizione iniziale di 2 elementi, con 136 posti a disposizione.
La frequenza delle relazioni sarà di 30 minuti per entrambi i sensi, con una movimentazione, sui 47 chilometri globali del percorso, di circa 5 mila viaggiatori al giorno.

Antonietta Sannino

Informazioni alla clientela nel Lazio

La Direzione regionale trasporto locale del Lazio a partire dal mese di novembre ha aperto un nuovo canale di comunicazione con la propria clientela, attivando un numero verde (167-431784) attraverso cui vengono fornite informazioni sui servizi offerti nella regione (orari, tariffe, sistema integrato "Metrebus", iniziative, treni a vapore ecc.) e sui piani dell'Asa Trasporto Metropolitano e Regionale, con utili notizie sui progetti di potenziamento e ristrutturazione della rete da realizzare in vista del Giubileo.
L'attivazione del servizio, oltre che dalla volontà di facilitare l'uso del treno, è dettata dal desiderio di raccogliere consigli e suggerimenti, di dar voce alle istanze della clientela, anche a quelle solitamente *mugugnate* o inespresse, instaurando un dialogo permanente che consenta una continua verifica dell'operato della Direzione.
L'obiettivo è l'ascolto del cliente, che deve essere sempre più considerato un soggetto capace di indirizzare le scelte aziendali.
Il numero verde è dunque un ulteriore strumento di informazione, ma anche l'occasione per verificare il grado di soddisfazione del "consumatore".
Alla fine della giornata ogni operatore compila infatti un reporting, segnando sia il tipo di intervento che il suo esito.
Il primo dato fornisce indicazioni statistiche e operative capaci di incidere sulla qualità del servizio ferroviario, il secondo permette invece di misurare la risposta del cliente.
In tal modo la comunicazione diviene un elemento essenziale e organico, pienamente integrato con tutte le altre attività della Direzione.
L'esperienza è ancora troppo recente per potersi prestare a statistiche o a bilanci, ma il numero delle telefonate e il gradimento espresso dalla clientela pongono in evidenza che almeno sul piano dell'informazione e dell'assistenza la qualità del servizio è già migliorata.
La maggior parte delle richieste riguarda orari, percorsi e tariffe. Non mancano ovviamente le proteste e i reclami, ma la logica è tuttavia quella di una critica costruttiva e propositiva. E questo induce a pensare che lo spirito con cui è stata realizzata l'iniziativa sia stato colto dalla clientela.
Per il futuro si prevede di potenziare e intensificare le attività d'informazione, ricorrendo ad altri supporti (notiziari su reti a diffusione regionale, Internet ecc.) e, soprattutto, coprendo i servizi di tutti gli altri vettori, per favorire nel Lazio la crescita di una cultura della mobilità intermodale.

Daniela De Lisi

Allo studio nuove forme di pagamento per chi viaggia in Lombardia

Un nuovo tipo di carnet nominato "22/M3" sarà messo in vendita prossimamente in Lombardia. Tale titolo di viaggio sarà valido per tutti i treni delle Fs, compresi gli IC e gli EC per i quali tuttavia è richiesto anche il pagamento del supplemento, come di norma è previsto. La nuova offerta promossa dalla Direzione regionale Lombardia si rivolge ad aziende, enti pubblici e imprese che hanno necessità di far viaggiare i propri dipendenti per motivi di lavoro. Si pensi, per fare un esempio pratico, a impiegati e funzionari delle Amministrazioni Provinciali che frequentemente devono raggiungere la sede della Regione o altri uffici milanesi. Il nuovo titolo di viaggio, in entrambe le versioni di prima e seconda classe, sarà valido per tre mesi a partire dalla prima vidimazione e potrà essere utilizzato per 22 giornate su una predeterminata relazione. Il carnet sarà intestato all'ente o azienda acquirente, che lo consegnerà al dipendente da mandare in trasferta. Questi, vidimando uno dei 22 biglietti, in quella medesima giornata potrà viaggiare senza limiti sulla relazione predeterminata. Come per biglietti analoghi già in uso sui mezzi urbani, il carnet potrà essere utilizzato da più persone, salvo vidimare per ognuna di esse uno dei 22 tagliandi.
La richiesta del rilascio va presentata alla Direzione regionale Lombardia che ha sede in Piazza Freud, 1 – 20154 Milano (tel. 02/29002482).

NATALE IN STAZIONE A MILANO CENTRALE

Più di 14 mila persone hanno visitato la Sala Presidenziale di Milano Centrale che nel periodo natalizio ha ospitato un grandioso plastico ferroviario composto da 18 pannelli modulari – per una lunghezza di oltre dieci metri – riproducente una linea a doppio binario e una secondaria per il traffico locale.
Per il secondo anno consecutivo, a far funzionare il plastico si sono avvicendati i soci del Gruppo Fermodellistico milanese "Italo Briano" i quali per l'incanto di adulti e bambini hanno fatto circolare intercity, treni merci e treni locali messi a disposizione da Lima e Rivarossi.
L'iniziativa, promossa dalla Divisione Servizi di Stazione per il nodo di Milano, rientra nell'ambito di un ampio programma volto a far conoscere al grande pubblico la *vivibilità delle stazioni*.

Viaggi subito, paghi a rate

È in corso di definizione per la Lombardia un nuovo sistema di pagamento rateizzato dell'abbonamento annuale.
Società di servizi finanziari, tramite apposita convenzione, anticiperanno l'intero costo dell'abbonamento, che il viaggiatore rimborserà attraverso rate mensili. Il pagamento potrà avvenire tramite prelievo diretto dal conto corrente bancario del viaggiatore, oppure con bollettini di conto corrente postale.
Chi viaggia spenderà comunque meno rispetto all'acquisto dei singoli abbonamenti mensili e potrà scegliere la formula di pagamento rateizzata che ritiene più conveniente.

Giambattista Rodolfi

TRASPORTI: STORIA E RICERCA

Il centenario delle Ferrovie Ofantine

In occasione del centenario del completamento della linea Rocchetta-Potenza, avvenuto il 21 settembre 1897 con l'inaugurazione della tratta Rionero-Potenza, è stato effettuato il restyling della stazione di Rionero. Per ricordare l'evento, che rappresentò una storica occasione per far uscire la Basilicata dall'isolamento geografico ed economico, le Ferrovie dello Stato hanno inoltre in programma un ciclo di manifestazioni che vedranno il coinvolgimento delle Istituzioni, dei Comuni posti lungo la tratta e di tutti gli altri soggetti interessati al rilancio del trasporto ferroviario nella regione. La costruzione della linea Rocchetta-Potenza fu decretata con una legge del 1861, ma rischiò di incagliarsi nel terreno accidentato della nascente burocrazia statale e delle contese fra le diverse municipalità per la definizione del tracciato. Fu quasi esclusivamente grazie all'impegno e alla dedizione di un deputato del nuovo Stato unitario, Giustino Fortunato, il noto studioso della questione meridionale, se – circa quarant'anni dopo – la locomotiva "Rionero", costruita per l'occasione, poté giungere a Potenza. A questa vicenda è anche dedicato un libro di Michele Traficante dal titolo *Le Ferrovie Ofantine. 1892-1897*. Attraverso una appassionata ricostruzione storica, la figura di Giustino Fortunato viene riscattata dall'odioso sospetto di aver sostenuto l'apertura della nuova linea ferroviaria per interesse personale.

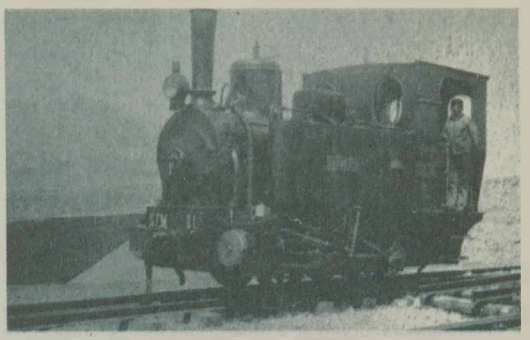
Treno di Lombardia

A un anno di distanza dalla pubblicazione *Navigare in Lombardia*, l'Assessorato ai Trasporti della Regione aggiunge un nuovo titolo alla propria iniziativa editoriale. Si tratta del volume *Treno di Lombardia* corredato da una ricca documentazione fotografica che comprende numerose immagini delle stazioni ferroviarie lombarde, sia della rete Fs che della rete delle Ferrovie Nord Milano.
Il testo ripercorre fino ai giorni nostri la storia del trasporto ferroviario lombardo, a partire dall'epoca della dominazione asburgica. La ricostruzione storica corre in parallelo con le vicende nazionali ed europee e non si sottrae dall'esprimere giudizi sui nuovi rapporti che si stanno prefigurando tra economia e mobilità. Lo sguardo infatti arriva al futuro prossimo venturo e ai mutamenti che si innescheranno con il completarsi del quadruplicamento delle linee ferroviarie più importanti, con l'entrata in esercizio del Passante e del Servizio ferroviario regionale.
L'Assessore regionale ai Trasporti, Giorgio Pozzi, nella prefazione richiama l'entusiasmo espresso da Carlo Cattaneo nel secolo scorso a favore della strada ferrata e fa proprio l'auspicio al miglioramento del trasporto ferroviario.

G.B.R.

Un binario lungo l'Oglio

L'ultima fatica dei simpatici volontari della "Ferrovia del Basso Sebino" porta il titolo: *Un binario lungo l'Oglio*. La curata pubblicazione, che riproduce bellissime immagini d'epoca, ricostruisce la storia della linea Palazzolo–Paratico/Sarnico, inaugurata il 31 agosto 1876. La strada ferrata si snoda per dieci chilometri lungo gli stupendi scenari della valle dell'Oglio, congiungendo la zona lacuale del Basso Sebino con la linea che unisce Brescia a Bergamo. Proprio queste città nel secolo scorso attivarono un'accesa "querelle", durata decenni, sul tracciato che avrebbe dovuto avere la linea Milano-Venezia, detta "Ferdinandea" in onore dell'imperatore Ferdinando I. Con l'entrata in funzione del tratto fra Treviglio e Rovato, Bergamo fu tagliata definitivamente fuori dalla grande direttrice. La linea tra Palazzolo e Paratico fu programmata dunque per ristabilire almeno in parte un equilibrio fra le città contendenti nel flusso delle merci e dei passeggeri sulla rete ferroviaria che in quegli anni si stava disegnando in tutto il Paese.
Il libro ripercorre centoventi anni di storia soffermandosi sugli ultimi decenni. Nel 1966 la linea ferroviaria chiuse l'esercizio al pubblico e stava subendo un lento abbandono dovuto al pesante ridimensionamento del volume di merci trasportate. Dal 1991 entra in scena un gruppo di volontari che, puntando sul potenziale turistico della linea, si sono adoperati per la sua riapertura al pubblico. Costituitisi come associazione "Ferrovie del Basso Sebino", essi hanno raccolto – con grande caparbietà – aiuti e supporti da parte della Divisione trasporto locale, dell'Area Rete, delle Amministrazioni locali e provinciali riuscendo, dall'estate 1994, a riaprire al pubblico la linea durante i giorni festivi. Di questi avvenimenti recenti potrete trovare traccia anche sulle pagine di "Amico Treno", che da allora non ha mancato di darne informazione.
Il libro è dedicato «al volontariato e a tutti coloro che al "mio" preferiscono il "nostro"», in questa frase di apertura sta il filo conduttore che unisce testi, immagini e testimo-



La mitica locomotiva Rionero



22 settembre 1996 Treno Cremona-Brescia-Paratico Sarnico ripreso nei pressi del passaggio a livello di Capriolo

nianze del libro, frutto di un lavoro veramente collettivo, di cui gli amici della Fbs sono giustamente orgogliosi. La pubblicazione è posta in vendita nelle migliori librerie di Bergamo e Brescia, ma è possibile anche richiederla telefonando al n. 0338/8577210.

G.B.R.

Dalla bicicletta all'astronave Viaggio nel mondo dei trasporti

Dalla bicicletta all'astronave è il titolo di un volume pubblicato dal settore Educazione del Comune di Milano, nell'ambito delle proposte di educazione ambientale.

Il libro, destinato alle scuole medie inferiori e al biennio delle superiori, documenta un progetto molto complesso, che nel corso di due anni ha affrontato da diverse angolature le numerose tematiche connesse al mondo dei trasporti.

La prima tappa del *percorso* è stata, nell'anno scolastico '94-95, una rappresentazione del Teatro Laboratorio di Figure di Firenze, messa in scena sui treni d'epoca esposti nel Padiglione ferroviario del Museo della Scienza e della Tecnica. L'intento era quello di coinvolgere emotivamente i ragazzi e stimolarli alla ricerca sul tema del viaggio.

Sono seguite visite guidate a luoghi e strutture solitamente non accessibili al pubblico, depositi di tram e locomotive, centrali operative della metropolitana, piani sotterranei e torri di controllo delle stazioni, scali merci, il magazzino treni storici e alta velocità. A richiesta gli studenti hanno potuto inoltre vivere l'esperienza del battesimo dell'aria sorvolando le Alpi a bordo di un MD 82 e visitare in carrozza a cavalli il Parco del Ticino.



Alle esperienze pratiche si sono successivamente accompagnati approfondimenti di carattere tecnologico, scientifico, storico e antropologico, forniti nelle classi nel corso di incontri con tecnici ed esperti. Il libro, che riassume tutto il lavoro svolto, parla del simbolismo del viaggio e della storia dei mezzi di trasporto, di fiaba e di gioco e dei sistemi satellitari per il controllo del traffico, di mito e di viaggio spaziale, della costruzione delle antiche strade romane e di "Artichernobyl", la città automatizzata senza auto.

Al testo sono allegati quattro opuscoli ricchi di immagini, che con un linguaggio adatto ai giovani spiegano la storia delle Ferrovie dello Stato, delle Ferrovie Nord Milano, degli aeroporti milanesi e dell'Atm, che insieme a Cariplo e Legambiente hanno contribuito alla realizzazione del progetto e del volume.

Un altro opuscolo, invece, propone ai ragazzi un'interessante bibliografia ragionata sul tema del viaggio e dei trasporti.

Il kit "Dalla bicicletta all'astronave – Viaggio nel mondo dei trasporti" verrà distribuito alle scuole, agli enti e alle associazioni che ne faranno richiesta al Comune di Milano-Settore Educazione, Ufficio Iniziative Educative e Culturali – tel. 02/29504242.

CONCORSI

Un Racconto e un'Immagine per l'Ambiente

Al via la quinta edizione del concorso nazionale *Un Racconto e un'Immagine per l'Ambiente*, indetto dall'Associazione "Verdi Ambiente e Società" e riservato agli studenti e insegnanti delle scuole di ogni ordine e grado, pubbliche e private.

Anche per l'anno scolastico '96/97, il concorso si svolge sotto l'Alto Patronato del Presidente della Repubblica, con il patrocinio del Presidente del Senato e del Presidente della Camera dei Deputati, della Presidenza del Consiglio dei Ministri, dei Ministeri della Pubblica Istruzione, dell'Ambiente, delle Risorse Agricole, Alimentari e Forestali, dei Beni Ambientali e Culturali e della Solidarietà Sociale, con la collaborazione della Fao, dell'Unesco, dell'Unicef e della Croce Rossa.

Il titolo della quinta edizione del concorso è: **I Cantieri dell'Ambiente: sogni, idee, proposte e progetti dal mondo della scuola.**

In questi ultimi decenni, attraverso una profonda riflessione critica sulle problematiche legate allo sviluppo, si è consolidato il concetto di limite delle risorse disponibili per la vita sul Pianeta: lo sviluppo umano durevole è la sfida all'alba del nuovo millennio. È perciò necessario che tutte le energie intellettuali, in ogni campo della ricerca scientifica e sociale, siano impegnate per politiche e azioni che impediscano di oltrepassare il punto di non ritorno e che garantiscano un'inversione di rotta, in direzione di un futuro durevole.

Devono essere dunque moltiplicati gli sforzi perché vengano aperti dei *cantieri dell'ambiente*, dove confluiscano e interagiscano le conoscenze, dove le problematiche siano affrontate con un approccio globale e integrato e dove siano elaborate soluzioni concrete per arrestare il degrado dell'ambiente, per preservare la biodiversità, per soddisfare i bisogni alimentari di tutti gli abitanti del Pianeta, per cambiare il contenuto della crescita economica, realizzando un'equa condivisione della ricchezza prodotta.

Molti *cantieri dell'ambiente* sono stati aperti: agli studenti e agli insegnanti si chiede di affidare a sogni, idee e progetti le soluzioni per aprirne altri.

Al concorso si può partecipare proponendo un lavoro – individuale o di gruppo – per una delle cinque sezioni previste:

Scrittura, Immagine fissa (disegno, fotografia, tecniche miste), *Fumetto, Video, Ricerca.*

In palio, per le prime quattro sezioni indicate, ci sono diciassette premi, da 3 milioni di lire ciascuno, che i vincitori dovranno destinare a progetti di difesa, recupero, valorizzazione ambientale territoriale. Per la sezione *Ricerca* saranno assegnati 3 premi, da 5 milioni ciascuno, che i vincitori dovranno destinare a uno specifico progetto di cooperazione internazionale.

Sono 94 i progetti realizzati grazie ai premi delle passate edizioni.

Il numero verde 167-866158 della segreteria del concorso è a disposizione per tutte le informazioni necessarie.

Fumettisti e illustratori in concorso

In occasione della seconda edizione del Festival *Acquaviva nei fumetti*, in programma dal 13 al 27 luglio '97 ad Acquaviva Picena (AP), sono stati banditi due concorsi (il termine per presentare gli elaborati scade il 10 maggio '97):

uno riservato ai racconti a fumetti (massimo sei tavole in bianco e nero nel formato A4), sul tema *Totò, un uomo di mondo* (a trent'anni dalla scomparsa del Principe della risata);

l'altro per interpretazioni artistiche – caricature, ritratti – (sempre su formato A4, con tecniche a piacere) sul tema *Omaggio a Bonvi* (Franco Bonvicini, il geniale artista del fumetto italiano, scomparso da poco più di un anno).

Sono in palio ricchi premi (la partecipazione al concorso è gratuita) e le opere migliori saranno pubblicate sul catalogo ufficiale del Festival ed esposte in mostra.

Oltre ai due concorsi, verrà riproposto anche quest'anno uno stage di tecnica e sceneggiatura del fumetto, della durata di sei giorni (dal 21 al 26 luglio '97). A condurlo saranno Tanino Liberatore per il disegno e Lello Arena e Francesco Artibani per la sceneggiatura.

Per tutte le informazioni ci si può rivolgere all'Assessorato al Turismo del Comune di Acquaviva Picena (via San Rocco, 9 – 63030 Acquaviva Picena, tel. 0735/764005).

Lettere&lettere

Cari amici,
più spazio per il filo diretto con voi, con *più* pagine su questa rubrica e, in *più*, il nuovo indirizzo di Internet e la sezione che ospita i vostri racconti.
Prima di "aprire" la corrispondenza che ci avete inviato, vogliamo ringraziare per i complimenti: Mauro Maria Baldi – Biella, Marco Bianchini – Roma, Claudio Carpeni – Ravenna, Paolo Cecchi – Roma, Antonio De Giglio – Quadrivio di Campagna (Salerno), Ugo Dorigo – Albano Laziale (Roma), Mirko Gastaldo Brac – Capannori (Lucca), Giorgio Ghibaudi – Piacenza, Guido Guidotti – Genova, Aldo Lupi – Torino, Anselmo Massarenti – Mantova, Giuseppe Mattino – Valmadrera (Lecco), Fulvia Monge – Verzuolo (Cuneo), Ermenegildo Nitta – Genova, Lorenza Palestrini – Fezzano (La Spezia), Sergio Palmieri – Spoleto (Perugia), Erik Persico – Albino (Bergamo), Massimo Pintaudi – Piraino (Messina), Barbara Ravaglia – Viole di Assisi (Perugia), Cinzia Ruffato – Santa Maria di Sala (Venezia), Riccardo Sarandrea – Frosinone, Alfio Salvi – Albisola Superiore (Savona), Cecilia Scalisi – Roma, Michele Segreto – Agropoli (Salerno), Cristiano Taffarello – Carbonera (Treviso), Rodolfo Tosi – Novara, Artura Valentini – Monterosso al Mare (La Spezia), Antonio Vendrame – Conegliano (Treviso), Patrizia Zampieri – Torino e Pierluigi Zennari di Venezia.
Un'affezionata lettrice, Maria Giuseppina Comacchio di Castelleone (Cremona), ha regalato a un'amica alcuni numeri della nostra rivista presi in stazione. Il giornale è piaciuto e l'amica ha deciso di abbonarsi: «purtroppo, ci scrive Maria, non c'è più il coupon da ritagliare e vi scrivo per comunicarvi i dati della persona da abbonare». Ricordiamo che per sottoscrivere l'abbonamento ad "Amico Treno" si devono seguire le nuove modalità illustrate in dettaglio su questo numero, a pag. 11.
Ringraziamo per le segnalazioni, le proposte, i consigli e la disponibilità: Massimo Campeggi di Bologna, Italo Console di Roma, Arveno Cressatti di Palmanova (Udine), Mario De Martino di Santa Marinella (Roma), Amedeo Filiberto di Milano, Albino Froldi di Napoli, Maria Luisa Gandolfi di Parma, Marie Thèrese Joly di Champeix (Francia), Antonio Locati di Busto Arsizio (Varese), Leonardo Romanelli di Firenze, Enrico Romàni di Paderno Dugnano (Milano) e Pierfranco Rossi di Porto Potenza Picena (Macerata).
Ringraziamo – in ritardo – i tantissimi amici che ci hanno inviato gli auguri di Buone Feste: Alessandro Boccia di Pietragalla (Potenza), il Comune di Acquaviva Picena (Ascoli Piceno), il Corpo dei Servizi Ambientali, Forestali e di Protezione Civile di Genova, "Cottage Italiano" di Ferrara, Carlo De Fonzo di Catania, Luigino Ingrassi di Cornino (Udine), Annamaria Palumbo di Torino, Luigi Riccardi della Federazione Italiana "Amici della bicicletta", Alfonso Russo di S. Marco di Castellabate (Salerno) e Sergio Sbrissa di Edmonton Alta (Canada).
"Grazie" – ancora in ritardo – ai lettori che hanno partecipato al Festival di Pietrarsa e che ci hanno scritto per complimentarsi della riuscita dell'iniziativa: Bruno Azzarello di S. Antonio di Pontecagnano (Salerno), Moreno Bluma di Varzo (Verbania), Rosalba Ciceri e Angelo Rossetti di Milano, Marco Comolli di Induno Olona (Varese), Gunthero Compagnone di Napoli, Giampietro Gazzola di Schio (Vicenza), Marco Masolin ed Emiliano Tigani di Roma, Agnese Sidoti di Adrano (Caltanissetta).
Un "grazie in più" a Nicola Tuseo di Roma per il sintetico e suggestivo messaggio e un "grazie de core" a Nello Governatori *romano de Roma*, per il sonetto dedicato ad "Amico Treno" (ovviamente in romanesco)!

"ITALIAN GRAFFITI"

(...) *Sempre più frequentemente si vedono in circolazione vetture per il traffico vicinale e vetture tradizionali con graffiti su tutta la fiancata, multicolori ed eseguiti ad hoc! Prima il fenomeno sembrava circoscritto alle stazioni della metropolitana, poi alle Ferrovie Nord Milano Esercizio, anch'esse messe veramente male, con convogli variopinti da far paura e infine le Fs.*
Al di là che qualche pretore irresponsabile in eccesso di idiozia abbia assolto gli autori di questi atti vandalici, facendoli passare per una forma d'arte, non sono d'accordo sull'utilizzo del tipo di supporto per queste forme espressive che si avvale di beni di società di servizi pubblici (fabbricati, impianti e rotabili). Dov'è il servizio d'ordine di Polfer, dove sono gli addetti alla gestione di questi beni che, lasciati abbandonati sui piazzali o su qualche tronchino, sono alla mercè di chiunque voglia passare un pomeriggio od una notte a verniciare con le bombolette tutta la fiancata (26 metri circa) con scritte contornate a più colori e disegni psichedelici a go-gò?
Non mi sembra il modo migliore nemmeno la scelta delle Fs di accettare passivamente il fenomeno quasi impotente, non riverniciando più le vetture così trattate fino alla scadenza di revisione; perché non si provvede a monte ad arginare il fenomeno reprimendo e dando una punizione esemplare a questi teppisti? (...)

Aurelio Mantovani – Milano

(...) *Ho notato un crescendo demenziale di grafomani, che non risparmiano neppure le vetture destinate all'estero, lordate di pitture (!) quantomeno psichedeliche. Perché non intervenire nella prevenzione o nella salutare rieducazione obbligando quei maniaci a ripulire a proprie spese le vetture insudiciate (sempre che li becchino)? (...)*

Antonio Bellena – Venezia



(...) Recentemente sono stato assai disturbato dal constatare come molte carrozze vengano insudiciate all'esterno da scritte eseguite con la bomboletta spray, e di cui non riesco a capire la ragione: vandalismo? O forse un tentativo di rendere il treno più "simpatico"? Ma il treno è molto più simpatico così com'è con la sua livrea colorata e ordinata. È forse un tentativo di renderlo più "moderno"? L'unica impressione che dà è di sporco e disordinato, come in effetti il mondo moderno spesso è. E ancora, chi lo fa è autorizzato o no? Se no, possibile che non lo si possa impedire? E se sì, qual è la motivazione?



Certo, le carrozze imbrattate sembrano la metropolitana di New York, che ho sempre pensato fosse brutta, sporca e squallida. Penso che il vedere i treni dipinti sia un incitamento a ulteriori vandalismi e un invito a considerare le carrozze ferroviarie qualcosa che è di tutti, quindi di nessuno, quindi da non rispettare.

(...) Forse la mia lettera esprime concetti superati e troppo reazionari, forse attirerà anche delle critiche. Però sarebbe bello che i treni ridiventassero puliti.

P. S. Poiché sono un po' timido, preferirei che non pubblicaste il mio nome.

Lettera firmata

Da circa un anno ricevo regolarmente la Vostra rivista che giudico utile soprattutto per chi viaggia spesso in Italia, come me. Sono molto legato all'Italia che vedo già come mia seconda patria, dato che mi trovo tra il Brennero e la Sicilia sicuramente dodici volte all'anno. Quasi sempre uso il treno, già da vent'anni. E così mi permetto un mio giudizio. Trovo positivo il miglioramento della puntualità, soprattutto dei treni IC e iR, ma migliorare ancora sarebbe comunque necessario. (...) In poche parole: manca un po' la manutenzione capillare. Stesso discorso per la pulizia e lo stato di conservazione degli interni di molti treni di tutte le categorie. Troppo spesso sedili, porte, finestre e cestini si trovano in uno stato deplorevole. E poi, tante carrozze sono dipinte con "murales" che deturpano proprio l'aspetto del materiale rotabile. Non potete ridipingere o pulire il materiale colpito e organizzare un servizio più efficace di sorveglianza nei depositi e sui binari morti dove le carrozze vengono parcheggiate? Bisogna dire che l'immagine delle Fs ha perso un po' di ciò che aveva recuperato, proprio per queste pitture selvagge che soprattutto nelle aree metropolitane hanno ridotto assai l'aspetto e la dignità dei treni Fs. (...)

Rainer Weissengruber – Linz (Austria)

(...) Da un po' di tempo sto assistendo a un fenomeno che all'inizio destò in me curiosità, in seguito preoccupazione, visto il suo dilagare. Mi riferisco a quei disegni di vario stile astratto e scritte insensate che variopingono le fiancate di molte carrozze. Dapprima solo alcune carrozze adibite a servizio locale erano interessate al fenomeno, poi anche quelle per i servizi Intercity e pochi giorni fa ho avuto modo di notare anche un fiammante Etr della serie Eurostar "imbrattato" in modo davvero indecente. Anche alcuni vetri, fino a ora risparmiati da questo scempio, sono stati "pitturati" con ulteriore beffa di chi, scegliendo un posto al finestrino per vedere il paesaggio che lo circonda, si deve accontentare di monocromatiche visioni. Certo è che l'approntamento di tali "pitture", oltre a comportare l'uso di notevoli quantitativi di pittura a spruzzo (chissà se usano bombolette o portano con sé addirittura tanto di compressore), necessitano anche di un notevole tempo di esecuzione; e a questo riguardo viene da pensare che o nessuno sorvegli il materiale rotabile nei parchi dove questo viene recuperato, o addirittura che il personale preposto a questa attività sia in qualche modo consenziente. Certo è che sui mezzi di comunicazione (giornali, tv ecc.), almeno personalmente, non ho mai avuto modo di apprendere di notturni personaggi sorpresi in flagranza di "pittura". E per di più, quanto costerà poi alle Fs, e quindi alla comunità tutta, il ripristino della verniciatura originale? (...)

Stefano Casetti – Pontassieve (Firenze)

Insieme con quelle di **Maurizio Brunelli** (Sesto Fiorentino – Firenze), di **Lorenzo Catinari** (Fabrica di Roma – Viterbo), di **Alessandro Ciuccoli** (Firenze), di **Fabio Mastellone** (Roma) e di **Giovanni Viel** (Padova), queste sono alcune delle numerose lettere che iniziamo a ricevere sul tema dei treni con i "graffiti". Il problema per le Fs è certamente serio e il fenomeno, pur non entrando nel merito del valore artistico di alcune delle espressioni lasciate sulle fiancate dei nostri mezzi, è da combattere. Per non subire passivamente la *decorazione* delle nostre vetture, a fianco delle operazioni di prevenzione e controllo messe in atto dalla Polizia Ferroviaria, abbiamo già in avanzata fase di sperimentazione diversi tipi di "aggressivi chimici" ai graffiti (quasi sempre realizzati con inesorabili – fino a oggi – vernici alla nitro). Inoltre è allo studio una pellicola trasparente che, applicata sulle fiancate delle carrozze, dovrebbe consentire una rapida – e abbastanza economica – ripulitura. Già i nuovi materiali ad Alta Frequentazione (Taf) commissionati dalle Fs dovrebbero prevedere tale trattamento. Nell'attesa delle nuove pellicole viene abbreviato il più possibile il ciclo temporale della riverniciatura periodica (normalmente questa operazione viene compiuta ogni dieci anni) che costa diversi milioni di lire a vettura.

Questi provvedimenti risulteranno comunque insufficienti se non accompagnati dalla crescita di una coscienza civica diffusa. Un modo di affrontare il tema in maniera affatto repressiva è quello di *indirizzare* la creatività dei *writers* nostrani proponendo loro, ad esempio, di dipingere nelle *halls of fame* (zone franche, muri sui quali poter colorare indisturbati, magari su pannelli di tela). Il patto sarebbe quello di preservare dalle bombolette dei seguaci dell'Hip Hop (movimento nato nei ghetti delle grandi città americane negli anni '70) monumenti, metropolitane e... treni. È una posizione, un atteggiamento culturale (se si vuole), che si sta diffondendo nel nostro Paese e che confessiamo di condividere. Negli Stati Uniti (per la precisione in California), dove il fenomeno è più marcato e dove l'esperienza è più che ventennale, come avrete già letto in uno degli "sbuffi" pubblicati sul numero 1/97, i *vandali* – ma forse è meglio chiamarli con il loro vero nome: *tagger* – colti in flagrante sono condannati a pulire le vetture colorate nella misura di 24 ore di lavoro ogni 100 dollari di danno provocato. E il numero delle scritte sembra essere calato del 30 per cento.

VIVA LA GOMMA ABBASSO IL FERRO

Viva la gomma abbasso il ferro. Complimenti, mi avete scucito 10 mila lire. Il 12 luglio '96 ho preso il treno delle 9.30 che da Pescara va a Termoli. Ero diretto a San Vito Lanciano ed essendo arrivato in stazione pochi secondi prima della partenza ho fatto il biglietto in vettura. Ebbene, ho fatto un'amara constatazione: per 3 mila lire di biglietto ho dovuto pagare 10 mila lire di soprattassa. Queste 10 mila tenetevele a cura, perché da me non avrete più nemmeno 5 lire di introito, mi prendesse un accidenti se per il resto della mia vita dovessi prendere ancora un treno. Vi mando anche il biglietto: incorniciatelo con la dicitura ex cliente. E in qualsiasi discorso si dovesse fare in ambito trasporti, appoggerò la gomma e affosserò il ferro. A mai più rivederci.

Claudio Bellani – Lanciano (Chieti)

Non sappiamo se il signor Bellani utilizzasse frequentemente il treno o se fosse alla sua prima esperienza. Vista la sua sorpresa abbiamo più di un dubbio. Siamo però sicuri che egli abbia senz'altro avuto occasione di servirsi di altri mezzi pubblici, magari proprio su gomma. Perciò, presumiamo, saprà che quando un viaggiatore, indipendentemente dai motivi che può addurre a propria giustificazione, sale su una vettura sprovvisto di biglietto è soggetto a una "sanzione pecunia-

ria", che di solito è molto più "salata" della tariffa dovuta (superando di parecchie volte le 10 mila lire in questione). E ciò perché chiunque, anche nel cuore della notte di San Silvestro o sotto il sole di ferragosto (figurarsi poi quando le rivendite sono aperte), è tenuto a munirsi preventivamente dell'apposito titolo di viaggio, come recitano nel loro linguaggio burocratico tutti i regolamenti. I motivi di tanta rigidità ci sembrano evidenti: necessità di evitare fenomeni di abusivismo e impossibilità di accertare la buona fede dei trasgressori involontari. Su questo punto le norme applicate dalle Fs sono però più permissive e prevedono la possibilità di emettere biglietti in treno limitando a 10 mila lire (e in talune circostanze addirittura eliminando) la "sovrattassa" qualora si avverta in anticipo il personale di controllo. Spetta ovviamente al cliente (sulla base del prezzo del biglietto, del tragitto, della frequenza dei convogli) decidere se conviene pagare un sovrapprezzo in vettura o aspettare un treno successivo... o se non sia meglio arrivare puntuali in stazione. In verità esiste un'ulteriore possibilità: avere a disposizione un biglietto a fasce chilometriche, che può essere acquistato in anticipo e non è soggetto a scadenza. Come si vede, le soluzioni non mancano. Siamo tuttavia sinceramente dispiaciuti per le conclusioni che da questa vicenda ha tratto il nostro lettore e non solo per motivi di ordine "ideologico". Per un'impresa commerciale la perdita di un cliente, sia esso abituale o potenziale, non è mai piacevole. Inoltre una parte di colpa ce l'abbiamo anche noi, che evidentemente non riusciamo a fornire un'informazione adeguata.
Siamo però convinti che la scelta del signor Bellani possa non essere definitiva. Prima o poi, magari per la fretta, potrebbe capitargli di lasciare l'auto in divieto di sosta o di passare col rosso, incappando in qualche vigile poco comprensivo. Reggerebbe la sua incrollabile fede nella gomma alla terribile prova di una multa?
Va comunque considerata anche la possibilità che la rivale di cui si è "innamorato" il nostro "fedifrago" ex cliente sia la gomma degli "autobus". È pur sempre un tradimento, ma almeno si rimane in famiglia.

TRASFORMISMO? NO TRASFORMAZIONE COERENTE

Congratulazioni vivissime per l'ideazione e l'organizzazione del Festival di "Amico Treno". Anche se in ritardo, e nonostante la drammatica contingenza in atto, che comunque l'ing. Vaciago ha giustamente separato dal mondo ferroviario, mi è gradito, oltre che doveroso, ringraziare per il bellissimo 3 ottobre che mi avete doppiamente regalato.
Doppiamente in quanto la prima parte del convegno l'ho vissuta come pendolare di... vecchia percorrenza (ho esordito nel '50 da studente con le briose "Signorine" 640 880 seguite da centoporte e Corbellini a due assi; più, a volte, le "littorine" 55 e le scattanti 556) e ho potuto conoscere in prima persona i responsabili della gestione di questa realtà traendone un'impressione positiva.
Il secondo regalo è stata la visita del museo guidata dall'ing. Muscolino dalle cui parole traspariva che per lui il mondo della rotaia non è solo un momento professionale, ma è anche una passione molto radicata e supportata da una pratica globale, cioè sia tecnica che di gestione, molto approfondita. Infatti, a conferma di quanto fosse attinente il suo dire non solo ha entusiasmato lo scrivente, che se lo è registrato, ma ha scatenato pure i ricordi di un "Maestro" pensionato, presente alla manifestazione e abilitato prima alla condotta a vapore e successivamente al trifase. Pertanto mi ritengo a vostra disposizione per eventuali futuri incontri o iniziative inerenti al mondo della rotaia e gradirei fare, se possibile, anche una visita in redazione (...).
Infine, un'osservazione: dissento per la cessione della testata "Amico Treno" a un... gruppo di associazioni in quanto, a mio avviso, la rivista si è dimostrata un'ottima iniziativa promozionale per attivare un canale di comunicazione tra l'utenza e i responsabili della gestione; canale che per tramite burocratico sarebbe attivo solo con percentuali irrilevanti. Dopo la cessione a un... insieme, di certo la rivista sarà meno imparziale e probabilmente carente di quell'alto profilo professionale ferroviario che la caratterizza (Eritreo Cazzulati compreso).
Sulla base dei sondaggi svolti, forse era preferibile provare l'autofinanziamento chiedendo di sottoscrivere un abbonamento con omaggio (orario su disk 3 e 1/2).
Ribadisco quindi il mio dissenso circa il passaggio della testata a un gruppo di associazioni che non possono garantire né l'imparzialità, né il profilo attuali della nostra rivista.

Pietro Pazzi – Garlasco (Pavia)

La *nostra* rivista, dice bene il signor Pazzi.
"Amico Treno" è e resterà la "Vostra rivista", di Voi, lettori e clienti.
"Nostra" è stata solo l'idea di creare uno spazio per avviare un confronto costante con chi fruisce dei servizi Fs.
Nel '92 siamo partiti con una sola convinzione: l'utilità di comunicare con la clientela.
Il resto lo avete fatto Voi, leggendoci (offrendoci così la possibilità di informarVi), scrivendoci (fornendoci quindi l'opportunità di conoscere il Vostro parere) e restando nostri amici (dimostrandoci fiducia, nel bene e nel male).
Forse nessuno ci ha ancora pensato: sei anni sono una tappa importante della vita.
Nell'età evolutiva, il 6° è un anno di cambiamenti radicali, di crescita: si va a scuola, si inizia il ciclo delle elementari.
Anche per "Amico Treno", il sesto anno di vita coincide con una svolta, una trasformazione che, di sicuro, è più sostanziale di altre avvenute in passato. Non si tratta, infatti, di uscire con una nuova veste grafica o con la proposta di nuove rubriche.
Le novità, come vi abbiamo anticipato a Pietrarsa e negli editoriali del numero 9/96 e 1/97, sono più rilevanti.
Ma non tema, signor Pazzi, in questo cambiamento il nostro giornale non perderà in trasparenza.
In pericolo non è l'imparzialità della rivista, ma il futuro del trasporto pubblico locale.
"Amico Treno" può e deve avere una sua funzione: favorire la coesione e l'aggregazione degli utilizzatori del trasporto pubblico, in una fase critica e difficile, in cui è necessario che le energie non vengano distratte e disperse in rivendicazioni e istanze di piccoli gruppi, ma che si concentrino in un movimento di opinione in grado di intervenire attivamente e incisivamente per la difesa e la razionalizzazione del sistema di trasporto pubblico.
In questo senso è da intendere la svolta, il cambiamento sul quale il signor Pazzi manifesta il proprio disaccordo.
Venga a trovarci in redazione, l'aspettiamo.
Il compleanno della nostra rivista sarà l'occasione per fare quattro chiacchiere sul *nuovo* giornale, quello indirizzato a una *nuova* clientela, più attenta, più critica e più organizzata (e con questo rispondiamo anche a **Walter Amadio** di Arcade – Treviso).

OHIBÒ!

Con la presente desideriamo portare a conoscenza un fatto incresciosо avvenuto il giorno 15 maggio 1996 nella stazione di Rapallo, in provincia di Genova.
Quella mattina alle ore 7.54 eravamo in attesa del treno locale n. 11264 per Savona. Il marciapiede era come al solito molto affollato di viaggiatori pendolari diretti per la maggior parte a Genova. Tra questi viaggiatori vi era anche una scolaresca. Quando il treno giunge nella stazione di Rapallo dei viaggiatori intenzionati a salire sull'ultima carrozza si sono trovati davanti a una porta bloccata (senza nessun cartello di avviso). Quindi si sono incamminati sul marciapiede, tra l'altro molto affollato, per salire sul treno utilizzando qualche altra porta. A questo punto, giunti circa verso il centro del treno (all'altezza dell'ufficio del capostazione) mentre ancora alcune persone stavano per salire, le porte sono state chiuse e il treno è partito.
Questo comportamento irresponsabile non ha causato, per fortuna, nessun danno fisico ai viaggiatori che sono rimasti a terra. Dopo un attimo di incredulità abbiamo avvertito anche una certa irritazione.
Vogliamo sottolineare che tra questo gruppo di viaggiatori sfortunati o meglio maltrattati vi era anche una scolaresca e quindi il rischio che qualche bambino potesse farsi male o potesse rimanere separato dal resto del suo gruppo era abbastanza alto. Non pensiamo che un comportamento così irresponsabile da parte del personale del treno in questione possa passare sotto silenzio. Non crediamo che tali dipendenti delle Ferrovie dello Stato possano permettersi di svolgere le loro mansioni con tanta leggerezza mettendo a repentaglio l'integrità fisica dei viaggiatori. In più questi viaggiatori sono in maggioranza pendolari e cioè persone che usano il treno per recarsi a lavorare. Riteniamo che questo fatto sia veramente molto grave perché sottolinea ancora una volta un'indifferenza totale dei dipendenti delle Ferrovie dello Stato verso le esigenze dei viaggiatori che sono lavoratori come loro.
Non avevamo comunque bisogno di questa bella conferma.
Comunque, per concludere il racconto facciamo presente che il capostazione

di Rapallo ha fatto fermare il treno n. 816 nella stazione di Rapallo (fermata non prevista) per permetterci di raggiungere la stazione di Genova.
Vorremmo ancora segnalare alcuni punti:
- le Ferrovie dello Stato sono UN SERVIZIO PUBBLICO;
- noi pendolari oltre a pagare le tasse e quindi contribuire al pagamento degli stipendi di questi lavoratori delle Ferrovie paghiamo il servizio in anticipo perché abbonati;
- non siamo disposti a essere trattati in questo modo;
- non siamo disposti a subire sempre e soltanto disagi;
- siamo stufi di sentirci rispondere dal personale viaggiante che loro non hanno nessuna responsabilità.
Allora a CHI dobbiamo rivolgerci per avere delle risposte? Alla DIREZIONE ovviamente!
E quindi noi vogliamo una risposta e una spiegazione al fatto successo il 15 maggio 1996 nella stazione di Rapallo.
Vogliamo sapere se chi era in servizio sul treno in questione verrà individuato o se anche in questo caso tutto verrà insabbiato o meglio cestinato.
Riteniamo di avere dei doveri ma anche dei diritti. E crediamo che sia un nostro diritto avere queste risposte.

Maria Luisa Massone e Mariangela Costa
Rapallo (Genova)

Tra la data della spiacevole vicenda e la pubblicazione del reclamo è trascorso un notevole lasso di tempo, durante il quale chi ci ha scritto speriamo abbia avuto modo di rivedere le cose con maggiore serenità. Intanto, sono stati esperiti tutti gli accertamenti necessari per cercare di ricostruire la dinamica dell'accaduto.
Il giorno 15 maggio '96 il treno 11264, da La Spezia a Savona, composto da 7 vetture doppio piano e lungo 175 metri, è arrivato a Rapallo con 9 minuti di ritardo (in parte poi recuperato nella tratta da Rapallo a Genova).
Il capotreno, trascorso il tempo indispensabile per la discesa e la salita dei viaggiatori e dopo essersi assicurato che non ci fosse alcun impedimento, ha dato il segnale per la partenza del convoglio.
Dalle indagini svolte, il capotreno ha dimostrato di aver agito con normale diligenza.
Se un consistente gruppo di persone non fosse riuscito a salire sull'ultima carrozza, certamente non si sarebbe "incamminato" verso il centro del convoglio (si tratta di un treno lungo!), ma avrebbe subito cercato di salire sulla penultima vettura.
Inoltre, se effettivamente ci fosse stato un consistente gruppo di persone ferme davanti alle porte per salire, il capotreno non avrebbe potuto autorizzare la partenza del treno.
È probabile, invece, che qualche viaggiatore abbia tentato di aprire la porta dell'ultima carrozza senza riuscirci e che poi abbia deciso di avanzare verso il centro del treno, oltrepassando alcune vetture, senza affrettarsi, forse per scegliere il posto a sedere. Il capotreno, visto che sul marciapiede si trovavano solo persone che si dirigevano verso l'uscita della stazione e immaginando che si trattasse di viaggiatori scesi dal convoglio e giunti a destinazione, ha quindi dato il "via".
Un chiarimento è necessario anche in merito alla chiusura delle porte.
Le porte delle vetture doppio piano vengono sbloccate automaticamente a ogni fermata. Chi deve scendere, per poter uscire, deve azionare dall'interno la leva di apertura. Se nessun viaggiatore è sceso dalla carrozza, chi vi deve salire dovrà aprire dall'esterno con lo stesso meccanismo (maniglia). Nel caso in questione, la mancanza dell'apposito avviso fa ritenere che si sia trattato di un momentaneo cattivo funzionamento. Ma è anche possibile che chi ha cercato di aprire la porta abbia incontrato qualche difficoltà.



In ogni modo, è da escludere che al momento della partenza qualche viaggiatore fosse in procinto di salire in vettura perché il capotreno non avrebbe provveduto alla chiusura delle porte.
Questo, in sintesi, quanto è emerso dagli accertamenti.
Il racconto, peraltro, conferma la piena disponibilità del capostazione di Rapallo verso le esigenze di chi non è riuscito a partire con quel treno (l'arrivo a Genova del tr. 11264 era previsto alle ore 08.42, mentre quello del tr. 816 alle 08.44!).
Per finire, un'ulteriore precisazione, sempre a proposito di conclusioni affrettate: come si può constatare, in questo caso nulla è stato insabbiato, né cestinato.
Va detto, per inciso, che in merito all'episodio non è pervenuta alle Fs altra segnalazione o reclamo.
Attente, amiche, con i vecchi vizi nazionali della retorica, del qualunquismo, della generalizzazione ingiusta... non si va da nessuna parte... o si finisce nei posti sbagliati.

UNO SCARTAMENTO DA SCARTARE?

Vi scrivo per comunicarvi che desidero confermare anche per il prossimo anno il mio abbonamento alla vostra interessantissima rivista, che ricevo ormai da qualche anno a domicilio e che mi tiene informato su tutte le novità riguardanti il mondo delle ferrovie.
Colgo l'occasione per proporvi un argomento di cui parlare all'interno di "Amico Treno", riguardo al quale nutro particolare interesse; recentemente su un quotidiano ho avuto la possibilità di leggere un articolo nel quale si parlava delle comunicazioni ferroviarie fra la Spagna, che notoriamente possiede uno scartamento ferroviario maggiore rispetto a quelli degli altri Paesi europei, e il resto dell'Europa. Sono così venuto a conoscenza, anche se in maniera molto superficiale, del cosiddetto sistema Talgo, che permetterebbe ai treni circolanti sulle reti ferroviarie spagnole di adattarsi allo scartamento europeo.
Come funziona esattamente il sistema Talgo?
Desidero proporvi un ulteriore quesito: per quanto riguarda il Portogallo, lo scartamento della sua rete ferroviaria è uguale a quello spagnolo o a quello del resto dell'Europa?
Sperando che la mia richiesta di conferma di abbonamento trovi esito favorevole e che i miei quesiti trovino presto una risposta, vi porgo i miei più sentiti auguri di buon lavoro.

Francesco Ferrara – Sciacca (Agrigento)

La scelta di uno scartamento più largo rispetto al resto del continente (1.676 mm contro 1.435) fu dettata nella Spagna del secolo scorso da considerazioni militari e politiche.
Ancora fresco era il ricordo dell'avventura napoleonica a sud dei Pirenei e la monarchia difendeva con orgoglio la propria "Hispanidad" isolazionista.
La precauzione difensiva si dimostrò del tutto superflua, viste le vicende successive – la Spagna rimase neutrale nel corso dei due conflitti mondiali – ma accentuò l'emarginazione dal resto dell'Europa delle due nazioni iberiche (anche il Portogallo si era ovviamente uniformato alla scelta di Madrid).
Come logica conseguenza, ai quattro valichi di frontiera con la Francia si rendeva necessario cambiare treno, con inevitabili disagi e perdite di tempo.
Solo negli anni Cinquanta, gli ingegneri Goicochea e De Oriol corsero ai ripari, inventando il sistema Talgo, che porta il loro nome: la sigla significa, appunto, "Treno Automotore Leggero Goicochea-Oriol". A differenza del sistema in uso alle frontiere dell'ex Unione Sovietica dove, per permettere il passaggio delle carrozze dirette, le stesse vengono sollevate, sostituendo i car-



relli, a Port Bou, sul Mediterraneo, e a Irun, sull'Atlantico, i treni Talgo vengono istradati su speciali binari che ne consentono, in pochi minuti, l'adattamento allo scartamento francese. È così possibile la circolazione di convogli diretti da Madrid e Barcellona a Parigi, nonché dalla capitale catalana verso Zurigo e Milano. Per la costruzione delle nuove linee ad alta velocità (già da qualche anno è in funzione la Madrid-Siviglia), il governo spagnolo ha optato tuttavia per lo scartamento ordinario europeo.
Questo non significa, comunque, che i treni a scartamento largo iberico siano destinati all'estinzione, visto che queste linee (la misura originaria inglese era di 5 piedi e 6 pollici) sono predominanti nell'intero subcontinente indiano – uno dei bastioni del trasporto su rotaia – oltre che in Argentina e in Cile.

Commuter

P. S. Come avrà letto, le modalità per abbonarsi ad "Amico Treno" cambieranno dal 1° marzo '97.

COINCIDENZE

Egregio Direttore, da diversi anni, oramai, leggo con interesse "Amico Treno", prima in semplice veste di collezionista di trenini elettrici e appassionato di ferrovie, ora come diretto utilizzatore del treno per i miei (non frequenti, per la verità) spostamenti. Ho notato con piacere che negli ultimi tempi c'è stato un notevole miglioramento della qualità della "nostra" rivista sia per quanto riguarda i contenuti sia nella non meno importante veste grafica e ritengo che "Amico Treno" svolga un importante ruolo di mediazione tra Ferrovie e utenti al fine di migliorare i servizi e l'informazione.
Vorrei però dare qualche ulteriore suggerimento:
- le nostre ferrovie ci offrono splendidi paesaggi e scenari suggestivi dove la presenza del treno non disturba affatto l'ambiente ma vi si inserisce quasi sempre con garbo: perché allora non mettere in copertina una immagine di questo tipo al posto delle vignette di Enzo Lunari che, absit iniuria verba, occupano già una pagina del giornale?
- Come mai non pubblicate più le interviste a persone note, dalle quali emergeva sempre il loro rapporto con il treno ed era interessante notare come, anche loro, nonostante la popolarità utilizzassero nei modi più vari un mezzo di trasporto comune e, tutto sommato, economico? Sono forse finiti i personaggi di spicco della sinistra (non è una provocazione, ma mi sembra che Cossutta, Jovanotti, Gene Gnocchi, Ligabue, Gino & Michele, Staino, Lunari e quelli della Gialappa's, solo per citare i primi che mi vengono in mente tra gli intervistati, non sostengano poi ideologie tanto diverse. Solo una coincidenza?)?

Michele Donà – Modena

Prima di tutto grazie per gli apprezzamenti espressi nei confronti della "nostra" rivista. Veniamo ora ai suggerimenti.
- Come saprà, siamo convinti che il treno sia il mezzo di trasporto che meglio si concilia con le esigenze di salvaguardia dell'ambiente; abbiamo scelto di non utilizzare per le copertine immagini fotografiche di treni, e di lasciare l'interpretazione del legame fra la nostra testata e il treno alla matita di Enzo Lunari, per non sembrare troppo *didascalici* e... per distinguerci ancora un po' dalle riviste tecniche sui trasporti. Naturalmente si tratta di una questione di gusti, ma sono decine e decine i lettori che ci chiedono di rendere più intensa la collaborazione di Enzo con "Amico Treno" e ci è capitato di pubblicare in questa stessa rubrica alcune di queste richieste.
- Personalmente sono contento che qualcuno senta la mancanza di interviste a personaggi famosi che raccontavano il loro rapporto con il treno. Avevo *inventato* la rubrica "amici del treno" pensando esattamente le cose che Lei ha scritto. Non abbiamo interrotto la pubblicazione delle interviste per motivi particolari: il fatto è che negli ultimi mesi non mi è capitato di fare incontri *interessanti*. Eppure non è diminuita la frequenza dei miei spostamenti su rotaia. Un brutto segnale? Speriamo di no e che la rubrica possa essere ripresa al più presto. Non si preoccupi per la provocazione: Lei non è il primo a contestare una nostra presunta appartenenza *politica*. Come a tutti quelli che l'hanno preceduta su questo *itinerario logico* – parlamentari compresi, che non hanno disdegnato in questi anni di farci oggetto di numerosi *riguardi* (leggi: interrogazioni parlamentari) con minore humour di Lei – rispondiamo che il nostro impegno, fin dall'uscita del primo numero di "Amico Treno", è stato quello di tenere lontane dal giornale le nostre idee politiche. Solo una serie di incontri casuali – glielo assicuro – ha fornito il materiale per la rubrica in questione: quindi solo questione di coincidenze.
P. S. Però, possibile che nessuno abbia mai riflettuto sul motivo che rende più semplice intervistare in treno certi personaggi e non altri?

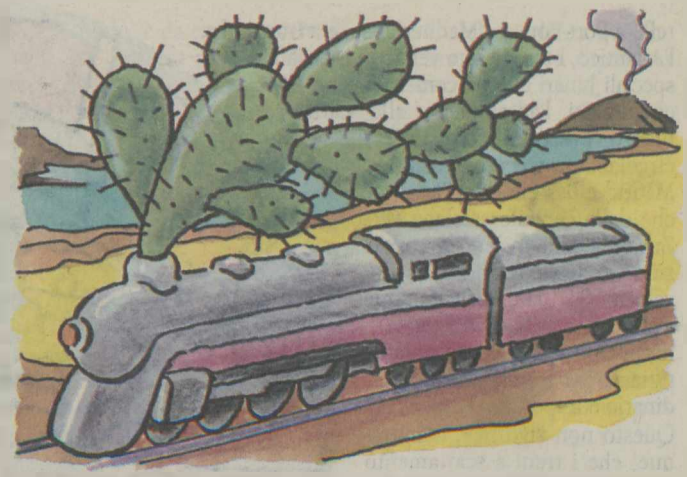
ALLA FACCIA DELLA COMODITÀ

Mi chiamo Laura, ho 20 anni e sono di Ravenna, ma studio a Milano. Passo subito al dunque. Alla fine di maggio '96 i miei genitori e io siamo andati in vacanza in montagna, in Val di Fassa.
I miei sono andati in macchina da Ravenna, io li ho raggiunti in treno, da Milano a Verona e da Verona a Ora/Auer: interregionali puntuali, comoda la coincidenza da Verona Porta Nuova, bello il secondo tratto del viaggio (ma anche il primo, venendo dai condomini di Milano...), insomma, tutto bene. Il problema si presenta per il ritorno: il programma era simile all'andata, i miei mi accompagnano fino a Ora, per poi prendere l'autostrada per Ravenna. Nel frattempo è però entrato in vigore l'orario estivo.
Mi reco all'Ufficio di informazioni turistiche di Campitello, collegato via computer ai nuovi orari (che bello!) ed ecco la brutta notizia: non c'è più il treno iR che parte da Ora alle 10.21 (arrivo a Verona 11.48, poi da Verona 11.58 e arrivo a Milano alle 13.45!).
E adesso? C'è solo un pendolino con in coincidenza un intercity o, altrimenti, regionali infiniti... Seccata, seguo il consiglio dei miei genitori di tornare con loro a Ravenna (si doveva comunque partire in mattinata per lasciare libere le camere dell'albergo), per poi tornare da lì il giorno seguente.
Arrivata a Milano Centrale, mi reco all'Ufficio informazioni per ottenere il rimborso del tratto Ora-Milano, non utilizzato perché non sono tornata in treno.
L'impiegato, alquanto scocciato, mi risponde che avrei dovuto farmi rimborsare a Ora (dove mi sarei dovuta recare appositamente), altrimenti... "se torno in montagna entro i due mesi di validità...". Va be', sono 18 mila lire, ma, nell'introduzione ai vostri orari ufficiali (In Treno) si legge: «Non effettuando il viaggio in caso di mancata partenza si deve richiedere il rimborso del biglietto entro i limiti di validità del biglietto stesso presso la stazione che lo ha rilasciato. (...). In caso di parziale utilizzo (?) si deve far annotare sul biglietto nella stazione dove viene interrotto il viaggio la rinuncia all'ulteriore percorso e la richiesta del rimborso parziale (...)».
Mi permetto di notare quanto segue.
A) Da ormai troppo tempo non esiste più alcuna facilitazione economica per i biglietti di A/R che, a tutti gli effetti, sono uguali a due biglietti separati (si risparmia solo sulla carta utilizzata).
B) Da ogni stazione è possibile acquistare biglietti con partenza da altre località, se avessi acquistato solo il tratto Ora-Milano, avrei dovuto ugualmente recarmi a Ora per il rimborso?!?
C) Il mio viaggio non è stato "interrotto": non mi è stato possibile effettuare il ritorno, ma al momento del mio arrivo a Ora non sapevo ancora che non

sarei riuscita a tornare in treno come previsto.
D) Al momento della mia partenza da Milano per Ora, cioè il 30.5.96, ho cercato di informarmi presso la Stazione Centrale, Ufficio informazioni, circa il ritorno e il nuovo orario, mi è stato risposto che, fino all'entrata in vigore del nuovo orario, cioè fino al 2 giugno '96, non avevano la minima idea degli orari estivi, e dunque non sapevano dirmi se ci sarebbe stato il treno di cui ho parlato prima.
Insomma, il mio errore è stato quello di essere stata previdente e di aver acquistato anche il biglietto di ritorno, di aver cioè prevenuto una perdita di tempo dovuta a ingorghi stradali, code in biglietteria, impiegati che rifiutano di fare il biglietto mentre il treno sta arrivando... alla faccia della comodità dei due mesi di validità del biglietto!!!

Laura Savini – Godo (Ravenna)

A) Il prezzo di un biglietto di andata e ritorno si ottiene raddoppiando l'importo di un biglietto di corsa semplice al prezzo competente al viaggiatore. Il vantaggio consiste nell'evitare le perdite di tempo causate dall'acquisto differito di due biglietti (non dimentichiamo che i biglietti A/R possono essere utilizzati entro due mesi dal giorno di emissione).
B) Il biglietto di andata e ritorno si configura come un unico contratto di trasporto stipulato da una persona che ha stabilito di effettuare, anche se in tempi diversi, un percorso costituito da un viaggio di andata e uno di ritorno.
La rinuncia al viaggio di ritorno deve essere pertanto considerata come un'interruzione del viaggio e quindi il rimborso – come il rilascio delle previste annotazioni – deve essere richiesto presso la stazione dove si è interrotto il viaggio.
C) La soppressione del treno iR 2257 da Ora (p. ore 10.21) a Verona (a. ore 11.48) è seguita allo spostamento della fascia di manutenzione sulla linea Brennero-Verona: con l'orario invernale '95/96, la chiusura della linea era prevista dalle 7.30 alle 9.30, con l'orario estivo è stata posticipata dalle 9.37 alle 11.31. Questa variazione è stata mantenuta anche con l'orario attuale, per favorire il gran numero di studenti dell'Alto Adige che frequentano l'Università di Trento e per i quali è stato istituito un treno con partenza da Bolzano alle 8.13.
La nostra cliente aveva comunque più di una possibilità di ritornare in treno a Milano. C'è da dire, per inciso, che Laura non fornisce indicazioni precise sulla data del rientro, per cui non siamo in grado di sapere se sarebbe dovuto avvenire in un giorno lavorativo o festivo.
In ogni caso, tenendo conto del fatto che di solito gli ospiti possono lasciare la camera d'albergo entro le 10.00 del mattino, le Fs le offrivano le seguenti opportunità:
- tutti i giorni tr. Dir. 2671 partenza da Ora Auer alle ore 08.28 arrivo a Verona P.N. alle ore 10.17, oppure tr. Exp. 1543 partenza da Ora Auer alle ore 09.20 arrivo a Verona P.N. alle ore 10.55, + tr. iR 2096 partenza da Verona P.N. alle ore 11.45 arrivo a Milano C.le alle ore 13.45 (se Laura avesse potuto utilizzare l'iR 2257 sarebbe arrivata a Milano esattamente alla stessa ora);
- tr. R 10917 (nei giorni lavorativi) partenza da Ora Auer alle ore 11.53 arrivo a Verona P.N. alle ore 13.40 + tr. iR 2100 partenza da Verona P.N. alle ore 13.45 arrivo a Milano C.le alle ore 15.45;
- tr. iR 2259 partenza da Ora Auer alle ore 12.42 arrivo a Verona P.N. alle ore 14.17 + tr. iR 2102 partenza da Verona P.N. alle ore 14.45 arrivo a Milano C.le alle ore 16.45.
D) Ci scusi, per le informazioni incomplete e anche per quelle fornite con tono seccato.



tutti gli estremi del proprietario. A mio parere questa registrazione assegna alla Carta Verde un valore nominativo, non "al Portatore", ragione per cui un duplicato dovrebbe essere possibile.
Nella speranza di un Vostro aiuto per risolvere questo problema, o solamente per farmi sapere come e cosa è giusto fare, Vi invio i più sentiti complimenti per il giornale (sono abbonata dal primo numero!).

Nadia Galignani – Bagnacavallo (Ravenna)

Come abbiamo già suggerito a Nadia scrivendole a domicilio, la prima cosa da fare è cercare di non perdere di nuovo il portafoglio!
Tra le tante "calamità" che incombono su chi è toccato dalla sventura di rimetterci il portafoglio, c'è quella di duplicare i documenti smarriti, con i conseguenti inesorabili iter burocratici.
Per fortuna (a parte le informazioni contraddittorie – anche questa una disgrazia notoriamente collaudata in supplemento alla malasorte citata), la sostituzione della Carta Verde non comporta troppe difficoltà. La Carta Verde è una carta nominativa rilasciata dalle Fs ai giovani dal dodicesimo anno d'età e fino al compimento del ventiseiesimo. I possessori della Carta Verde possono acquistare biglietti Fs, di corsa semplice e di andata e ritorno, di prima e di seconda classe, con lo sconto del venti per cento.
La Carta viene rilasciata a vista, su esibizione di un documento di riconoscimento, ha la validità di un anno dalla data del rilascio e deve essere presentata per l'acquisto e l'utilizzazione dei biglietti. Il costo attuale è di 40 mila lire.
Non è ammesso alcun rimborso della Carta Verde in caso di smarrimento, furto o distruzione. In queste eventualità, dandone immediato avviso, l'interessato può però richiedere la sostituzione della Carta: basta presentare una domanda, allegando la denuncia di furto o smarrimento resa all'Autorità di Polizia e, in caso di distruzione o deterioramento, una fotocopia della Carta, resa conforme all'originale. La nuova Carta avrà le stesse caratteristiche e la medesima decorrenza di quella smarrita, rubata o deteriorata. Il titolare, oltre alla documentazione suindicata, deve provvedere al versamento, a titolo di rimborso spese, di un diritto fisso di 10 mila lire che può essere pagato presso una qualsiasi biglietteria Fs.
Un consiglio, da parte di chi – ahimè – ha già maturato più di un'esperienza in questo "campo": conservare sempre a casa una fotocopia dei documenti che di solito si portano in borsa o nel portafoglio.

C'ERA LA CARTA VERDE

(...) Il mio ragazzo ha perso il portafoglio con dentro tutti i documenti, compresa la CARTA VERDE. Dopo la denuncia ai carabinieri ci siamo recati nei vari uffici per rifare i documenti smarriti, ma alla stazione di Lecco (residenza del mio ragazzo) dicono che non è possibile ottenere un duplicato ma è necessario rifarla pagando nuovamente la cifra di 40 mila lire.
Io, non convinta di questa cosa, mi sono recata presso la mia stazione, quella di Faenza (RA), dove invece mi dicono che ciò è possibile dietro il pagamento di 10 mila lire.
Ora, la carta oggetto della questione è stata "purtroppo" emessa dalla stazione di Lecco Maggianico, dove su un apposito registro sono stati annotati

EI FU

Ogni due anni, puntualmente, l'orario estivo dei treni viene completamente rivoluzionato, sempre più, in senso negativo per i viaggiatori del Sud.
In questa indesiderata circostanza, anch'io, puntualmente mi faccio sentire richiamando le inconcepibili stranezze sul metodo con cui l'orario viene effettuato.
Io comunque non mi arrendo alla Vostra perseveranza di concepire noi viaggiatori del Sud come oggetto da bistrattare.
Ebbene, avendo dato uno sguardo al nuovo orario, sento il dovere di rivolgere un sentito ringraziamento alla persona che lo ha formulato. "È un vero capolavoro fondato sul disagio".

Secondo questa persona, i viaggiatori diretti da Patti a Milano dovrebbero salire sui treni 832 o 838 per poi trasbordare con bagagli ecc. a Villa San Giovanni o Messina per prendere le cuccette o vetture letto, in quanto i treni prima esistenti, muniti di tali servizi – 834 e 1998 – del vecchio orario, che fermavano a Patti, non esistono più. Non parliamo poi del 1920 da Milazzo, perché per prendere questa coincidenza occorre partire da Patti circa due ore prima con l'indiscusso disagio del trasbordo sopra accennato. Ma vi rendete conto di quanta povera gente avete penalizzato, anziani soprattutto, con difficoltà di movimento, costrette a brancolare di notte, nella stazione di trasbordo, per trovare la propria vettura letto o cuccette prenotate, in treni chilometrici come quelli di lungo percorso? Vi prego di fare in modo di ovviare al più presto a questo grave inconveniente lasciando almeno un treno munito di cuccette che fermi a Patti. Vi sfido a rispondermi e a non fare come al solito Vostro: "tacere". Capisco che vi manchi il coraggio di fronte a tale responsabilità di natura preminentemente coscienziale.
Patti, 10 giugno 1996

Eugenio Spagnolo
Patti (Messina)

Egregio Direttore, riferendomi alla Sua del 15 luglio 1996, La voglio ringraziare per le personali assicurazioni fornitemi trasmettendo il contenuto delle mie lamentele alla Direzione regionale Fs Sicilia.
Le voglio, però, far rilevare che:
- il risultato fino a oggi è stato nullo;
- io continuerò comunque a contestare fino a quando almeno un treno, dico uno, giornaliero, munito di cuccette non porti direttamente i viaggiatori da Patti a Milano;
- non è possibile eliminare questo servizio di cui la cittadinanza pattese da anni ha sempre usufruito, specie in favore delle persone più deboli, anziani, ammalati ecc. con "ei fu" 834 e 1998.
Chiudo con l'auspicio che Lei, con la Sua indiscussa autorità, possa risolvere il grave problema, scuotendo di più le autorità competenti. Non mi risponda, per favore, che un treno con cuccette esiste da Patti nei giorni dal 6 al 9 e dal 14 al 23 dicembre '96 e dall'1 al 6 gennaio '97, perché questi numeri sono più adatti al gioco del lotto che non a un orario ferroviario.
Patti, 7 ottobre '96

Eugenio Spagnolo – Patti (Messina)

Egregio Direttore, faccio seguito alla mia del 7 c.m. per prospettarLe, con soddisfazione, che dal 29/9/96, giorno in cui è andato in vigore il nuovo orario, la soluzione dei problemi da me segnalati ha trovato positivo riscontro. Chiedo pertanto venia per l'equivoco sorto da errate informazioni fornitemi dal personale della locale stazione Fs.
Da ulteriori indicazioni attinte altrove, sono invece venuto a sapere che sull'838, in partenza da Patti e diretto a Milano, delle ore 13.45 erano state previste le vetture con cuccette, diminuendo così i gravi disagi dei passeggeri pattesi e paesi vicinori, specie in favore, come ho sempre detto, delle persone malferme di salute.
Patti, 15 ottobre 1996

Eugenio Spagnolo – Patti (Messina)

«Tra sparare oppure sparire scelgo ancora di sperare» dice Baglioni in una sua canzone.
Anche noi stimiamo gli amici critici, perseveranti, fiduciosi – in fondo – e coerenti, come il signor Spagnolo. Ci è invece poco simpatico chi abbandona il campo "insalutato ospite".
Detto per inciso, ci disturbano un po' le intimazioni e le intimidazioni (se qualche volta non rispondiamo, non è per mancanza di coraggio, ma per mancanza di tempo e di spazio).
Del nostro lettore di Patti abbiamo già pubblicato due segnalazioni, una sul numero 4 del 1993 (*Proteste da Patti*) e una sul numero 4 del 1995 (*L'elenco*), non crediamo pertanto di meritare l'accusa di essere interlocutori indifferenti e poco responsabili.
Una precisazione va fatta in merito alle altre considerazioni del cliente.

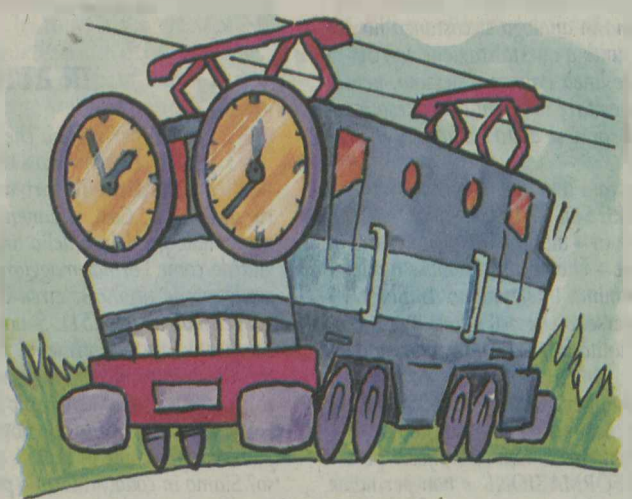
La relazione Patti-Milano non è stata penalizzata con l'entrata in vigore dell'orario estivo '96, anzi, è vero il contrario. Infatti, rispetto al precedente orario invernale, sulla Palermo-Messina è stata introdotta una coppia di treni in più: l'espresso "Freccia del Sud", con regolare fermata a Patti. Questo convoglio è stato programmato in aggiunta all'espresso 834, che, a differenza di quanto sostiene il signor Spagnolo, non è stato soppresso, ma solo "ribattezzato" – 838 – e modificato nell'orario (partenza da Patti alle 13.45, anziché alle 17.00 e arrivo a Milano alle 7.10, anziché alle 11.00). Come negli anni scorsi, in composizione all'espresso "Conca d'Oro" sono state previste due vetture cuccette periodiche.
Ci scuserà il cliente, ma per pignoleria, vogliamo rettificare un'ultima inesattezza: non si può parlare di soppressione del treno periodico 1998. Questo, infatti, continua a circolare come tr. 1694 (partenza da Patti alle 20.50), con una composizione mista (posti a sedere, cuccette e vetture letto), che garantisce la fruizione dei servizi richiesti, senza l'onere del cambio del treno.

TEMPO PERDUTO E TEMPO RITROVATO

Caro "Amico Treno", ho ricevuto oggi la vostra risposta, esauriente e cordiale, alla mia lettera. (...) Quest'anno, per lo spostamento in avanti di un mese del cambio dell'ora, è venuta meno la correlazione tra l'arrivo dell'ora solare e l'arrivo dell'orario invernale Fs (correlazione che generava spesso questa confusione: molti erano convinti che con l'ora legale arrivasse l'orario estivo Fs).
A proposito del cambio d'ora, vorrei porvi qualche domanda, legata più a una curiosità che a una necessità vera e propria.
1) I treni che viaggeranno nella notte tra sabato 26 e domenica 27 ottobre 1996, notte in cui tornerà l'ora solare, arriveranno e ripartiranno al mattino con un'ora di anticipo oppure aspetteranno un'ora per rispettare l'orario?
2) Quando arriva l'ora legale, i treni arrivano sempre con almeno un'ora di ritardo oppure cercano di ridurre questo ritardo "sistematico"?
(...) Spero che mi possiate dare una risposta a queste domande e, introducendomi nel dibattito "ora legale: sì o no?", penso che la soluzione ideale, per risparmiare energia, avere un'ora in più la sera – ed evitare i due paradossi citati – sia di adottarla tutto l'anno.

Davide Corticelli – Pino Torinese (Torino)

Senza entrare nel dibattito, diciamo solo che per le Fs la fatidica notte dello spostamento delle lancette comporta qualche inconveniente.
Tra sabato 26 e domenica 27 ottobre 1996, anche gli orologi del personale Fs sono stati sincronizzati sull'ora "solare" (cioè riportati indietro di 60 minuti) e i tempi di percorrenza dei convogli sono stati forzatamente "dilatati": i treni hanno atteso il tempo necessario per osservare l'orario previsto.
Quando entra in vigore l'ora "legale", invece, il rispetto della puntualità è una regola difficile da applicare. In questo caso, i tempi di percorrenza dei convogli vengono "contratti" durante il tragitto e i treni sono così costretti a maturare un ritardo, che cercano poi – per quanto possibile – di recuperare, almeno in parte, strada facendo.
A la recherche du temps perdu, direbbe Proust.



IN CASO DI SCIOPERI

Vi disturbo con questa lettera per quanto accaduto, a me e ad altri abbonati Fs, il 13.06.96. Era in corso uno sciopero e alla stazione di Novara alle 15.30 circa annunciano che l'IC 504 con partenza alle 15.43 fermerà anche a Vercelli e Santhià con pagamento del supplemento rapido.
Essendo, da quanto riferitomi allo sportello informazioni di Novara, l'unico treno certo con fermata a Santhià prima delle 18, faccio il supplemento, lo convalido e decido, come altri, di prendere

l'IC. Scendo puntuale a Santhià e qui, con altri abbonati di Vercelli, cominciano i dubbi che vi sottopongo.
1. La biglietteria di Vercelli comunica ad alcuni abbonati di Vercelli che è possibile a Santhià farsi rimborsare il supplemento rapido, in quanto l'IC ha svolto servizio Diretto (fermandosi a Vercelli e Santhià); anche a un abbonato di Santhià è stata detta la stessa cosa, a Novara.
2. Qual è la normativa di riferimento che disciplina questo caso, visto che a Santhià ci è stato detto che il rimborso non spetta, anche se l'IC in realtà è diventato iR a causa delle dette fermate? Penso che (è sempre possibile sbagliare) una vostra risposta in merito possa interessare tutti quelli che come chi vi scrive si sono trovati nella stessa situazione.
Vi ringrazio e complimenti per la rivista "Amico Treno".
Piero Nebbia – Santhià (Vercelli)



Per accedere ai treni Intercity è sempre necessario il pagamento del previsto supplemento, anche quando, per scioperi o altre cause, tali convogli effettuano fermate non previste in orario.
Diversamente ci sarebbe una disparità di trattamento fra i viaggiatori esonerati dal pagamento dell'intera tariffa e quelli che, avendo programmato in anticipo il viaggio, si sono tempestivamente muniti del supplemento.
In ogni caso ricordiamo che a definire la categoria di un treno Intercity non è soltanto il numero di fermate o la percorrenza, ma anche la diversa qualità del materiale rotabile utilizzato, i servizi di bordo ecc.
«Per la precisione», direbbe un personaggio di una nota trasmissione televisiva, vogliamo comunque sottolineare che l'IC 504, come riportato nell'Orario Ufficiale, fermava e ferma regolarmente nella stazione di Vercelli e che quindi (almeno sulla tratta percorsa dal signor Nebbia) l'unica fermata non prevista è stata quella effettuata a Santhià.
Ovviamente, nessuna delle circostanze elencate può giustificare i disagi che hanno dovuto subire il nostro lettore e tutti gli altri viaggiatori, dei quali ci scusiamo.

IL SIGNOR INFORMAZIONI

Un esempio di cortesia e scortesia. Do alla presente lo stesso titolo (o quasi) della lettera della signora Maria Antonietta Scolari di Castellanza, in quanto trattasi di analoga lamentela.
Il 9 luglio '96, dovendo prelevare degli amici in arrivo con il "treno del sole" 1941, memore che qualche settimana prima in analoga circostanza ho dovuto attendere un bel po' lo stesso treno, giunto a questa stazione con 50' di ritardo per un guasto alla vetusta, secolare linea Palermo-Messina, pensai bene, prima di recarmi in stazione – onde evitare un'eventuale attesa bis – di telefonare all'ufficio informazioni per chiedere se detto treno fosse in orario o meno.
Nel corso della mattinata feci tanti di quei vani tentativi di contattare detto ufficio (IL CUI TELEFONO DAVA SEMPRE SEGNALE DI OCCUPATO), fino a perderne il conto. Non crederò giammai – alta quanto possa essere la stagione e immane l'afflusso delle telefonate – che un ufficio abbia il telefono impegnato per ore intere e senza la minima interruzione. E allora?... (per inciso dirò che ho notato più volte di persona che nell'ufficio in questione – a differenza di prima – vi è una sola unità la quale, poveretta, non ha il dono dell'ubiquità).
Sicché, esasperato, intorno alle 11.15, pensai bene di telefonare al Capo di detto servizio (603-35-62) per lamentare l'inconveniente. A questo numero, libero, mi rispose una voce maschile. Evidentemente non so chi fosse personalmente in quanto presentatosi come "INFORMAZIONI" e non per nome o per qualifica. Alla mia richiesta mi fu risposto (sembra un controsenso) che da quel numero non si davano informazioni e che comunque l'illustre sconosciuto avrebbe fatto un'eccezione (come, a onor del vero, ha fatto) dandomi il ragguaglio da me chiesto. E questa è la cortesia!
Andiamo adesso alla scortesia. Come accennato in precedenza, mio precipuo scopo di rivolgermi all'Organo superiore fu quello di fare le mie rimostranze per il disservizio. Sicché, dopo aver ringraziato per la gentilezza usatami, iniziai a fare le mie giuste lamentele. Al che questo sig. "INFORMAZIONI" per come – ripeto – si presentò, anziché ringraziarmi per la mia segnalazione e assicurarmi la presa di provvedimenti da parte sua o, quanto meno, che avrebbe riferito a chi di competenza, mi disse testualmente: «Non mi faccia perdere tempo». Dopo di ciò interruppe la comunicazione. A questo punto mi domando: è un modo questo di rispondere a un cittadino che, non a torto, inasprito spera (invano) di avere dal preposto al settore la giusta soddisfazione? (...)
Mi auguro che stavolta vogliate pubblicare la presente e che non abbia – come le mie precedenti del 30 maggio e del 25 luglio 1995 delle quali attendo ancora la pubblicazione (campa cavallo che l'erba cresce) – la solita risposta per lettera che non serve a niente in quanto penso che le missive dei clienti solo se rese pubbliche e quindi trasparenti potranno essere costruttive.
Mariano Ammirata – Palermo

Nel periodo a cui si riferisce il nostro lettore, la media delle telefonate al numero "FS INFORMA" di Palermo è stata di circa 20 mila chiamate/mese, con punte giornaliere spesso superiori a mille. Non è proprio remota quindi la possibilità che nella mattinata del 9 luglio '96 le linee di "FS INFORMA" fossero momentaneamente occupate.
Il signor Ammirata si è rivolto al n° 6033562, linea telefonica di servizio dell'Ufficio informazioni che, dall'entrata in funzione del numero unico nazionale di "FS INFORMA" (1478-88088), è a disposizione della sola clientela che transita in stazione.
L'operatore che ha risposto alla telefonata del nostro lettore di Palermo era addetto allo sportello del servizio informativo e aveva davanti a sé la clientela "fisicamente" in attesa. La sospensione del servizio informativo e, quindi, la conseguente insofferenza dei viaggiatori dall'altra parte dello sportello, hanno reso la conversazione telefonica con il reclamante ancora più concitata. Ciò non giustifica d'altra parte l'espressione utilizzata in quell'occasione dall'impiegato, che è stato opportunamente richiamato per il comportamento scorretto.

IN ATTESA DEI TARTARI

Talvolta, per ragioni che poi esporrò, mi capita di identificarmi con il tenente Drogo (quasi mio omonimo), sempre in attesa dell'Armata del Nord, dei Tartari, del nemico; Drogo, geniale personaggio letterario di Buzzati. Così, rimanendo in metafora, nella mia condizione di quarantennale pendolare della linea ferroviaria Milano/Ventimiglia, ormai vegliardo come l'ormai maggiore Drogo, veglio perché vengano a essere concretizzate le promesse circa il raddoppio della linea internazionale Genova/Ventimiglia (km 51). Sono 150 anni di attese, di chimere per una linea che fu iniziata e celermente ultimata nell'Ottocento, quando, in proposito, nella Rivista tecnica "L'Ingegneria Civile" – Torino 1881, nel capitolo "ferrovie stradali" di Maggiorino Ferraris, si poteva tranquillamente scrivere: "Non vi è Stato in Europa dove la tranvia a vapore abbia preso un così rapido sviluppo come in Italia". C'è da gonfiarsi il petto per l'orgoglio. E adesso? Siamo in coda, in tutto e per tutto, nell'Europa che conta: km rete Italia

= 16.002, Germania = km 41.410, Francia = km 32.275. Potrei continuare a lungo, ma tedierei e così facendo comprometterei totalmente le già infinitesimali speranze di pubblicazione della presente.
Nello specifico, la penalizzazione concernente l'economia ligure e ponentina è enorme, secolare. Il divario infrastrutturale con i porti del Nord Europa danneggia noi che siamo dotati di collegamenti ferroviari decenti. Per non parlare del turismo che risulta penalizzato in una zona (Riviera di Ponente) dotata da Madre Natura di valori climatici e naturali, tra i più felici del mondo, come l'adiacente Costa Azzurra francese. Ma ora stiamo parlando di una nazione, di un'entità amministrativamente lontana da noi più della galassia di Andromeda, almeno per ciò che concerne la coordinazione degli assetti ferroviari, aeroportuali. La mia analisi ha ragion d'essere e di perdurare, dal momento che, per il tratto San Lorenzo-Finale Ligure (km 51) non è stato predisposto neanche il progetto esecutivo, per non parlare dell'iter burocratico. Sorte migliore toccò al maggiore Drogo, che nell'epilogo sente almeno odore di epiche imprese.

Antonio Rago – Milano

Il raddoppio della linea Genova/Ventimiglia, nella tratta Finale Ligure/S. Lorenzo, prevede due tranches distinte su cui verranno effettuati gli interventi: da Finale ad Andora e da Andora a San Lorenzo. Attualmente non esiste un progetto esecutivo, ma si è proceduto alla stesura, da parte del Ministero dell'Ambiente, di un progetto "di massima", in cui sono contenute le necessarie valutazioni sugli impatti ambientali delle opere da realizzare.
Sono già disposti i fondi per la stesura del progetto esecutivo. In questa fase si sta valutando come procedere a investimenti sulle singole tratte (a esempio la Andora-San Lorenzo) in alternativa agli interventi sull'intera linea, per i quali non ci sono, al momento, i fondi necessari.
Caro signor Antonio, è vero, Drogo alla fine sorride, ma non perché avverta il concretizzarsi della propria speranza, bensì perché è consapevole di aver trovato la forza, la fierezza e la dignità nell'affrontare l'unica vera battaglia della sua vita, quella estrema. Drogo ha consumato la propria esistenza in un'attesa, senza fine, della grande occasione (dell'evento catastrofico, della fatalità imminente), trasportato dal lento fiume del tempo che passava sopra la Fortezza Bastiani. Illudendosi di una rivincita a lunga scadenza, Drogo ha rinunciato alla minuta lotta per la vita quotidiana.
L'attesa del nemico del nord, le illusioni di guerra sono state un pretesto per dare un senso all'esistenza. Le eroiche fantasie che di solito entravano nell'animo di Drogo al tramonto (una disperata battaglia impegnata da lui con pochi uomini contro molti nemici, con la Fortezza assediata da migliaia di Tartari) erano speranze che sapeva non si sarebbero verificate mai, ma che pure servivano ad andare avanti. Egli ha ostacolato ogni occasione di svolta, ha rinunciato a ogni possibile cambiamento, quasi compiacendosi di rientrare sempre nelle vecchie abitudini.
Proporsi grandi obiettivi da conseguire e rincorrere sogni irrealizzabili è spesso un modo per distrarsi dagli scopi più immediati, un espediente per evitare di confrontarsi con gli impegni del quotidiano e di rispondere agli altri del mancato raggiungimento dei traguardi più vicini. Nei quasi sessant'anni che ci separano dalla pubblicazione de *Il deserto dei Tartari* una costante della politica nel nostro Paese è stata proprio questa, e chi ha maturato una lunga esperienza di spettatore in attesa, come il nostro cliente di Milano, ha tutte le motivazioni per nutrire un profondo pessimismo. Se dunque l'analisi del signor Rago ha "ragion d'essere", forse non ha però ragione di "perdurare". Ai miracoli, alle grandi svolte (con il conseguente immobilismo in attesa di...), nessuno può più prestare fede.
Nei cambiamenti programmati, nei progetti concretamente realizzabili, nei piccoli passi da compiere per superare i grandi divari possiamo e dobbiamo credere o quantomeno sperare.

AMICO FILOBUS

Caro "Amico Treno", mi rivolgo a te come un amico perché proprio come un amico vieni a trovarmi e mi confidi i tuoi problemi e le tue idee. Ci conosciamo da tantissimo tempo e credo di poterti rivolgere queste domande con la quasi certezza che di questi argomenti non abbiamo mai parlato.
Vengo al dunque perché so che ti piace andare subito al sodo. Come mai spesso mi parli di rivalutazione dei tram in molte città d'Europa e nel mondo, ti confronti con gli autobus, ma non trovi qualche minuto per parlarmi dei filobus? Perché non vengono presi affatto in considerazione? Sono silenziosi, capaci ed ecologici. In fondo con loro hai qualcosa in comune e non soffrono dei problemi della "strada ferrata".
È vero, come mi è stato di recente risposto all'Ufficio Informazioni della mia città, che "un viaggio ad anello (cioè con partenza e arrivo nella stessa città senza rifare lo stesso percorso per il ritorno) non è possibile con un unico biglietto per i chilometri totali, ma bisogna fare due biglietti interrompendolo a un certo punto (a esempio Udine-Gemona-Sacile + Sacile-Udine)"?

Fulvio Canciani – Villa Opicina (Trieste)

È vero, sulle pagine di questo giornale non abbiamo mai parlato del filobus (in verità anche al tram abbiamo dato poco spazio). E non perché li consideriamo cugini poveri del treno. Da parte nostra non c'è alcun atteggiamento snobistico, ma, pur essendo dei convinti fautori e propagandisti del trasporto pubblico nel suo complesso, ci siamo preoccupati soprattutto dei problemi di chi usa il treno e i mezzi pubblici più diffusi.
Tra i settori nei quali le Fs si propongono di rafforzare il proprio ruolo c'è comunque quello del trasporto metropolitano integrato.
È quindi sicuramente destinata a crescere l'attenzione del nostro giornale verso i problemi della mobilità urbana e le soluzioni offerte dai vari mezzi di trasporto. In ogni caso, stia tranquillo il nostro lettore: fra il tram e il filobus non abbiamo preferenze dettate da preconcetti "razziali".
Come l'esperienza ha dimostrato in molte città, a orientare la scelta in un senso o nell'altro sono unicamente motivi di opportunità (bacini di traffico, condizioni di viabilità, strutture per la manutenzione ecc.). In uno specifico periodo storico, per di più, ci fu chi fece "fuoco e fiamme" per *togliere* dalle città binari e reti aeree. Oggi recriminare non serve, ma ricordare aiuta.
E veniamo ai "viaggi ad anello". L'informazione ricevuta dal signor Canciani è esatta: non è possibile, con un biglietto di corsa semplice, far coincidere la stazione (o la località) di partenza con quella di arrivo.
In verità, rispetto al momento in cui ci è stata scritta questa lettera, la normativa ha anche subito delle modifiche, ma è purtroppo rimasta invariata nella parte che interessa il nostro amico di Villa Opicina. A partire dal 1° ottobre '96, per facilitare le possibilità di acquisto vengono infatti rilasciati biglietti per itinerari a scelta del viaggiatore. Rimane però confermato il precedente vincolo: la stazione iniziale del viaggio non deve essere uguale a quella terminale o, pur essendo diversa, non deve servire la stessa località di partenza (a esempio, non è ammesso l'itinerario Roma Trastevere-Pisa-Firenze-Roma Termini, perché la stazione di partenza e quella di arrivo si trovano nella medesima città).

CHISSÀ SE MAI

Così i simpaticissimi Gino & Michele scendono dal treno. Peccato. Peccato. La loro era una pagina piacevolissima che dava un tocco allegro alla rivista. Si vede che il Cirm non ha il senso dell'umorismo e neppure i lettori intervistati. Mah...

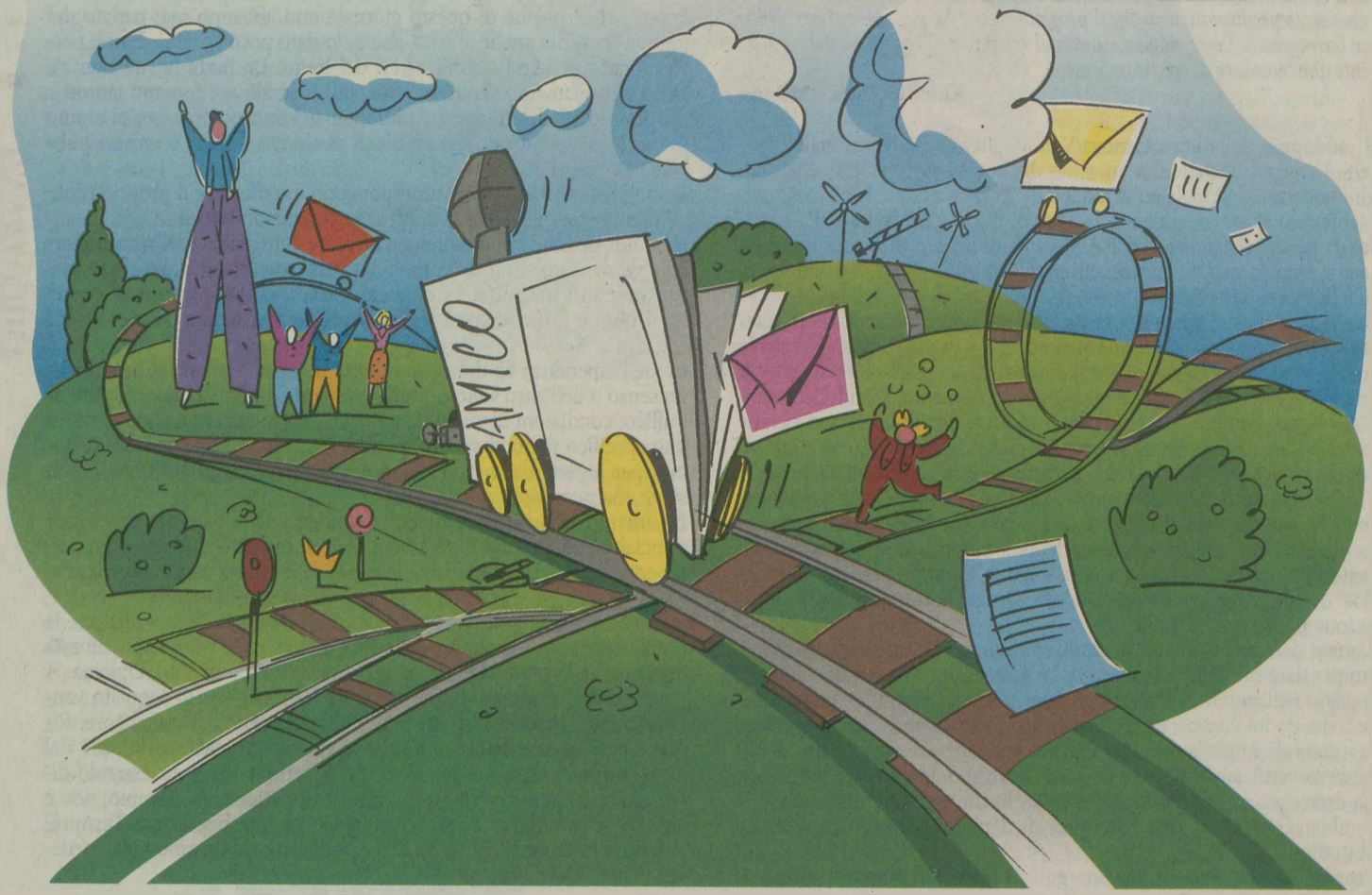
Gianni Aonzo – Spotorno (Savona)

Davvero è un peccato che Gino & Michele non collaborino più con noi. Il fatto non è dipeso dalla nostra volontà, né da un difetto di senso dell'umorismo dei lettori (o nostro), ma da una loro legittima scelta. Le ben note tribolazioni politico-giudiziarie attraversate dalle Fs hanno messo in movimento nell'opinione pubblica sentimenti di giusta riprovazione, ma anche un turbinio di giudizi sommari e apocalittici. Nel mucchio qualcuno ha voluto mettere il nostro periodico insieme alla struttura di appartenenza, la Divisione trasporto locale, che pure sono usciti da tutta la vicenda al di sopra di ogni sospetto.
In quella circostanza, avendo ricevuto pesanti critiche per la loro presenza su "Amico Treno" da parte del loro pubblico di riferimento, i "nostri" hanno ritenuto opportuno sospendere la loro collaborazione. Tuttavia, la porta che separa Gino & Michele dal nostro giornale non è stata sbattuta, ma solo socchiusa. Chissà se mai...

BENVENUTI IN

inTRENet

la rete locomotiva



AMICOTRENO da cinque anni mette a disposizione uno spazio dove scoprire, conoscere, chiedere, proporre e... sorridere è facile. AMICOTRENO da oggi vi invita pure a visitare i *siti* più belli, gli *scambi* più veloci, i *nodi* più fantasiosi, le *connessioni* più rapide con strisce, racconti, fotografie, idee, consigli e informazioni. AMICOTRENO è da sempre **intrenattivo**, sviluppa il dialogo e migliora il servizio. Per riceverlo a casa vostra basta abbonarsi* o collegarsi via modem a: www.galactica.it/amicotreno oppure www.amicotreno.com.

AMICOTRENO

il mensile delle proposte in movimento

* per il versamento di lit. 15.000 utilizzare il c/c postale n° 22771208 intestato a Ferrovie dello Stato Spa AMICOTRENO, piazza Freud 1 - 20154 Milano. Per informazioni telefonare al n° 02/72439269.

TIKI Milano

Lire 2000
OFFERTA LANCIO
lire 1000

AMICOTRENO

Periodico d'informazione per il viaggiatore MARZO-APRILE 1997 ANNO 6 - N. 3



UN PATRIMONIO DA RISANARE

MEGLIO UNA SOLA O TANTE RETI?

I NUOVI PARTNER DI "AMICO TRENO"

Sped. abb. post. comma 26 art. 2, Legge n. 549/95 - ROMA "In caso di mancato recapito, rinviare a ufficio poste Roma Romanina per la restituzione al mittente previo addebito" - Contiene I.P.

Viaggi meglio e spendi meno, con la Carta Amicotreno.



Nuova Carta Amicotreno. Il viaggiare intelligente che diventa conveniente.

Oggi, risparmiare è facile come prendere il treno. Con la nuova Carta Amicotreno che ti offre ben il 50% di sconto* sul prezzo del biglietto sui "Treni Verdi", indicati in tutte le stazioni e sull'Orario Ufficiale Fs.
Non solo: lo sconto del 50% è estendibile anche ad un accompagnatore, per cui il vantaggio raddoppia. Ancora: la Carta Amicotreno ti dà diritto a numerose offerte e agevolazioni per quanto riguarda alberghi, ristoranti, trasporto e noleggio auto, pacchetti vacanze e libri. Insomma, se viaggiare con il treno è una scelta intelligente, viaggiare con la Carta Amicotreno è una scelta furba: e molto conveniente.

Per informazioni: 167-431784

FERROVIE DELLO STATO

* Si applica la tariffa "ragazzi". Lo sconto non è cumulabile con altre riduzioni e non è valido per viaggi interamente compresi nella provincia di Trento.

PERIODICO MENSILE DELLE FERROVIE S.p.A. - DIVISIONE TRASPORTO LOCALE - ANNO 6 - n. 3

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)

Comitato dei Garanti
Roberto Brunelli (Segretario Generale Movimento Consumatori), Paola d'Avella (Presidente Associazione Italiana per i Diritti dei Pedoni), Anna Donati (Responsabile Nazionale Settore Trasporti del Wwf Italia), Massimo Ferrari (Presidente Assoutenti-Utp), Guido Pollice (Presidente Verdi Ambiente Società), Luigi Rambelli (Responsabile Nazionale Settore Trasporti di Legambiente), Luigi Riccardi (Presidente Federazione Italiana Amici della Bicicletta)

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

Collaboratori:
Nicoletta Albano, Danilo Antolini, Giorgio Asunis, Mik 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, 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 Scimè, Salvatore Sentina, Sandrino Spagnoli, Rodolfo Valentini, Luisa Velardi, Patrizio Vellucci, Francesco Vinci

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

Amico Treno on line
Web Developper: Venturino Giorgione
E-mail: redazione.amicotreno@galactica.it
direttore.amicotreno@galactica.it
Url: http://www.galactica.it/amicotreno
http://www.amicotreno.com

Abbonamenti annuali: **Italia**: ordinario Lit. 15.000; ridotto (per i possessori di abbonamento Fs o integrato) Lit. 10.000; gratuito (per i possessori di "Carta Amicotreno" o di abbonamento annuale Fs o integrato (escluso "Metrebus Roma"). **Estero**: ordinario Lit. 30.000.
Modalità di pagamento: versamento su c/c postale n. 22771208 intestato a Ferrovie dello Stato Spa - "Amico Treno", Piazza Freud, 1 - 20154 Milano.
L'abbonamento partirà dal primo numero raggiungibile. Per il rinnovo attendere avviso di scadenza.
Arretrati: da richiedere alla redazione di Milano (costo di una copia Lit. 4.000).

Progetto grafico e impaginazione:
Studio Cancelli – Milano
Referenze fotografiche: pagg. 6-7, 8-9, 10-11, 12-13, 14, Archivio Fs ; pagg. 16-17, Ag. Farabolaloto; pag. 18, Marco Bruzzo Ag. D-Day
Illustrazioni: Marco Vaglieri
Stampa: Baloni Stampa - Roma
Impianti per la stampa: Color Sistem - Milano

Editore: Leonardo Periodici Srl - Viale dei Mille, 35 - Milano
Articoli, fotografie e disegni non si restituiscono anche se non pubblicati. Tutti i diritti riservati.
Iscrizione al Tribunale di Milano n° 543 del 16/10/1992
Tiratura 250.000 copie

Il disegno di copertina è di Enzo Lunari

Chiuso in tipografia il 24 febbraio 1997

SOMMARIO

4 Un patrimonio da risanare

6 I futuri assetti delle Ferrovie in Gestione...

8 Le "altre" strade ferrate italiane

16 Meglio una sola o tante reti?

19 I nuovi partner di "Amico Treno"

20 Eritreo Cazzulati

22 Racconto del mese

23 Speciale Martin Mystère

27 Un'escursione in Friuli Venezia Giulia

30 Da visitare in treno

32 Da leggere in treno

34 Iniziative

40 Lettere & lettere

Un patrimonio da risanare

Uno degli equivoci più frequenti, quando si parla di ferrovie nel nostro Paese, consiste nell'ignorare l'esistenza delle linee non gestite dalle Fs. Il che comporta una serie di deduzioni fuorvianti. Si dice, ad esempio, che l'estensione della nostra rete è di circa 16 mila km, un dato che viene invocato sia da chi, giustamente, ritiene che l'Italia sia sottodotata in termini di infrastrutture su ferro, sia da chi pensa che quelle esistenti siano comunque sovrabbondanti, visto che il grosso del traffico si concentra sul 20 per cento delle stesse. Ma, in realtà, le strade ferrate di cui disponiamo si sviluppano per circa 20 mila km (25 per cento in più di quanto comunemente creduto), il che non ci rende una nazione iperdotata dal punto di vista ferroviario, ma, quanto meno, contribuisce a ridurre il divario rispetto ai partner europei. Lo stesso dicasi per quanto attiene ai dati di traffico e agli altri indici comparativi. Un secondo luogo comune da sfatare riguarda l'integrità del monopolio Fs, che in effetti non è mai esistito, se non per i collegamenti a carattere nazionale. Quando, all'inizio del secolo, venne creata l'azienda di Stato, i governanti dell'epoca lasciarono sopravvivere – e, in alcuni casi, emisero successivamente – concessioni per collegamenti, anche importanti, a carattere locale. Ne deriva che l'esperienza della gestione privata di singole linee o di piccole reti ferroviarie sia già stata compiuta in Italia, con esiti a dire il vero catastrofici, a dispetto di chi oggi vede, ideologicamente, nella privatizzazione la panacea di tutti i mali. Perché gli imprenditori, nella loro totalità, a partire dagli anni Cinquanta, sull'onda della motorizzazione individuale, cessarono di investire in un settore non più remunerativo e abbandonarono gran parte delle allora numerose linee concesse. Da qui un'ulteriore contraddizione su cui quasi mai ci si sofferma: il "taglio dei rami secchi", di cui per decenni si è parlato da un lato come miracolosa soluzione, dall'altro come definitivo affossamento per il treno, è qualcosa che, in realtà, ha riguardato appena marginalmente la rete Fs (rimasta pressoché inalterata nel tempo), mentre ha potato drasticamente – soprattutto negli anni Sessanta – le società in concessione. Compresi gli esempi di clamoroso scempio del patrimonio ferroviario di alto pregio, come nel caso della ferrovia delle Dolomiti, di quelle delle Valli Bergamasche, della Spoleto-Norcia e di molte altre ancora. È assolutamente probabile che, se davvero tutta la rete nazionale fosse stata a suo tempo gestita dalle Fs – magari più per pigrizia che per intima convinzione – molte di queste linee funzionerebbero ancora.

Gran parte delle ferrovie che erano state affidate in concessione sono sopravvissute dopo la fuga del capitale privato grazie all'intervento governativo, sotto forma di Gestione Commissariale. In più rari casi l'intervento pubblico – comunque necessario – ha percorso altre strade, come per le Ferrovie Nord Milano, che hanno conservato la struttura di società per azioni, soggetta al controllo della Regione Lombardia. Sotto l'ombrello delle linee cosiddette "secondarie" si celano, comunque, realtà assai diverse tra di loro. Ci sono reti molto rilevanti dal punto di vista del traffico locale – oltre alle Fnm, sarà appena il caso di citare la Circumvesu-



viana, la Cumana e la Circumflegrea, che servono capillarmente il popoloso hinterland partenopeo. E ce ne sono altre dal ruolo davvero limitato. Negli ultimi venti anni vi sono stati investimenti consistenti quasi solo sulle tratte inserite nelle aree metropolitane (il quadruplicamento della Saronno-Milano, l'ammodernamento della Circumvesuviana ecc.), mentre le altre hanno continuato a vivacchiare. Ciò non esclude, tuttavia, che i parametri di efficienza non sempre coincidano con i dati di traffico. Linee di rilievo modesto, come la simpatica ferrovia Genova-Casella e la Ferrara-Suzzara, vantano una produttività per addetto di tutto rispetto, mentre reti importanti, come quella del Sud-Est, da cui dipendono gran parte dei collegamenti su ferro della Puglia meridionale, si collocano esattamente all'estremo opposto. In linea di massima, però, queste realtà non hanno ancora conosciuto la drastica cura di ridimensionamento degli organici – con l'inevitabile corollario delle stazioni minori trasformate in fermate impresenziate – che ha investito negli ultimi tempi le Ferrovie dello Stato. Poiché, tuttavia, dall'inizio del corrente anno la competenza al risanamento delle gestioni governative è passata proprio alle Fs, è facile prevedere drastiche ristrutturazioni già a partire dai prossimi mesi.

Come ogni altro processo di profonda innovazione, anche il risanamento delle linee un tempo in concessione presenta rischi e opportunità diverse a seconda dei soggetti in gioco. Possiamo comprendere, ad esempio, il disagio dei lavoratori e delle loro organizzazioni sindacali nei confronti di quella che si profila come una sostanziosa riduzione dei livelli occupazionali, prospettiva tanto più angosciosa in regioni come la Calabria o la Sardegna, affette dalla disoccupazione in forma endemica. Ma è pur vero, d'altro canto, che l'ulteriore difesa a oltranza della situazione esistente condannerebbe nel breve termine queste linee al definitivo abbandono. Come già per le secondarie Fs, l'unica speranza di sopravvivenza è affidata a un forte contenimento dei costi di produzione del servizio, accompagnato da un ripensamento intelligente dell'offerta che favorisca la crescita del traffico. Sappiamo che sulle linee Fs la prima condizione si è quasi avverata, mentre la seconda stenta a concretizzarsi. Le Ferrovie in Gestione Commissariale Governativa rappresentano ancora oggi tante piccole oasi protette di un glorioso passato che tutti i cultori del genere amano: piccole stazioncine presidiate e talora ben curate; tracciati sinuosi e pittoreschi (pensiamo all'interno della Sardegna); materiale rotabile eterogeneo (pensiamo alle linee pugliesi, ripartite in ben quattro diverse amministrazioni). Ma, affinché il bambino non sia gettato assieme all'acqua sporca, sarà inevitabile accettare cambiamenti ben incisivi. Viceversa, il rischio evidente è che sopravvivano solo i collegamenti ad alta vocazione pendolare e scompaiano tutti gli altri.

Riteniamo, invece, che queste linee, se gestite a costi ragionevoli e ben integrate con i servizi Fs, possano offrire notevoli opportunità aggiuntive al sistema di mobilità col trasporto pubblico. Innanzi tutto, come è ovvio, all'interno delle aree metropolitane. Attorno a Milano, Napoli e Bari le concesse e le Fgcg si aggiudicano già ora un volume di traffico pendolare comparabile a quello dei treni Fs. A Torino, Venezia, Bologna, Roma, Catania e Cagliari il loro apporto è più modesto, ma non certo trascurabile. E anche attorno a centri minori, come Varese, Como, Brescia, Udine, Reggio Emilia, Modena, Ferrara, Arezzo, Perugia, Potenza, Matera, Lecce, Taranto, Cosenza, Catanzaro e Sassari, comunque afflitti dal traffico veicolare, possono svolgere un utile compito di decongestionamento. Ci sono poi alcune tratte che, se opportunamente potenziate, potrebbero costituire un prezioso tassello complementare alla rete Fs, sia per il traffico viaggiatori che per le merci: è il caso della Parma-Suzzara, lungo l'itinerario tra il Brennero e il porto di La Spezia, ovvero della Perugia-Terni, collegamento da privilegiare tra l'Umbria e la Capitale, come pure quello della ferrovia della Valle Caudina (Benevento-Cancello), ossia del passaggio più breve tra Napoli e la Puglia. Non possiamo, infine, nasconderci che proprio tra le ferrovie "secondarie" si potrebbero individuare quei residui "rami secchi", che ci ostiniamo a non riconoscere tra la rete nazionale. In effetti, certi itinerari sulla Sila, in Barbagia o in Gallura operano in aree geografiche largamente spopolate e lungo tracciati assolutamente non competitivi, rispetto all'alternativa stradale. E tuttavia proprio queste zone offrono prospettive paesaggistiche uniche in Europa. Ancora dieci anni addietro, parlare di turismo in treno, su linee a scartamento ridotto, poteva apparire ai più una eccentrica bizzarria.

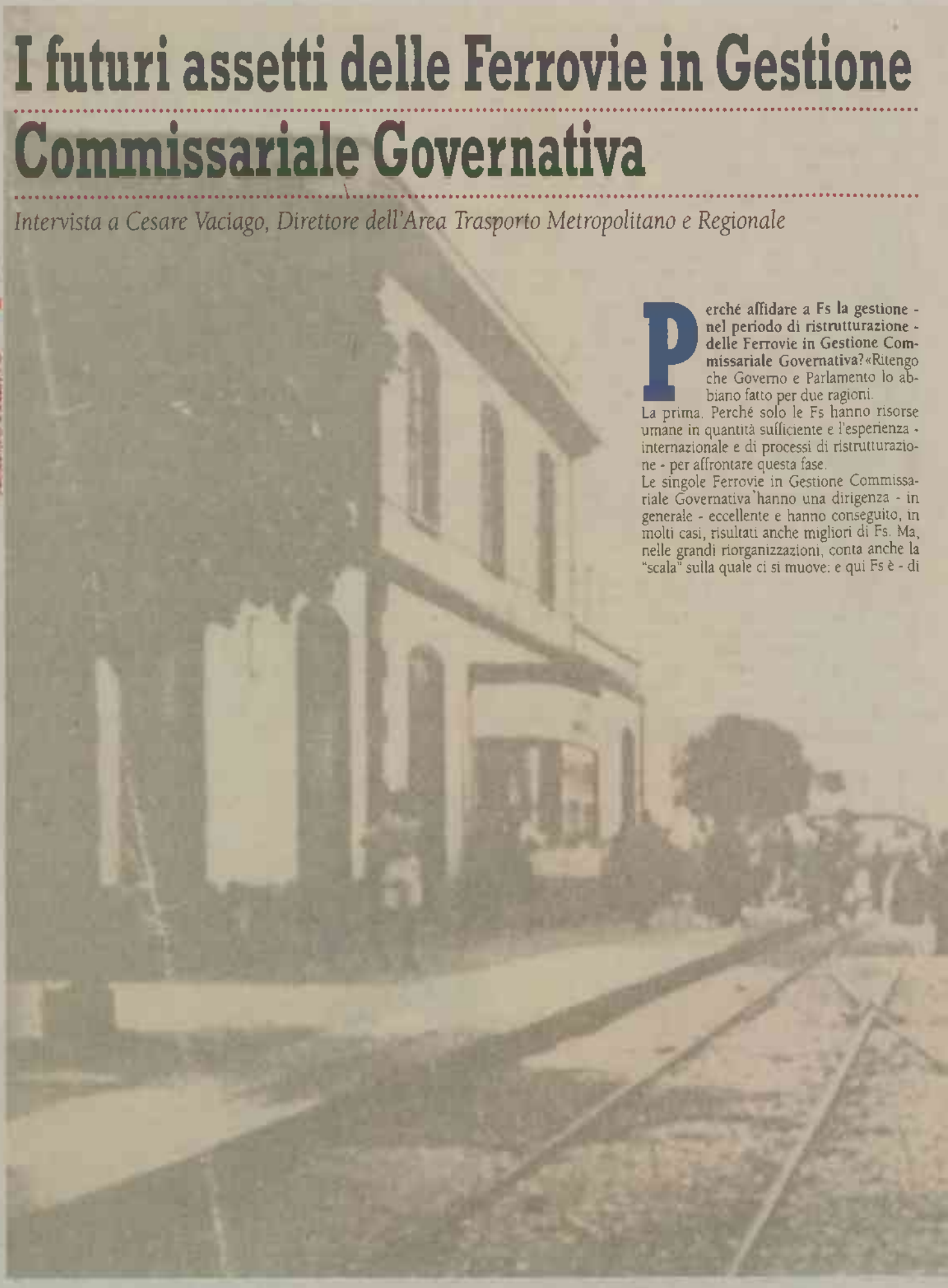
Ora il successo dei "trenini verdi" in Sardegna – ma anche dei loro omologhi in Calabria o sulla Sangritana abruzzese – lascia qualche speranza per l'avvenire di queste tratte. Sempre che ci si decida sul serio a ridurre i costi di esercizio e a studiare, di concerto con gli Enti locali interessati, una convincente strategia di promozione.

Massimo Ferrari
Presidente Assoutenti/Utp



I futuri assetti delle Ferrovie in Gestione Commissariale Governativa

Intervista a Cesare Vaciago, Direttore dell'Area Trasporto Metropolitano e Regionale



Perché affidare a Fs la gestione - nel periodo di ristrutturazione - delle Ferrovie in Gestione Commissariale Governativa? «Ritengo che Governo e Parlamento lo abbiano fatto per due ragioni.

La prima. Perché solo le Fs hanno risorse umane in quantità sufficiente e l'esperienza - internazionale e di processi di ristrutturazione - per affrontare questa fase.

Le singole Ferrovie in Gestione Commissariale Governativa hanno una dirigenza - in generale - eccellente e hanno conseguito, in molti casi, risultati anche migliori di Fs. Ma, nelle grandi riorganizzazioni, conta anche la "scala" sulla quale ci si muove: e qui Fs è - di

per sé - l'unica alternativa.
La seconda. Perché le Fs, preparandosi al processo di regionalizzazione, hanno maturato esperienze di attivazione di società regionali di trasporto locale, non ancora operative, ma in avanzato stadio di progettazione: e questo è lo sbocco naturale anche per le Ferrovie in Gestione Commissariale Governativa».

Ma chi è il "proprietario" di queste ferrovie?

«Oggi, e fino al 1° gennaio del 2000 (data che potrà essere anticipata se le Regioni lo vorranno), il proprietario è il Ministero dei Trasporti. A quella data la proprietà passerà alle Regioni, o ai soggetti che queste designeranno. Fs, per conto del Ministero, è il "Commissario", chiamato a gestire la transizione».

Le Regioni stanno già dando indicazioni sul proprietario finale?

«In alcuni casi sì. La Liguria, per esempio, ha già designato, per la Genova-Casella, l'Azienda Municipalizzata dei Trasporti di Genova. L'Abruzzo, per la Penne-Pescara, la Società Regionale Arpa. Altre Regioni (Veneto, per esempio) contano di subentrare a Fs con società proprie, già dal 1° gennaio '98. Le altre preferiscono, in genere, assicurare che subentreranno a *fine corsa*, garantendo comunque la loro disponibilità a farsi carico delle imprese, una volta risanate».

Fs è disponibile a entrare in società con le Regioni o con altri soggetti da queste designati, per la gestione a regime di queste ferrovie?

«Sì, naturalmente, a condizione che la Regione lo gradisca e che l'operazione non comporti aggravi per il già difficile bilancio di Fs Spa. Ad esempio, per la Bologna-Portomaggiore, stiamo studiando fin d'ora una società unitaria, denominata Servizio Ferroviario Metropolitano di Bologna, in cui dovrebbero confluire, oltre alla Bologna-Portomaggiore, la Casalecchio-Vignola (oggi gestita dall'Atc di Bologna) e il servizio locale di Fs. Ma vi sono numerosi altri casi».

Questo modello può essere generalizzato?

«Generalizzato no, perché non ci sono modelli universali; le regioni sono diverse - politicamente, geograficamente e socialmente - e adotteranno - mi auguro - modelli diversi, e tutti funzionali, per la gestione di queste realtà. Il nostro dovere - come Fs - è di ristrutturarle al meglio (fino a raggiungere e superare, come richiesto dalla legge, il 35 per cento di copertura dei costi con i ricavi di mercato) e di aiutarle ad adeguarsi alla *veste* che le Regioni richiederanno».

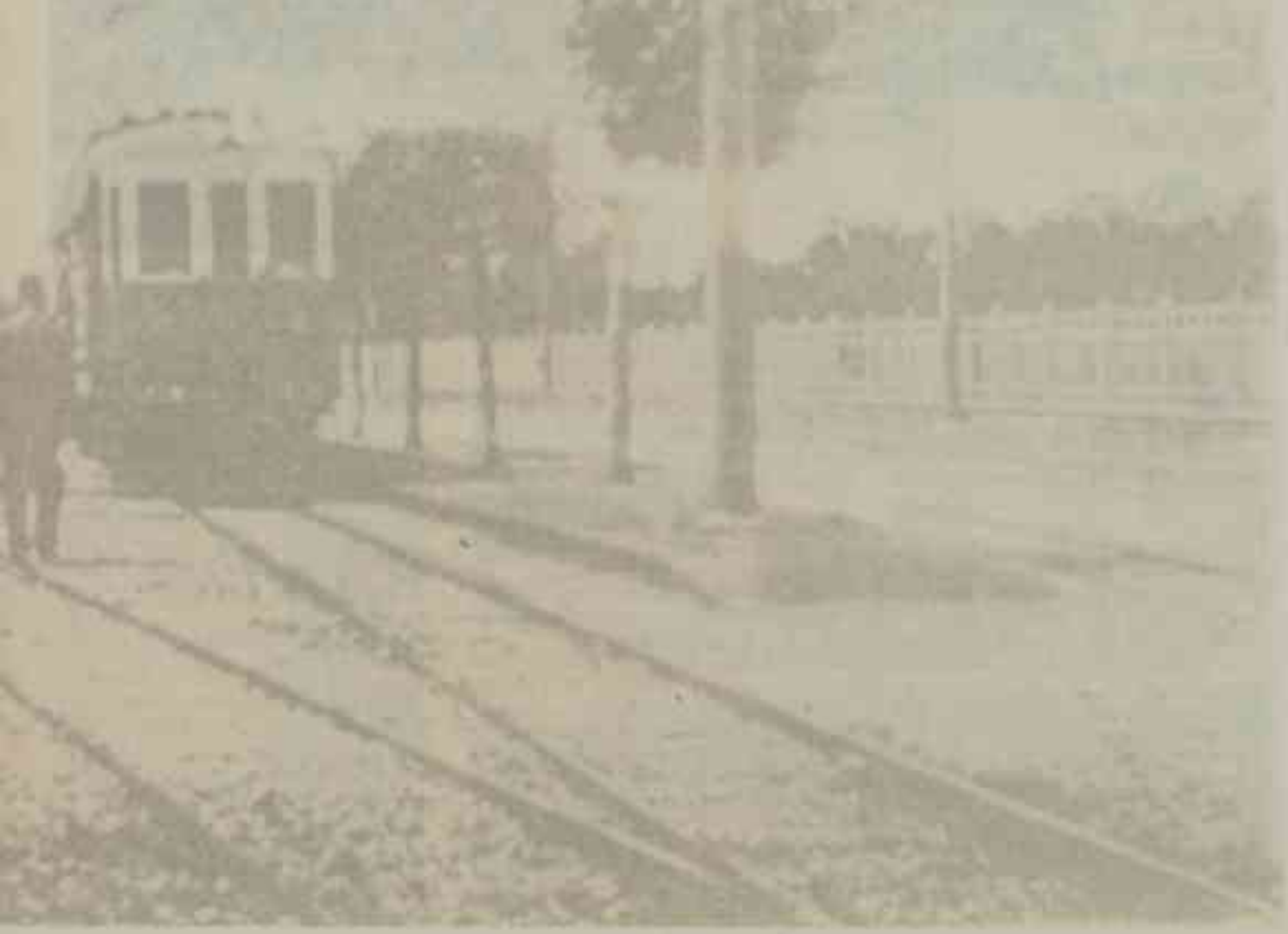
Ma questa ristrutturazione sarà difficile?

«In alcuni casi sì. Non vediamo problemi particolari nelle realtà del Centro-Nord, incluso l'Abruzzo. Nelle regioni del Mezzogiorno, purtroppo, si registrano casi in cui si sommano, in negativo, ritardo degli investimenti, carenza di domanda di servizio e le code - dolorose - dell'assistenzialismo occupazionale: ciò significa, purtroppo, alcune migliaia di occupati in eccedenza. Stiamo negoziando, in questi giorni, con le organizzazioni sindacali (che dimostrano encomiabile disponibilità, in genere), per risolvere questo problema senza i licenziamenti, ma utilizzando tutti i possibili ammortizzatori sociali (e la stessa riduzione del salario).
Credo che, su questo piano, Governo e Parlamento dovranno ancora intervenire. Debbo sottolineare, però, che nelle stesse regioni meridionali si ritrovano alcune "maglie di rete trasportistica" (progettate da quel grande statista dei trasporti che fu Ferdinando I di Borbone) che hanno un grande futuro: da quella campana (con Fs, Circumvesuviana, Alifana ecc.) a quella pugliese (ancora con Fs, Bari-Nord, Appulo-Lucane e Ferrovie Sud-Est). Finalizzando pochi investimenti azzeccati, aumentando la velocità commerciale e abbattendo i costi, queste ferrovie possono rivivere e avere buone prospettive di sviluppo. Lavoriamo con pazienza, e ce la faremo».

Ma i clienti di queste ferrovie avranno una voce con cui esprimersi, lamentarsi e fare proposte?

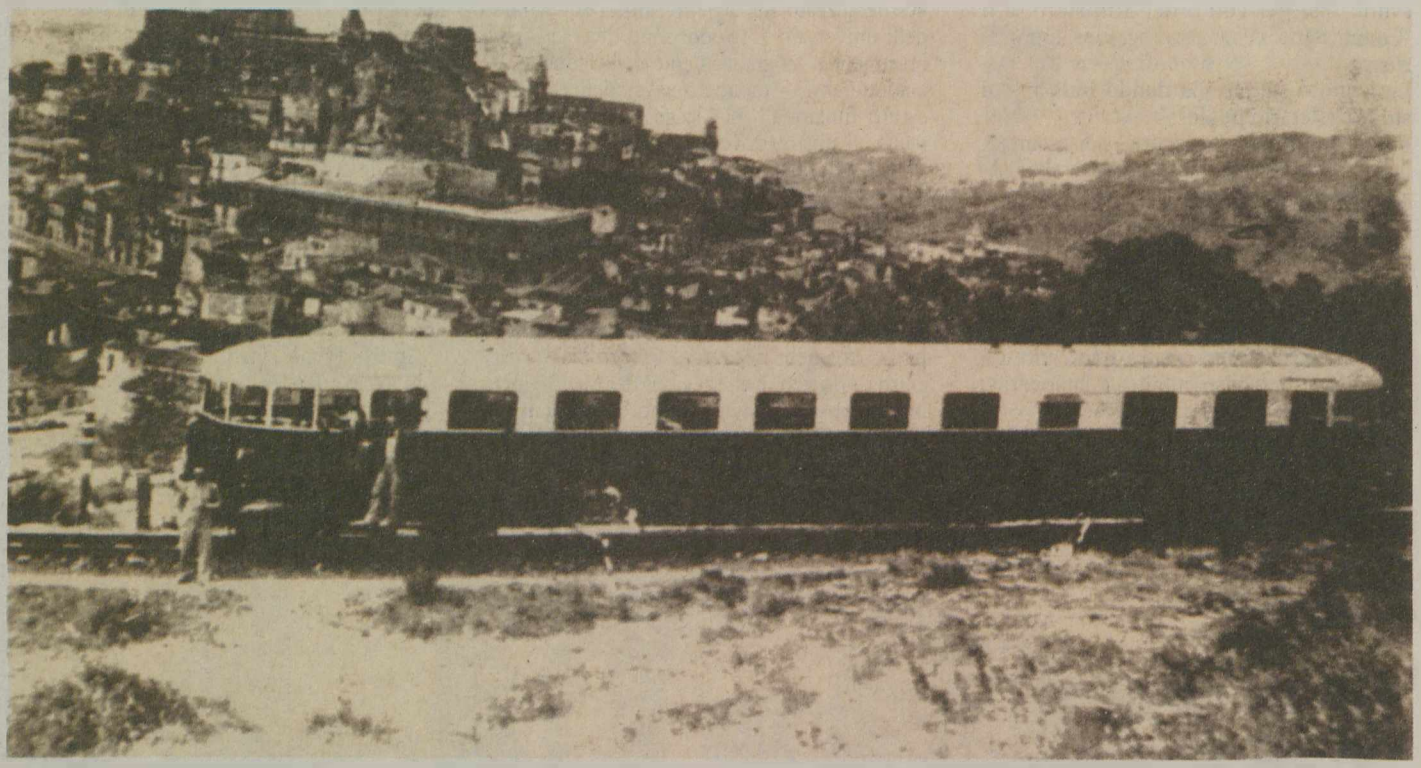
«"Amico Treno", naturalmente. Volevi che non lo ricordassi?»

Carlo Pino



Le "altre" strade ferrate italiane

Alcuni elementi per ricavare un quadro dell'attuale situazione



Le Ferrovie in Gestione Commissariale Governativa, affidate alle Fs dal 1° gennaio di quest'anno, sono, se si esclude il preoccupante aspetto finanziario, una realtà non omogenea: per i servizi offerti, per la mole di traffico, i livelli di efficienza, il numero degli addetti.
Si tratta di linee nate molto spesso a cavallo del secolo, gestite dapprima da varie società concessionarie e poi, essenzialmente per problemi di carattere economico, direttamente dallo Stato, tramite propri Commissari. In qualche caso sono brevi tratte ferroviarie sopravvissute a reti molto più vaste, in altri casi sono linee rimaste in vita come percorsi automobilistici. Non mancano ovviamente le eccezioni, costituite soprattutto da quelle linee che si sviluppano nelle grandi aree metropolitane.
Per aiutare i nostri lettori a orientarsi in questo dedalo di linee e denominazioni societarie abbiamo ritenuto opportuno pubblicare, per ognuna delle Ferrovie recentemente acquisite dalle Fs, delle schede molto sintetiche, contenenti alcune cifre che ne fotografano lo stato di salute e dei brevi cenni di carattere storico topologico (per i quali ci è stato di grandissimo aiuto un volume edito dalla Fenit-Federazione Nazionale Imprese Trasporti nel settembre del 1996).
Sono pochi elementi, utili a soddisfare qualche piccola curiosità.
Eppure ci fanno capire che strutture come quelle ferroviarie, molto spesso considerate eterne e intangibili, seguono le vicende storiche dei luoghi e degli uomini, nascono, si sviluppano e qualche volta purtroppo scompaiono anche, a seconda delle circostanze economico sociali.
Anche i numeri che presentiamo, nella loro aridità, a volerli leggere ci possono dire molto.
Ad esempio che a volte è proprio dove ci sono più viaggiatori trasportati che si verificano le maggiori criticità economiche.
Segno che qualcosa non funziona sia sul versante dei prezzi che su quello dei costi.
Basta dare - per rendersene conto - un'occhiata a un solo numero fra quelli riportati in tutte le tabelle: il **coefficiente di esercizio**, che indica il rapporto fra costi e ricavi. Più alto è questo numero, meno remunerativo è l'esercizio dell'azienda.

Ferrara-Suzzara

Del progetto di questa strada ferrata la "Gazzetta di Mantova" parla per la prima volta il 9 luglio 1875. Per vedere le prime locomotive a vapore correre tra Ferrara e Suzzara, su un percorso di 81,2 km, a binario semplice e a scartamento normale, bisognerà invece attendere il 1888.
È una ferrovia dalla vocazione non certo localistica, che si propone fin dall'inizio di servire i flussi di traffico tra Ferrara e Rimini e quello dalla Lombardia al litorale romagnolo.

Ferrovia Ferrara-Suzzara
Consuntivo 1996

OFFERTA	
Ferrovia	
estensione linee (km), di cui:	81,4
• in normale esercizio (km)	81,4
• solo per serv. turistici e/o merci	0
treni-km offerti (milioni)	0,89
Autolinee	
bus-km offerti (milioni)	0
DOMANDA	

ferrovia: pass-km (milioni)	39,6
bus: pass-km (milioni)	0
totale: pass-km (milioni)	39,6
PERSONALE	
Addetti totali, di cui:	176
• ferrovia - rete	61
• ferrovia - trasporto	115
• bus	0
RISULTATI ECONOMICI	
(valori in miliardi Lit '96)	
Ricavi: ferrovia	4,3
Ricavi: bus	0
Ricavi: altri	0,4
Ricavi totali	**4,7**
Costi personale	13,2
Altri costi	4,8
Totale costi, di cui:	**18**
ferrovia: costi di rete	6,8
ferrovia: costi di trasporto	11,2
costi di trasporto: bus	0
Coefficiente di esercizio	**3,8**
Ricavi/Costi di trasporto	
• ferrovia	38,4%
• bus	0

Ferrovia Alifana e Benevento-Napoli

La Gestione Governativa delle Ferrovie Alifana e Benevento-Napoli ha unificato nel 1992 in una sola azienda l'esercizio di due linee ben distinte. La "Ferrovia Alifana", attiva dal 1914, collegava inizialmente Napoli (Piazza Carlo III) a Piedimonte d'Alife (oggi Piedimonte Matese), lungo un percorso di 77,7 km a scartamento ridotto (0,950 m). Attualmente i treni vengono istradati sulla rete Fs fino a Santa Maria Capua Vetere e da qui proseguono lungo il tronco Biforcazione-Piedimonte Matese, riattivato nel 1963, con profonde innovazioni, dopo i gravi danneggiamenti subiti durante la guerra. La linea ferroviaria della Valle Caudina collega Benevento a Cancello. Fu realizzata fra il 1910 e il 1913, a scartamento ordinario e con uno sviluppo di 48,2 km. Elettrificata nel 1959, rappresenta una valida alternativa al percorso Napoli-Benevento via Caserta, rispetto al quale è più breve di 26 km.

Ferrovia Alifana e Benevento-Cancello
Consuntivo 1996

OFFERTA	
Ferrovia	
estensione linee (km), di cui:	154
• in normale esercizio (km)	154
• solo per serv. turistici e/o merci	0
treni-km offerti (milioni)	1,21
Autolinee	
bus-km offerti (milioni)	1,52
DOMANDA	
ferrovia: pass-km (milioni)	37,5
bus: pass-km (milioni)	31
totale: pass-km (milioni)	68,5
PERSONALE	
Addetti totali, di cui:	420
• ferrovia - rete	124
• ferrovia - trasporto	199
• bus	97
RISULTATI ECONOMICI	
(valori in miliardi Lit '96)	
Ricavi: ferrovia	4,8
Ricavi: bus	1,5
Ricavi: altri	0
Ricavi totali	**6,3**
Costi personale	34,4
Altri costi	13,5
Totale costi, di cui:	**47,9**
ferrovia: costi di rete	18,0
ferrovia: costi di trasporto	20,5
costi di trasporto: bus	9,4
Coefficiente di esercizio	**7,6**
Ricavi/Costi di trasporto	
• ferrovia	23,5%
• bus	15,9%

Ferrovie della Sardegna e Ferrovie Meridionali Sarde

La rete delle ferrovie secondarie della Sardegna fu progettata per garantire collegamenti anche alle zone, molte delle quali impervie e montagnose, escluse dai servizi della Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde. La concessione per la costruzione e l'esercizio fu affidata, con Regio Decreto del 1886, alla Società Italiana per le strade ferrate secondarie della Sardegna.
Nel 1888 vengono inaugurati i tratti Cagliari-Isili (82 km), Tempio-Monti (39 km), mentre nel 1889 furono attivate la linea Bosa-Nuoro, la Mandas-Sorgono e la Sassari-Alghero. Nel 1894 entrarono in esercizio la Mandas-Tortolì Marina (Arbatax), di 159 km, indicata per la sua valenza naturalistica e per gli spettacolari paesaggi come la "ferrovia più bella del mondo", e la Cagliari-Arbatax, che con i suoi 228 km complessivi di sviluppo rappresenta la più lunga ferrovia concessa italiana.
Nel 1926 nasce la Società Anonima Ferrovie Sarde cui viene affidata la concessione per la costruzione e l'esercizio dei tronchi Sorso-Sassari-Tempio e Luras-Palau, sicché negli anni '30 fu possibile collegare Tempio al porto di Palau.
Nel periodo immediatamente precedente la seconda guerra mondiale, considerando che erano in costruzione altre strade ferrate nel sud-est dell'isola, la Sardegna fra rete statale e rete secondaria a scartamento ridotto presenta così uno sviluppo di ben 1.377 km, che in Italia costituisce il più alto rapporto fra linee ferroviarie e popolazione. A partire dagli anni '50, però, inizia il progressivo smantellamento della rete, che in mancanza di traffico era avviata verso un'inarrestabile decadenza. Contemporaneamente il trasporto su strada diventa sempre più concorrenziale, per economicità, comodità e velocità commerciale. Nel 1971 alle società concessionarie private subentra la Gestione Governativa, che unifica le diverse linee in un unico complesso aziendale, le Ferrovie della Sardegna.
Su molte tratte la Gestione apre l'esercizio ai servizi turistici, effettuando treni speciali sia con mezzi ordinari che con locomotive a va-



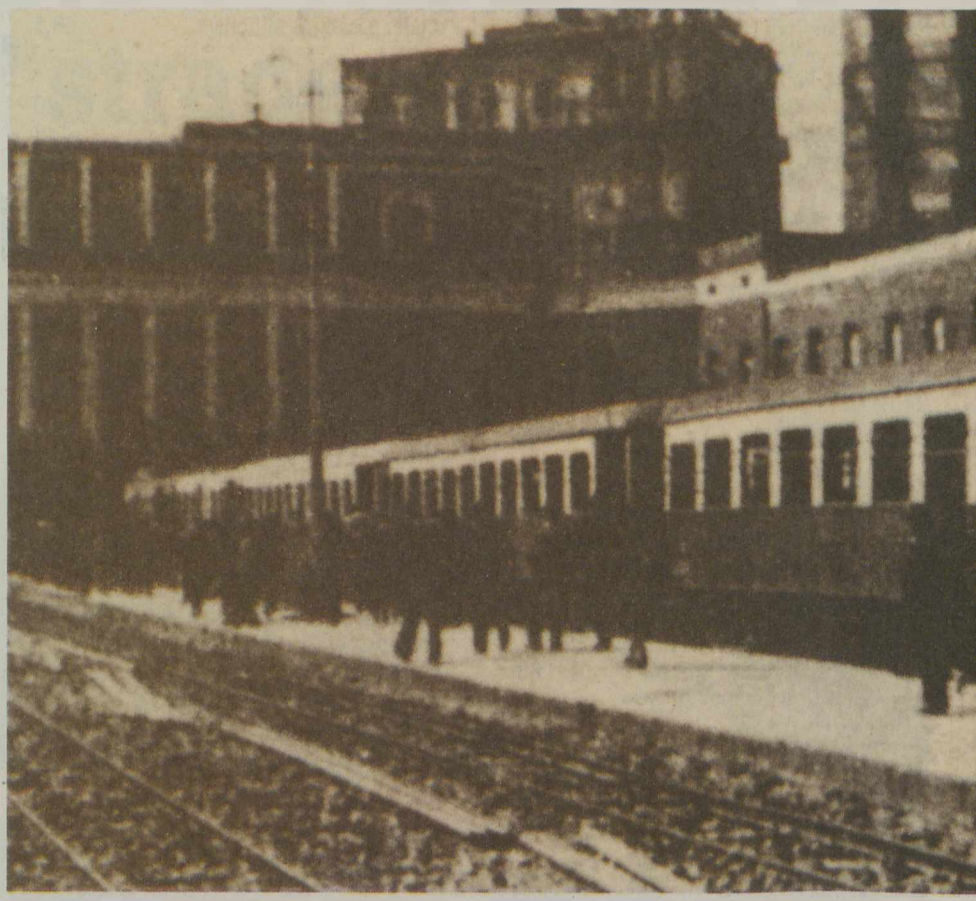
pore e carrozze d'epoca. Nella zona mineraria del sud-ovest è invece attiva la Società Anonima Ferrovie Meridionali Sarde (Fms), che opera soprattutto nel traffico merci pesante, per il trasporto del carbone. Negli anni '50 il progressivo rallentamento della produzione mineraria e l'apertura della linea Fs Villamassargia-Carbonia, che assorbe gran parte del trasporto viaggiatori e merci, determinano una progressiva contrazione del traffico. Negli anni '70 si arriverà così alla sostituzione del trasporto ferroviario con servizi automobilistici.

Ferrovie della Sardegna
Consuntivo 1996

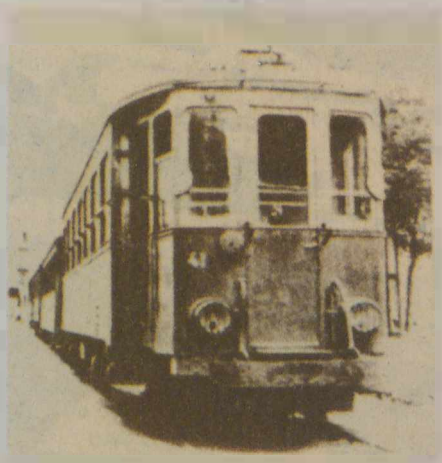
OFFERTA	
Ferrovia	
estensione linee (km), di cui:	645
• in normale esercizio (km)	628
• solo per serv. turistici e/o merci	17
treni-km offerti (milioni)	2,2
Autolinee	
bus-km offerti (milioni)	10,5
DOMANDA	
ferrovia: pass-km (milioni)	45
bus: pass-km (milioni)	98,5
totale: pass-km (milioni)	143,5
PERSONALE	
Addetti totali, di cui:	2.194
• ferrovia - rete	1.115
• ferrovia - trasporto	500
• bus	579
RISULTATI ECONOMICI	
(valori in miliardi Lit '96)	
Ricavi: ferrovia	2,30
Ricavi: bus	7,80
Ricavi: altri	0,50
Ricavi totali	10,60
Costi personale	115,20
Altri costi	25,20
Totale costi, di cui:	140,40
ferrovia: costi di rete	64,90
ferrovia: costi di trasporto	35,70
costi di trasporto: bus	39,80
Coefficiente di esercizio	13,2
Ricavi/Costi di trasporto	
• ferrovia	6,4%
• bus	19,6%

Ferrovie Meridionali Sarde
Consuntivo 1996

OFFERTA	
Ferrovia	
estensione linee (km), di cui:	0
• in normale esercizio (km)	0
• solo per serv. turistici e/o merci	0
treni-km offerti (milioni)	0
Autolinee	
bus-km offerti (milioni)	6,6
DOMANDA	
ferrovia: pass-km (milioni)	0
bus: pass-km (milioni)	95,7
totale: pass-km (milioni)	95,7



PERSONALE	
Addetti totali, di cui:	432
• ferrovia - rete	0
• ferrovia - trasporto	0
• bus	432
RISULTATI ECONOMICI	
(valori in miliardi Lit '96)	
Ricavi: ferrovia	0
Ricavi: bus	7,1
Ricavi: altri	2,4
Ricavi totali	9,5
Costi personale	26,8
Altri costi	6,5
Totale costi, di cui:	33,3
ferrovia: costi di rete	0
ferrovia: costi di trasporto	0
costi di trasporto: bus	33,3
Coefficiente di esercizio	3,5
Ricavi/Costi di trasporto	
• ferrovia	0
• bus	21,3%



Ferrovie Padane

Le origini di questa ferrovia risalgono a un Regio Decreto del 1900, che concedeva alla Società Anonima delle Tranvie Ferraresi a Vapore la costruzione e l'esercizio sul percorso Ferrara-Codigoro di una tranvia a vapore a scartamento ridotto di 1 metro.

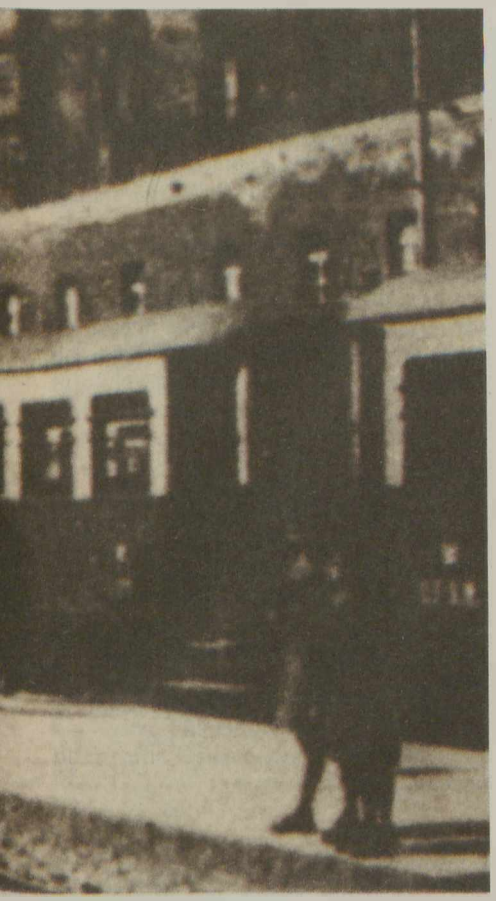
La stessa società, che intanto aveva assunto la denominazione di "Ferrovie e Tranvie Padane", progettò più tardi la trasformazione della tranvia in ferrovia a scartamento normale.

La nuova linea in sede propria, lunga 52,2 chilometri, fu inaugurata nel 1931 ed entrò in esercizio nel gennaio del 1932, quando fu soppressa la tranvia a vapore.

Dopo la sospensione dovuta agli eventi bellici, in collaborazione con altre imprese ferroviarie furono attivati collegamenti diretti da Codigoro a Modena, a Bologna Centrale e a Milano Centrale, nonché fra Ferrara e Padova. Negli ultimi anni sono stati migliorati l'armamento e gli impianti di circolazione.

La Ftp fallì nel 1933, trasferendo i propri servizi alla gestione governativa.

Oltre alla Ferrara-Codigoro aveva in concessione la Ostellato-Porto Garibaldi, la Rimini-Mercatino Marecchia e la Fano-Fermignano.



Ferrovie Padane
Consuntivo 1996

OFFERTA	
Ferrovia	
estensione linee (km), di cui:	52,2
• in normale esercizio (km)	52,2
• solo per serv. turistici e/o merci	0
treni-km offerti (milioni)	0,53
Autolinee	
bus-km offerti (milioni)	2,042
DOMANDA	
ferrovia: pass-km (milioni)	12,651
bus: pass-km (milioni)	24,805
totale: pass-km (milioni)	37,456
PERSONALE	
Addetti totali, di cui:	235
• ferrovia - rete	54
• ferrovia - trasporto	104
• bus	77
RISULTATI ECONOMICI	
(valori in miliardi Lit '96)	
Ricavi: ferrovia	2,03
Ricavi: bus	3,52
Ricavi: altri	0,91
Ricavi totali	**6,46**
Costi personale	15,89
Altri costi	6,09
Totale costi, di cui:	**21,98**
ferrovia: costi di rete	5,11
ferrovia: costi di trasporto	8,06
costi di trasporto: bus	7,81
Coefficiente di esercizio	**3,4**
Ricavi/Costi di trasporto	
• ferrovia	25,2%
• bus	45,0%

Ferrovie Sud-Est

Le Sud-Est, con i loro 473,5 km di lunghezza, costituscono, dopo le Fs (a cui sono peraltro interconnesse), la più estesa rete omogenea italiana.
Collegano fra loro Bari, Taranto e Lecce, oltre ad altri 85 comuni. Nel comprensorio a sud di Lecce sono addirittura l'unico vettore su rotaia.
Sono a trazione diesel, scartamento normale e, tranne il tronco di 4 km fra Bari sud-est e Mungivacca, sono a binario semplice. La linea più vecchia è la Lecce-Maglie, del 1868, la più recente la Taranto-Martina Franca, realizzata agli inizi degli anni '30.
La rete ferroviaria salentina nasce il 1° luglio 1931 raggruppando linee gestite da più soggetti ed è affidata in concessione alla Società Anonima Italiana per le Ferrovie del Sud-Est. La nuova società procede a un vasto programma di rafforzamento, con interventi sulle strutture e sull'armamento, per consentire l'utilizzazione di materiale rotabile pesante. Nel 1945 i viaggiatori trasportati ammontano a 8 milioni e mezzo. Altre opere di ammodernamento della linea vengono compiute dopo la fine della guerra, mentre viene progressivamente rinnovato e potenziato il parco rotabili. Contemporaneamente viene allargata la rete automobilistica, che alla fine degli anni '80 raggiunge i 2.400 km.

Ferrovie Sud-Est
Consuntivo 1996

OFFERTA	
Ferrovia	
estensione linee (km), di cui:	473,5
• in normale esercizio (km)	473,5
• solo per serv. turistici e/o merci	0
treni-km offerti (milioni)	3,6
Autolinee	
bus-km offerti (milioni)	13,8
DOMANDA	
ferrovia: pass-km (milioni)	133,7
bus: pass-km (milioni)	273,4
totale: pass-km (milioni)	407,1
PERSONALE	
Addetti totali, di cui:	2.815
• ferrovia - rete	1.174
• ferrovia - trasporto	942
• bus	699
RISULTATI ECONOMICI	
(valori in miliardi Lit '96)	
Ricavi: ferrovia	9,3
Ricavi: bus	17,2
Ricavi: altri	4,9
Ricavi totali	**31,4**
Costi personale	207,4
Altri costi	94,4
Totale costi, di cui:	**301,8**
ferrovia: costi di rete	105,4
ferrovia: costi di trasporto	98,4
costi di trasporto: bus	98,0
Coefficiente di esercizio	**9,6**
Ricavi/Costi di trasporto	
• ferrovia	9,5%
• bus	17,6%

Penne-Pescara

La concessione per la ferrovia della Valle del Tavo viene rilasciata nel 1925 alla Società Ferrovie Elettriche Abruzzesi. Si tratta di una linea di 32,6 km a semplice binario, scartamento ridotto e trazione elettrica.
Il percorso fra Pescara e Penne viene aperto all'esercizio nel settembre 1929. Nel 1934 è invece inaugurato il prolungamento fino alla Pineta, che consente anche l'effettuazione di un servizio tranviario urbano dentro la città.
Dal 1963, sia per gli alti costi di gestione che per le difficoltà di circolazione all'interno dell'area cittadina, il servizio ferroviario è sostituito da autobus.

Penne-Pescara
Consuntivo 1996

OFFERTA	
Ferrovia	
estensione linee (km), di cui:	0
• in normale esercizio (km)	0
• solo per serv. turistici e/o merci	0
treni-km offerti (milioni)	0
Autolinee	
bus-km offerti (milioni)	5,3
DOMANDA	
ferrovia: pass-km (milioni)	0
bus: pass-km (milioni)	85
totale: pass-km (milioni)	85
PERSONALE	
Addetti totali, di cui:	361
• ferrovia - rete	0
• ferrovia - trasporto	0
• bus	361
RISULTATI ECONOMICI	
(valori in miliardi Lit '96)	
Ricavi: ferrovia	0
Ricavi: bus	9,6
Ricavi: altri	2,1
Ricavi totali	**11,7**
Costi personale	29,4
Altri costi	7,7
Totale costi, di cui:	**37,1**
ferrovia: costi di rete	0
ferrovia: costi di trasporto	0
costi di trasporto: bus	37,1
Coefficiente di esercizio	**3,2**
Ricavi/Costi di trasporto	
• ferrovia	0
• bus	25,9%



Genova-Casella

Inaugurata nel 1929, ha tutte le caratteristiche di una linea di montagna: scartamento di 1 metro, pendenze massime del 45 per mille, curve di raggio minimo di 60 metri, trazione elettrica da linea aerea 2.600 Volt corrente continua. Al percorso iniziale di 24,1 km furono aggiunti nel 1952 altri 1.200 m del prolungamento fino a Casella Paese. Il materiale rotabile attuale proviene in gran parte dalle ferrovie Ora-Predazzo e Spoleto-Norcia.

Ferrovia Genova-Casella
Consuntivo 1996

OFFERTA	
Ferrovia	
estensione linee (km), di cui:	25
• in normale esercizio (km)	25
• solo per serv. turistici e/o merci	0
treni-km offerti (milioni)	0,22
Autolinee	
bus-km offerti (milioni)	0,053
DOMANDA	
ferrovia: pass-km (milioni)	4,5
bus: pass-km (milioni)	0,2
totale: pass-km (milioni)	4,6
PERSONALE	
Addetti totali, di cui:	53
• ferrovia - rete	22
• ferrovia - trasporto	29
• bus	2
RISULTATI ECONOMICI	
(valori in miliardi Lit '96)	
Ricavi: ferrovia	0,52
Ricavi: bus	0,03
Ricavi: altri	0,19
Ricavi totali	**0,74**
Costi personale	3,43
Altri costi	1,34
Totale costi, di cui:	**4,78**
ferrovia: costi di rete	1,56
ferrovia: costi di trasporto	3,02
costi di trasporto: bus	0,20
Coefficiente di esercizio	**6,5**
Ricavi/Costi di trasporto	
• ferrovia	17%
• bus	14%

Ferrovie Venete

Tre sono le linee unificate nella Gestione Governativa delle Ferrovie Venete: la Mestre-Adria, la Parma-Suzzara e la Udine-Cividale.
La linea Mestre-Adria viene attivata nel 1916 fra Piove di Sacco e Adria (in prosecuzione della tranvia Padova-Piove di Sacco) e a distanza di quindici anni nella rimanente parte del percorso, che assume una lunghezza complessiva di circa 57 km, è a binario semplice e a scartamento normale.
Attualmente i treni si attestano a Venezia Santa Lucia, utilizzando nell'ultimo tratto i binari delle Fs.
La linea Parma-Suzzara viene realizzata per iniziativa di un consorzio costituito fra le Province di Parma e di Reggio Emilia e fra vari comuni della zona. Viene aperta nel 1883, senza cerimonie inaugurali (l'apposito stanziamento di 2,5 lire viene devoluto in beneficenza).
È a semplice binario, a scartamento normale e ha una lunghezza di 43,4 km. Dal 1885 è affidata alla Società Veneta.
Con le sue locomotive a vapore è stata resa celebre dai film della serie "Don Camillo".
Interessata da lavori di sistemazione e potenziamento dell'armamento e dei ponti, costituisce un importante itinerario padano, integrato al proseguimento per Ferrara e alle circostanti lineee Fs.
La Udine-Cividale, concessa alla Società Veneta, lunga 15,1 km, a semplice binario e a scartamento ordinario, è aperta all'esercizio nel 1886.

Ferrovie Venete
Consuntivo 1996

OFFERTA	
Ferrovia	
estensione linee (km), di cui:	117
• in normale esercizio (km)	117
• solo per serv. turistici e/o merci	0
treni-km offerti (milioni)	1,1
Autolinee	
bus-km offerti (milioni)	0
DOMANDA	
ferrovia: pass-km (milioni)	37,0
bus: pass-km (milioni)	0
totale: pass-km (milioni)	37,0
PERSONALE	
Addetti totali, di cui:	213
• ferrovia - rete	106
• ferrovia - trasporto	107
• bus	0
RISULTATI ECONOMICI	
(valori in miliardi Lit '96)	
Ricavi: ferrovia	2,95
Ricavi: bus	0
Ricavi: altri	0,98
Ricavi totali	**3,93**
Costi personale	14,25
Altri costi	5,85
Totale costi, di cui:	**20,10**
ferrovia: costi di rete	9,70
ferrovia: costi di trasporto	10,40
costi di trasporto: bus	0,00
Coefficiente di esercizio	**5,1**
Ricavi/Costi di trasporto	
• ferrovia	28%
• bus	0

Ferrovia Centrale Umbra

Il progetto di una ferrovia dell'Umbria centrale, per collegare Perugia da un lato alla Ferrovia dell'Appennino Centrale (a Umbertide) e dall'altro alla Roma-Ancona (a Terni), risale al 1899.
La linea fu aperta nel 1915; nel 1920, in concomitanza con l'adozione della trazione elettrica, fu invece realizzata la diramazione da Ponte San Giovanni a Perugia S. Anna.
Nel 1956 venne attivato il prolungamento Umbertide-San Sepolcro, che segue il tracciato della Arezzo-Fossano. La società che gestiva il servizio assunse perciò la denominazione "Mediterranea Umbro Aretina". Dal 1982 è subentrata la gestione governativa.

Ferrovia Centrale Umbra
Consuntivo 1996

OFFERTA	
Ferrovia	
estensione linee (km), di cui:	152
• in normale esercizio (km)	152
• solo per serv. turistici e/o merci	0
treni-km offerti (milioni)	1,2
Autolinee	
bus-km offerti (milioni)	1,1
DOMANDA	
ferrovia: pass-km (milioni)	39,5
bus: pass-km (milioni)	18,9
totale: pass-km (milioni)	58,4
PERSONALE	
Addetti totali, di cui:	332
• ferrovia - rete	135
• ferrovia - trasporto	155
• bus	42
RISULTATI ECONOMICI	
(valori in miliardi Lit '96)	
Ricavi: ferrovia	4,4
Ricavi: bus	1,3
Ricavi: altri	1,6
Ricavi totali	7,3
Costi personale	21,6
Altri costi	8,5
Totale costi, di cui:	30,1
ferrovia: costi di rete	12,1
ferrovia: costi di trasporto	14,1
costi di trasporto: bus	3,9
Coefficiente di esercizio	4,1
Ricavi/Costi di trasporto	
• ferrovia	31,2%
• bus	33,3%

Ferrovia Sangritana

È una rete che collega all'Adriatico alcuni centri dell'hinterland abruzzese, come Lanciano e l'intera Val di Sangro (fino a Castel di Sangro, dove si allaccia alla linea Fs Sulmona-Carpinone-Isernia). È costituita da tre linee: Castel di Sangro-Marina di San Vito, Crocetta-Ortona e Archi-Atessa (queste ultime due sono state sostituite con bus). La concessione per la costruzione e l'esercizio fu affidata nel 1909 alla Società Anonima per le Ferrovie Adriatico-Appennino. L'esercizio fu attivato in varie tappe, fra il 1912 e il 1915.
A lavori ultimati la Sangritana presenta uno sviluppo di 148,2 km, è a semplice binario e a scartamento ridotto di 0,950 m.
Riattivata gradualmente dopo la seconda guerra mondiale, negli anni '50 viene trasformata a scartamento normale e rettificata in alcuni tratti, per eliminare curve a raggi troppo ridotti.

Ferrovia Sangritana
Consuntivo 1996

OFFERTA	
Ferrovia	
estensione linee (km), di cui:	207
• in normale esercizio (km)	194
• solo per serv. turistici e/o merci	13
treni-km offerti (milioni)	0,9
Autolinee	
bus-km offerti (milioni)	1,6
DOMANDA	
ferrovia: pass-km (milioni)	27,1
bus: pass-km (milioni)	29,6
totale: pass-km (milioni)	56,7
PERSONALE	
Addetti totali, di cui:	333
• ferrovia - rete	142
• ferrovia - trasporto	120
• bus	71
RISULTATI ECONOMICI	
(valori in miliardi Lit '96)	
Ricavi: ferrovia	3,2
Ricavi: bus	1,3
Ricavi: altri	1,1
Ricavi totali	5,6
Costi personale	22,8
Altri costi	9,5
Totale costi, di cui:	32,3
ferrovia: costi di rete	9,2
ferrovia: costi di trasporto	17,1
costi di trasporto: bus	6
Coefficiente di esercizio	5,8
Ricavi/Costi di trasporto	
• ferrovia	18,7%
• bus	21,7%



Circumvesuviana

La Ferrovia Circumvesuviana è un'infrastruttura di notevole efficienza, che da oltre un secolo svolge un ruolo di primaria importanza nel sistema della mobilità di un'area ad altissima densità abitativa.
Ha una rete a scartamento ridotto (0,950 m), completamente elettrificata, che si sviluppa per circa 144 km, con tre percorsi radiali su Napoli.
La prima tratta aperta all'esercizio, in concessione a una società belga, è stata, nel 1884, la Napoli-Nola, prolungata fino a Baiano nel 1885. La dotazione iniziale di materiale rotabile comprendeva 10 locomotive a vapore, 25 carrozze viaggiatori e 145 carri merci.
Seguirono la Napoli-Ottajano (1891), prolungata prima fino a San Giuseppe Vesuviano e poi a Poggiomarino e Sarno (1904), e la Napoli-Pompei-Poggiomarino (1904).
La rete, affidata a un'unica società nel 1936, venne elettrificata a partire dal 1905 e nel corso degli anni è stata costantemente potenziata e adeguata, grazie anche all'adozione di impianti, materiali rotabili e sistemi di circolazione all'avanguardia. Negli ultimi decenni ha assunto tutte le caratteristiche di un servizio di metropolitana extraurbana.
Una galleria di collegamento (munita di nastri trasportatori e scale mobili) con la stazione Fs di Napoli Centrale costituisce un efficacissimo sistema di interscambio. La Ferrovia Circumvesuviana gestisce anche numerose linee automobilistiche di concessione regionale (per oltre 8 milioni di chilometri/autobus all'anno), nonché la funivia Castellammare di Stabia-Monte Faito, lunga 2.945 metri, con un dislivello di 1.060 metri.

Ferrovia Circumvesuviana
Consuntivo 1996

OFFERTA	
Ferrovia	
estensione linee (km), di cui:	144
• in normale esercizio (km)	144
• solo per serv. turistici e/o merci	0
treni-km offerti (milioni)	3,9
Autolinee	
bus-km offerti (milioni)	8,5
DOMANDA	
ferrovia: pass-km (milioni)	409,8
bus: pass-km (milioni)	112,6
totale: pass-km (milioni)	522,4
PERSONALE	
Addetti totali, di cui:	3.147
• ferrovia - rete	954
• ferrovia - trasporto	1.294
• bus	899
RISULTATI ECONOMICI	
(valori in miliardi Lit '96)	
Ricavi: ferrovia	43
Ricavi: bus	7,9
Ricavi: altri	0,2
Ricavi totali	**51,1**
Costi personale	241,8
Altri costi	75
Totale costi, di cui:	**316,8**
ferrovia: costi di rete	96
ferrovia: costi di trasporto	130,2
costi di trasporto: bus	90,5
Coefficiente di esercizio	**6,2**
Ricavi/Costi di trasporto	
• ferrovia	33,0%
• bus	8,7%

Circumetnea

La Ferrovia Circumetnea (Catania-Giarre-Riposto) è l'asse portante del sistema della mobilità nel comprensorio etneo. È costituita da un tracciato di circa 114 km, a scartamento ridotto di 0,950 m che parte dal porto di Catania e si snoda lungo le pendici dell'Etna, toccando tutti i grossi centri della fascia pedemontana. Raggiunge quota 974 m nei pressi di Maletto per ritornare al livello del mare a Riposto.
Il servizio ferroviario è integrato da un complesso di autolinee, che concorrono a formare un omogeneo sistema di trasporto.
La linea nasce per iniziativa di un Consorzio fra i comuni etnei e, considerando le tecniche dell'epoca, viene costruita in un breve lasso di tempo. L'atto di concessione a favore della Società Siciliana dei Lavori Pubblici è del 1889, il primo tronco, Catania-Ardenò, è aperto all'esercizio all'inizio del 1895.
La ferrovia nel corso del secolo è stata più volte interrotta da colate laviche: la prima volta nel 1911, in località Solicchiata. La ricostruzione è sempre avvenuta in tempi molto brevi, anche con variazioni al tracciato originario, per migliorarne la funzionalità. Le prime due locomotive a vapore utilizzate erano costruite dalla ditta inglese "R. & W. Hawthorn". Dopo l'immissione in servizio di 6 automotrici Aln 56 "Littorine" nel 1937, il parco rotabili è stato gradualmente rinnovato a partire dagli anni '50, così come è stato potenziato l'armamento. Si stanno inoltre progressivamente introducendo i più moderni sistemi di esercizio (Dirigenza Unica, impianti Acei, blocco automatico della circolazione, Ctc ecc.). L'obiettivo è trasformare la Circumetnea nell'area urbana e suburbana di Catania in una vera e propria linea metropolitana, migliorando anche la capacità di penetrazione nel territorio.

Ferrovia Circumetnea
Consuntivo 1996

OFFERTA	
Ferrovia	
estensione linee (km), di cui:	110
• in normale esercizio (km)	110
• solo per serv. turistici e/o merci	0
treni-km offerti (milioni)	0,83
Autolinee	
bus-km offerti (milioni)	1,4
DOMANDA	
ferrovia: pass-km (milioni)	38,4
bus: pass-km (milioni)	32,9
totale: pass-km (milioni)	71,3
PERSONALE	
Addetti totali, di cui:	449
• ferrovia - rete	154
• ferrovia - trasporto	175
• bus	120
RISULTATI ECONOMICI	
(valori in miliardi Lit '96)	
Ricavi: ferrovia	2,0
Ricavi: bus	2,90
Ricavi: altri	1,42
Ricavi totali	**6,32**
Costi personale	35,5
Altri costi	8,2
Totale costi, di cui:	**43,7**
ferrovia: costi di rete	15,2
ferrovia: costi di trasporto	17,0
costi di trasporto: bus	11,5
Coefficiente di esercizio	**6,9**
Ricavi/Costi di trasporto	
• ferrovia	11,8%
• bus	25,2%

Ferrovie della Calabria e Ferrovie Appulo-Lucane

L'esigenza di collegare con la rete ferroviaria nazionale vaste zone della Calabria, della Basilicata e della Puglia, spesso di difficile accesso, trova sbocco in un ambizioso progetto – ridimensionatosi in corso d'opera per difficoltà finanziarie e tecniche – che prevede la realizzazione di una rete a scartamento ridotto (0.950 m) di oltre 1.270 km.
La concessione per la costruzione e l'esercizio viene affidata alla Mediterranea Calabro-Lucane. La prima linea costruita è la Bari-Matera, di 76,5 km, aperta all'esercizio nel 1915 e poi prolungata fino a Miglionico (1928) e a Montalbano Jonico (1932).
Dopo la chiusura di alcune tratte, sostituite con servizi automobilistici, è in esercizio il tronco Bari-Altamura-Matera, che recentemente ha subito alcune rettifiche di tracciato.
La Altamura-Avigliano-Potenza, lunga 97



km, è aperta in varie tappe nel corso dei primi anni '30. La Cosenza-San Giovanni in Fiore (Ferrovia Silana) costituisce la linea d'accesso alla Sila, non essendo stato più costruito il prolungamento fino a Petilia Policastro, che avrebbe realizzato la trasversale Cosenza-Crotone.
Lunga 74,9 km, a semplice binario, viene attivata a partire dal 1916. L'ultimo tratto, da Camigliatello Silano a San Giovanni in Fiore, è inaugurato nel 1956. La Cosenza-Catanzaro Lido, aperta all'esercizio fra il 1916 e il 1934, sviluppa 110,2 km a semplice binario, con pendenze massime del 100 per mille fra Catanzaro Città e Catanzaro Pratica in una livelletta, armata con cremagliera centrale sistema Strub.
La Gioia Tauro-Cinquefrondi, lunga 32 km, è stata attivata fra il 1924 e il 1929. Il progetto originario prevedeva il prolungamento fino a Rosarno e Mileto. La Gioia Tauro-Sinopoli S. Procopio (Ferrovia Aspromontana), lunga 26,7 km, viene aperta in due fasi, nel 1917 e nel 1928.
Le linee della Mediterranea Calabro-Lucane nei primi anni '60 vengono trasferite alla Gestione Commissariale Governativa Ferrovie Calabro Lucane, successivamente scorporata in due autonomi organismi: le Ferrovie della Calabria e le Ferrovie Appulo-Lucane.

Ferrovie della Calabria
Consuntivo 1996

OFFERTA	
Ferrovia	
estensione linee (km), di cui:	237
• in normale esercizio (km)	237
• solo per serv. turistici e/o merci	0
treni-km offerti (milioni)	1,3
Autolinee	
bus-km offerti (milioni)	11,6
DOMANDA	
ferrovia: pass-km (milioni)	26,3
bus: pass-km (milioni)	130,4
totale: pass-km (milioni)	156,7
PERSONALE	
Addetti totali, di cui:	1.626
• ferrovia - rete	418
• ferrovia - trasporto	322
• bus	886
RISULTATI ECONOMICI	
(valori in miliardi Lit '96)	
Ricavi: ferrovia	1,7
Ricavi: bus	8,6
Ricavi: altri	2,6
Ricavi totali	12,9
Costi personale	117,1
Altri costi	36,1
Totale costi, di cui:	153,2
ferrovia: costi di rete	42,0
ferrovia: costi di trasporto	28,8
costi di trasporto: bus	82,4
Coefficiente di esercizio	11,9
Ricavi/Costi di trasporto	
• ferrovia	5,9%
• bus	10,4%

Ferrovie Appulo-Lucane
Consuntivo 1996

OFFERTA	
Ferrovia	
estensione linee (km), di cui:	183
• in normale esercizio (km)	183
• solo per serv. turistici e/o merci	0
treni-km offerti (milioni)	1,6
Autolinee	
bus-km offerti (milioni)	4,8
DOMANDA	
ferrovia: pass-km (milioni)	82,6
bus: pass-km (milioni)	74
totale: pass-km (milioni)	156,6
PERSONALE	
Addetti totali, di cui:	1.100
• ferrovia - rete	410
• ferrovia - trasporto	365
• bus	325
RISULTATI ECONOMICI	
(valori in miliardi Lit '96)	
Ricavi: ferrovia	4,5
Ricavi: bus	4
Ricavi: altri	1,8
Ricavi totali	10,3
Costi personale	82
Altri costi	40
Totale costi, di cui:	122
ferrovia: costi di rete	45
ferrovia: costi di trasporto	40
costi di trasporto: bus	36
Coefficiente di esercizio	11,8
Ricavi/Costi di trasporto	
• ferrovia	11,2%
• bus	11,0%

Bologna-Portomaggiore

La tratta Bologna-Budrio-Portomaggiore, insieme alla diramazione Budrio-Massalombarda, fu concessa alla Società Veneta nel 1882. La linea principale, entrata in esercizio nel 1887, misura 46 km (fra Bologna San Vitale e Portomaggiore) ed è a scartamento normale.
Negli anni '60 è eliminata del tutto la trazione a vapore nel servizio viaggiatori, mentre nel 1964 sulla diramazione il servizio ferroviario è sostituito da autobus.

Ferrovia Bologna-Portomaggiore
Consuntivo 1996

OFFERTA	
Ferrovia	
estensione linee (km), di cui:	48
• in normale esercizio (km)	48
• solo per serv. turistici e/o merci	0
treni-km offerti (milioni)	0,4
Autolinee	
bus-km offerti (milioni)	1,2
DOMANDA	
ferrovia: pass-km (milioni)	21,6
bus: pass-km (milioni)	24,2
totale: pass-km (milioni)	45,8
PERSONALE	
Addetti totali, di cui:	136
• ferrovia - rete	31
• ferrovia - trasporto	61
• bus	44
RISULTATI ECONOMICI	
(valori in miliardi Lit '96)	
Ricavi: ferrovia	1,4
Ricavi: bus	1,7
Ricavi: altri	0,7
Ricavi totali	3,8
Costi personale	8,9
Altri costi	4,3
Totale costi, di cui:	13,2
ferrovia: costi di rete	3
ferrovia: costi di trasporto	5,6
costi di trasporto: bus	4,6
Coefficiente di esercizio	3,5
Ricavi/Costi di trasporto	
• ferrovia	25,0%
• bus	37,0%

Riepilogo Generale F.G.C.G.
Consuntivo 1996

OFFERTA	
Ferrovia	
estensione linee (km), di cui:	2.629
• in normale esercizio (km)	2.599
• solo per serv. turistici e/o merci	30
treni-km offerti (milioni)	20
Autolinee	
bus-km offerti (milioni)	70
DOMANDA	
ferrovia: pass-km (milioni)	955
bus: pass-km (milioni)	1.031
totale: pass-km (milioni)	1.986
PERSONALE	
Addetti totali, di cui:	14.022
• ferrovia - rete	4.900
• ferrovia - trasporto	4.488
• bus	4.634
RISULTATI ECONOMICI	
(valori in miliardi Lit '96)	
Ricavi: ferrovia	86
Ricavi: bus	74
Ricavi: altri	22
Ricavi totali	183
Costi personale	990
Altri costi	347
Totale costi, di cui:	1.336
ferrovia: costi di rete	434
ferrovia: costi di trasporto	440
costi di trasporto: bus	461
Coefficiente di esercizio	7,3
Ricavi/Costi di trasporto	
• ferrovia	19,6%
• bus	16,2%

Meglio una sola o tante reti?

Il confronto pubblico-privato non è solo un dilemma italiano

Il fenomeno delle ferrovie in concessione, a gestione separata rispetto alla rete nazionale, non è certo una prerogativa esclusivamente italiana. Anzi, all'origine dell'avventura del treno, la forma della concessione a compagnie private è stata esperienza comune quasi dappertutto. Soprattutto le società inglesi e belghe – nazioni che furono all'avanguardia in fatto di costruzione di strade ferrate – somigliavano alla fine dell'Ottocento a multinazionali ante-litteram, dal momento che gestivano singole linee o piccole reti in vari continenti. Ma, con l'inizio del Novecento, gli stati nazionali cominciarono a prendere il sopravvento, rivendicando a sé la proprietà e la gestione del sistema ferroviario, considerato strategico a fini politici e bellici. L'Italia si fece precursore di tale tendenza, nazionalizzando fin dal 1905 la rete nazionale. Proprio perché precoce, tale scelta non fu radicale, limitandosi alle linee di maggiore importanza e lasciando sopravvivere imprese private in gran numero un po' in tutte le regioni. Così facendo il governo di allora volle affermare la supremazia dell'interesse pubblico nel sistema dei trasporti – di cui il treno costituiva per quei tempi lo strumento principe – senza tuttavia umiliare l'imprenditoria privata cui consentiva ancora qualche spazio di manovra a livello locale. Più drastici furono gli interventi del governo centrale in altre nazioni, dove praticamente ogni ferrovia venne nazionalizzata, magari per ragioni ideologiche, come avvenne in Francia con la creazione della Sncf, voluta dal Fronte Popolare di Léon Blum, alla fine degli anni Trenta, o in Gran Bretagna, con la nascita della British Railways nel 1947, patrocinata dalla prima compagine laburista del dopoguerra, quella diretta da Clement Attlee.



Quando pubblico era bello

La nazionalizzazione inglese, nella patria del treno, ma anche di Adam Smith, teorico del liberismo, sembrò porre la parola fine alla diatriba pubblico-privato nel settore ferroviario. Anche perché, nel frattempo, a causa dell'espansione del trasporto su gomma e dell'aviazione commerciale, l'imprenditoria privata aveva perduto molto dell'interesse a gestire treni e stazioni, i cui bilanci tendevano ormai invariabilmente al rosso. Così anche le piccole compagnie graziate al momento della nazionalizzazione, in Italia e altrove, davano forfait, smantellando l'esercizio, ovvero cedendolo alla mano pubblica. Le aziende ferroviarie nazionali pervennero quindi a detenere il monopolio dei trasporti su rotaia, proprio quando il loro predominio veniva praticamente infranto dall'auto e dall'aereo, trasformandosi semmai in un oneroso fardello carico di vincoli sociali. Pochissime le eccezioni a questo trend evolutivo. Anzi, praticamente una sola su grande scala: quella degli Stati Uniti, che continuarono – per ragioni opposte, ma non meno ideologiche – a difendere la gestione privata (avevano accettato di nazionalizzare pro-tempore, e solo per motivi strategici, durante il primo conflitto mondiale), a costo di veder progressivamente evaporare il servizio passeggeri, sistematicamente disertato dalle compagnie e di doversi alla fine convincere – ma troppo tardi, era il 1971 e il treno era ormai uscito dalle abitudini di viaggio degli americani – a costituire un'agenzia federale, l'Amtrak, per garantire un minimo di offerta su scala nazionale. Per fortuna l'esempio Usa non era stato seguito da nessun altro, neppure sul continente americano: lo stesso Canada aveva costituito una rete statale, la Ca-

nadian National, contrapposta al gigante privato Canadian Pacific, gettando le premesse per quello che gli economisti chiamano duopolio. E tanto meno fecero i paesi del Terzo Mondo, emersi dal processo di decolonizzazione, che semmai copiarono pedissequamente la formula europea, al punto che gli antichi possedimenti francesi adottarono inizialmente la stessa sigla dell'azienda ferroviaria della madrepatria – Societé Nationale des Chemins de Fer – limitandosi a sostituire l'aggettivo proprio (Algerien, Tunisien) a quello originario. Statalisti e unitari senza indugi si segnalarono da subito due colossi nel settore del trasporto su rotaia, quali l'India e la Cina. Ma, in tutta serenità, si può dire che solo l'intervento pubblico abbia salvato il treno dalla quasi completa estinzione a partire dagli anni Cinquanta e fin quasi ai nostri giorni.



Il grande equivoco dietro alle privatizzazioni

Negli ultimi tempi, tuttavia, gli orientamenti dominanti hanno cominciato a cambiare nuovamente di segno. Si è assistito quasi dappertutto a una forte rivalutazione dell'intervento privato. Fenomeno che occulta due spinte contrapposte: una certamente positiva, l'altra francamente inquietante. Per molti versi, infatti, il treno ha ripreso importanza e con ciò interesse da parte degli imprenditori. Ciò è avvenuto però quasi esclusivamente laddove (con i soldi del contribuente) si è investito per ammodernare reti e materiale rotabile. È chiaro che un sistema di treni ad alta velocità come i Tgv francesi, ad alta frequenza come gli Ice tedeschi, o meglio ancora ad alta velocità e frequenza insieme come gli Shinkansen giapponesi può generare utili appetibili. Inoltre, la congestione delle grandi aree metropolitane e la necessità di collegamenti rapidi tra città e aeroporti costituiscono le premesse per individuare altre nicchie di mercato potenzialmente remunerative, come pure il movimento delle merci con treni completi su lunghe percorrenze. Infine, anche il più ristretto ambito delle linee turistiche può suscitare qualche legittima aspettativa. Comunque – e veniamo alla nota preoccupante – tutto ciò riguarda ancora solo una frazione delle attività ferroviarie su scala mondiale. Per tutto il resto l'aspettativa della privatizzazione sembra piuttosto legata alla speranza della mano pubblica – divenuta meno generosa, anche perché spesso soffocata, come succede a casa nostra, dal debito incombente – di disfarsi di un fardello indesiderato. E ciò vale per i treni regionali, per i servizi di natura sociale, per le linee minori o anche complementari. Tutte cose per le quali non c'è la minima speranza che un imprenditore privato, se non sovvenzionato, si faccia carico. E allora le alternative non possono che essere due: quella della comunque necessaria riduzione dei costi e della legittima ripartizione degli oneri tra i soggetti istituzionalmente interessati (per esempio, le Regioni o le Comunità locali) per salvaguardare e magari rilanciare l'essenza del servizio. Ed è ciò che si sta tentando, con alterne fortune, un po' dovunque in Europa. Oppure si va al rapido smantellamento del servizio, salvando appena le poche attività di un qualche interesse strategico o commerciale, come sembra stia avvenendo a ritmo incalzante in America Latina.

Verso la creazione di compagnie regionali

Questa lunga premessa è essenziale per capire la distinzione tra aziende nazionali e imprese in concessione, che, come si è detto, non è un capriccio italico – anche se da noi ha assunto caratteristiche peculiari – e inquadrarla nel più ampio confronto tra gestione pubblica e gestione privata. Il ritorno in forze dell'imprenditoria nel settore ferroviario comporta evidentemente una rivisitazione in chiave aggiornata del modello di concessione, fino al punto di smantellare la rete nazionale, assegnandone brandelli o singole linee o determinate categorie di treni o anche alcune funzioni (per esempio, la gestione delle attività commerciali nelle stazioni) alle società che se le aggiudicheranno. Ma questo modello è stato finora perseguito con coerenza soltanto in Gran Bretagna (con una sostanziale tenuta nella quantità e giudizi discordanti sulla qualità dei servizi offerti) e in Argentina (determinando un crollo nella quantità, ma anche un certo miglioramento della qualità dei pochi servizi rimasti).
Negli Stati Uniti, baluardo dell'economia di mercato, nessuno nutre molte illusioni circa il ritorno nel trasporto passeggeri su rotaia dei privati. Che restano, invece, come sempre, ben radicati nel settore delle merci, dove si assiste, comunque, a frequenti accorpamenti tra grandi compagnie, con una netta tendenza alla creazione di un oligopolio. Altrove il problema di un ridimensionamento della rete nazionale gestita da una sola azienda avviene più che altro come tentativo di decentrare al potere locale la gestione di servizi regionali, intesi come singole linee o come categorie di treni, per ridurre i costi e responsabilizzare le comunità periferiche. Infatti, non sempre le grandi dimensioni garantiscono – come sarebbe logico pensare – economie di scala.
Se questo era vero in origine, la successiva crescita dell'apparato burocratico e del peso contrattuale di sindacati e interessi corporativi, hanno finito col penalizzare i giganti poco flessibili.

Quando il servizio pubblico diventa arma di ricatto

Accade perciò che in Francia, dove la Snef da mezzo secolo aveva il pressoché assoluto controllo di ogni linea ferroviaria (con trascurabili eccezioni in Provenza e in Corsica, queste ultime invero assorbite a partire dagli anni Ottanta), una combattiva azienda a partecipazione statale, la Cgea – finora specializzata soprattutto nel trasporto con autobus – si candidi a gestire linee secondarie, come già succede con profitto in Bretagna (sotto la sigla Cfta), a costi di esercizio molto più competitivi. Essenzialmente in virtù di una maggiore flessibilità nell'impiego del personale. Il che tenta il pur tradizionalmente

centralista governo di Parigi, ma incontra ovviamente l'aspra resistenza delle principali organizzazioni sindacali, che gridano, non sempre a ragion veduta, allo smantellamento del servizio pubblico (nelle aree periferiche l'abbattimento dei costi è semmai una delle poche speranze per il mantenimento del servizio pubblico), toccando una corda molto sensibile nell'elettorato transalpino. E così, almeno per ora, la semi-privata Cgea deve accontentarsi di concorrere per l'assegnazione di licenze sul territorio britannico. Anche in Germania la supremazia dell'azienda federale Deutsche Bahn è messa in discussione dalla possibilità accordata ai Länder di assegnare i servizi regionali a operatori locali (alcuni dei quali sopravvissuti, come era accaduto da noi, all'epoca della nazionalizzazione), se questi riusciranno dimostrare di poter garantire la medesima offerta a costi meno onerosi per la finanza pubblica. E qualcosa del genere sembra avvenire anche in alcune nazioni dell'Est europeo (dove, chiaramente, l'economia di comando aveva imposto soltanto grandi aziende nazionali). Per esempio, in Polonia la tendenza a dismettere linee secondarie è contrastata dal possibile subentro nella gestione di operatori istituiti dalle comunità locali.

Le reti smembrate per aree geografiche

Gli sviluppi prevedibili negli anni a venire potrebbero dunque condurre a una ricostituzione delle imprese ferroviarie su base regionale, anziché nazionale. È un modello da tempo seguito in alcuni grandi Stati federali, come l'Australia (dove, accanto a un'azienda nazionale che si occupa di poche relazioni a lunga distanza, esistono reti locali – di ampie dimensioni – nel Queensland, nel Nuovo Galles del Sud, nello Stato di Victoria e nel Western Australia). E a cui sembra ispirarsi in Russia lo smembramento delle ferrovie già sovietiche (sempreché vi sia un chiaro indirizzo in ciò che accade in quello sterminato Paese). Una variante possibile è costituita dalla specializzazione su base territoriale, sommata a quella per tipologia di traffico. Come è avvenuto in Giappone, dopo la suddivisione della Japan Railways in sei compagnie regionali, alle quali si aggiunge una settima destinata esclusivamente al traffico merci. O ancora in Sudafrica, dove i treni a lungo percorso sono affidati alla compagnia Spoornet, mentre i servizi pendolari attorno a Johannesburg, Durban e Città del Capo sono organizzati da Metro, una ragione sociale che delimita chiaramente l'ambito di intervento alle grandi metropoli.

Spagna, Italia e Svizzera: tre varianti sul tema

La sola nazione che presenta un'organizzazione del sistema ferroviario simile alla nostra è forse la Spagna, dove, accanto all'azienda nazionale Renfe, convive una società minore, la Feve, che raggruppa le linee a scartamento ridotto presenti soprattutto nel nord, lungo la Cornice Cantabrica. E in più un paio di compagnie pubbliche regionali, in Catalogna e nei Paesi Baschi, dove più forti si manifestano le spinte autonomiste. Anche da noi, infatti, buona parte delle reti in concessione sono state tenute distinte nel tempo dalle Fs per ragioni di scartamento (così la Circumvesuviana, le Appulo-Lucane, le Ferrovie della Calabria e della Sardegna) ovvero dipendono da regioni gelose del proprio primato economico, come è ben evidente per le Nord in Lombardia. A restare coerentemente fedele allo spirito del sistema misto (una rete unica a livello nazionale, integrata da numerose imprese concessionarie, private e non, a livello locale) rimane soltanto la Svizzera, nonché – ma in misura minore – la vicina Austria.

Nella Confederazione Elvetica, su circa 5 mila km di binario, solo i 2/3 sono di proprietà delle Ferrovie Federali. Altri 2 mila sono ripartiti in una serie di aziende minori, alcune di dimensioni lillipuziane (come la Meiringen-Innertkirchen, solo pochi chilometri di rotaia), altre di rilievo strategico (come la Bls che gestisce la linea internazionale del Lotschberg, o le Ferrovie Retiche, che coprono larga parte del vasto cantone Grigioni). In Svizzera, dove si bada al sodo, non si fa molto caso alle questioni di ragione sociale, sia perché anche i privati godono di sovvenzioni all'esercizio e quindi svolgono un ruolo di interesse collettivo, sia perché l'azienda federale è sempre stata improntata a spirito di efficienza che altrove verrebbe qualificato come privatistico.

Quel che conta, semmai, sono la qualità del servizio e l'offerta alla clientela di una rete di mobilità – il cosiddetto "Swiss Travel System" – perfettamente integrata. Forse è proprio quello il modello da imitare. Finora, però, non ci è riuscito nessuno.

Commuter



I nuovi partner di "Amico Treno"

Abbiamo intervistato i componenti del nuovo Comitato dei Garanti, costituito dai rappresentanti di alcune associazioni ambientaliste e consumeriste

Dopo cinque anni di vita, si apre un nuovo ciclo per la nostra rivista, che auspichiamo sarà apprezzato dai lettori. Come già anticipato nei precedenti numeri (vedi gli articoli di Cesare Vaciago e Carlo Pino), da una parte c'è la diffusione a pagamento, che funzionerà anche da verifica dell'effettivo interesse dei lettori per "Amico Treno"; dall'altra c'è l'istituzione del nuovo Comitato dei Garanti, costituito da rappresentanti di una serie di associazioni, consumeriste e ambientaliste.
Sin dal primo numero, vogliamo ricordarlo, ha scritto su queste pagine il segretario nazionale dell'Utp (Utenti del trasporto pubblico): la prima e, a tutt'oggi, l'unica associazione a carattere nazionale che si è organizzata per rappresentare questa categoria di consumatori, con un occhio particolare alla clientela ferroviaria. Oggi la partecipazione di terzi rispetto alle Fs si è arricchita, coinvolgendo altre associazioni che rappresentano, in vari settori del sociale, gli interessi dei cittadini, ma che hanno da tempo focalizzato la propria attenzione sul treno. Dal nuovo Comitato dei Garanti ci aspettiamo il massimo contributo perché la rivista sia sempre più collocata dalla parte dei lettori e affronti nuovi temi e battaglie per il miglioramento del trasporto pubblico nel suo complesso. Al Comitato dei Garanti abbiamo chiesto, come prima cosa, una valutazione del ruolo svolto in questi anni da "Amico Treno" nel panorama dell'informazione sul trasporto. A rispondere sono **Roberto Brunelli**, segretario generale del Movimento Consumatori, **Paola d'Avella**, presidente dell'Associazione italiana diritti del pedone e presidente di turno dell'analoga federazione europea (Fepa), **Massimo Ferrari**, presidente nazionale dell'Utp, **Guido Pollice**, presidente di Verdi Ambiente e Società, **Luigi Rambelli**, presidente per la regione Emilia Romagna di Legambiente e responsabile nazionale nell'associazione del settore trasporti, **Luigi Riccardi** presidente della Federazione italiana amici della bicicletta.
Per Massimo Ferrari con "Amico Treno" si è cercato, per la prima volta in Italia, di fare cultura e divulgazione dei problemi complessi della ferrovia e più in generale dell'intero sistema del trasporto pubblico: «L'esempio – afferma – è stato e continua a restare unico, anche in considerazione della scelta della rivista di volersi rivolgere e coinvolgere non tanto gli addetti ai lavori, ma gli utenti reali, singoli e organizzati, che hanno avuto la possibilità di far sentire la loro voce attraverso la rubrica a firma dell'Utp e l'ampio spazio che è sempre stato dedicato alle lettere dei singoli clienti».
«Un altro elemento distintivo di "Amico Treno" – prosegue Ferrari – è stato fare del giornalismo serio, raccontando non solo le cose buone che le Fs facevano, ma anche quello che non andava e quindi, nel caso delle Ferrovie, spesso problemi di non facile soluzione. Certo, soprattutto all'inizio, una parte dei lettori ha reagito in modo negativo, perché c'è sempre qualcuno che se la prende con l'ambasciatore che porta pena.
Direi però che le polemiche che sono nate sono sempre state caratterizzate da grande trasparenza: che si parlasse di aumenti tariffari, qualità del servizio o tagli delle linee meno frequentate. Sono comunque convinto che questo linguaggio di concretezza e verità, se inizialmente può non essere stato capito, alla lunga abbia fatto premio». Sul ruolo positivo svolto da "Amico Treno" concorda Roberto Brunelli: «Per l'Italia è stata certamente un'esperienza unica. Mai nessuno aveva dato prima informazioni di questo tipo. Tant'è che, pur essendo nata in sordina, la rivista è diventata nel giro di poco tempo importante in termini di diffusione e abbonati». E così anche Paola d'Avella: «È una rivista che ha riempito un vuoto d'informazione. Personalmente, all'inizio la ritenevo un po' di parrocchia, ma poi è migliorata. Ha saputo trovare posizioni più libere e apertura al dialogo». Per Luigi Rambelli, "Amico Treno" rappresenta un'iniziativa positiva, come volontà da parte dell'azienda di ricercare un dialogo con i clienti, e apprezzata dai pendolari. Guido Pollice ne sottolinea l'aspetto innovativo all'interno del mondo Fs, caratterizzato fino all'uscita della rivista da esperienze di rapporto con la clientela non certamente brillanti. Infine, per Luigi Riccardi, "Amico Treno" è stato uno strumento utile per l'utenza, che ha potuto avere informazioni sul servizio ferroviario molto più ampie, ma anche puntuali e precise, rispetto a quelle fornite dalla stampa quotidiana. Come cambierà la rivista con l'attivazione del Comitato dei Garanti e quali linee guida le associazioni intendono indicare? L'ingresso nella veste di garanti delle associazioni è, ovviamente, considerato da tutti un fatto importante: un modo di rafforzare la rappresentanza dei clienti, tanto più necessaria – come sottolinea Riccardi – nel caso del servizio ferroviario, che si configura, per sua natura, come offerta monopolistica. Per Pollice, le associazioni dovranno, al di là del contributo alla rivista, mobilitarsi in prima persona a difesa del trasporto pubblico, a partire da quello ferroviario. Sulla stessa linea è Ferrari: «Dobbiamo assolutamente sostenere la ferrovia, proprio perché, come è stato recentemente scritto, siamo un Paese che non ama i propri treni. Ma se vogliamo migliorare la vivibilità dell'ambiente e la mobilità sul territorio, la sola strada percorribile è quella dello sviluppo ferroviario». Secondo Brunelli, la presenza di un Comitato dei Garanti potrà trasformare la testata nella prima vera rivista italiana di consumerismo, sul modello di quelle esistenti nel Nord Europa: «E in quest'ottica – afferma – un passo che compiremo sarà quello di convincere le Fs a fare in modo che le lettere non vengano solo pubblicate, ma che le proposte avanzate dai lettori, quelle ovviamente fattibili, siano prese in considerazione e realizzate». Se il Comitato dei Garanti si porrà nei confronti delle Fs come controparte che tutela gli interessi dei clienti, sarà però anche un sostenitore del mezzo ferroviario e un suggeritore di nuovi temi e battaglie da portare avanti. Alcune di queste sono già state individuate. A partire dal comfort di viaggio e dal problema della pulizia di treni e stazioni, caldeggiato da d'Avella, alla riqualificazione delle stazioni impresenziate con il coinvolgimento degli enti locali, alla questione dell'integrazione sia delle tariffe che degli orari del trasporto pubblico, alla ristrutturazione delle Ferrovie in Gestione Commissariale Governativa e alla loro integrazione con i servizi Fs per potenziare, là dove serve, l'offerta di treno. Occorrerà poi seguire con attenzione, secondo Ferrari, i lavori parlamentari che riguardano il processo di regionalizzazione, perché si arrivi al tanto – da tutti – auspicato federalismo nel campo dei trasporti. Ai temi generali, si affiancheranno poi i temi delle associazioni specializzate. In particolare, Riccardi intende chiedere il miglioramento dell'attuale servizio di trasporto bici offerto dalle Fs attraverso la creazione di nuovi depositi, centri di noleggio e punti bici nelle stazioni più importanti. Un'altra proposta riguarda la trasformazione in piste ciclabili delle linee dismesse, che si trovano in zone paesaggisticamente interessanti: «Si tratta di una politica – spiega – che la Spagna sta portando avanti da anni e che ha il vantaggio di tutelare una parte di territorio, sottraendolo a usi impropri, di proprietà del demanio ferroviario». Infine – come suggerisce sempre Riccardi – all'interno della rivista potrebbe trovare spazio una rubrica dedicata ai percorsi ciclo-turistici che valorizzano il trasporto pubblico.

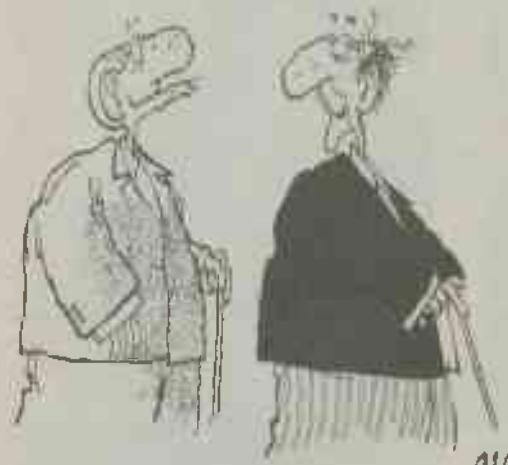
Cristina Forghieri

FRATELLI CAZZULATI

di Enzo Lunari



...LUI SI IMPARAVA A MEMORIA TUTTI GLI ORARI: NAZIONALI E INTERNAZIONALI, ESTIVI E INVERNALI, DALLA PRIMA ALL'ULTIMA RIGA



E SI È CONSERVATO LUCIDO?

UN FENOMENO!





EH, SIGNOR ETTORE, COME VA LA SALUTE?



INTERCITY PER NAPOLI DELLE ORE NOVE E VENTIDUE BINARIO TRE





SUA FIGLIA? E I RAGAZZI? VANNO BENE A SCUOLA I RAGAZZI?



DIRETTO DELLE ORE QUINDICI E DODICI PER CHIASSO: VETTURE DI PRIMA CLASSE IN CODA



NON NE SBAGLIA UNA!!

FANTASTICO!!



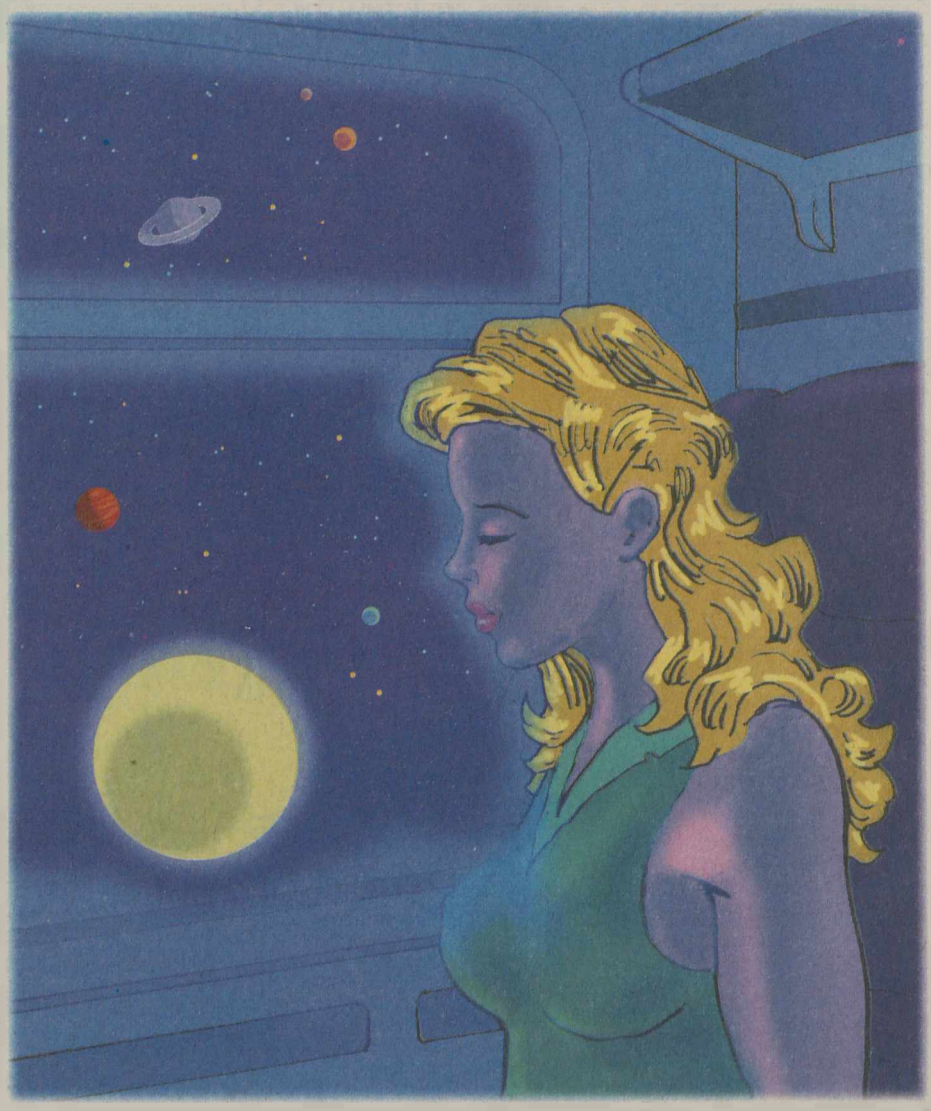
Racconto del mese

Nella sezione I racconti più belli "visibile" su Internet, questo mese si aggiungono: «Sull'interregionale Roma-Firenze» *di Maria Monaco (Roma) e* «Ultimo treno» *di Matteo Suntipolo (Rovigo). Rammentiamo ai "naviganti" che la rotta per poterli leggere è: www.galactica.it/amicotreno*
Non vi intratteniamo oltre tediandovi sulle regole di questo concorso, che richiameremo comunque sui prossimi numeri. Vi lasciamo semplicemente al «Primo giorno», *augurandovi una buona lettura.*

Primo giorno

di Elisabetta Antichi – Pisa

Nella sua mente le immagini scorrono veloci, più veloci del paesaggio che nel buio è irreale e inconsistente. Non ha neanche controllato di avere preso il treno giusto: e se avesse sbagliato? È vero che dalla piccola stazione non può andare molto lontano, ma in ogni caso decide che non le importa. Ha rischiato di dimenticare di timbrare il biglietto, ma neanche questo le importa; e se avesse davvero sbagliato treno, non ce ne sarebbe un altro per tornare, e non saprebbe dove passare la notte... questo forse dovrebbe importarle, ma non ci vuole pensare adesso. Il treno è appena partito, la sua carrozza è quasi deserta, e ha un'ora di tempo da riempire; non ha niente da leggere, non ha niente da fare, ha solo la mente troppo piena di cose da pensare, e non sa da che parte cominciare a pensarle.
E allora appoggia la fronte al finestrino, e guarda nella notte senza realmente vedere, perché i suoi occhi sono lontano, a inseguire altri scenari, altri viaggi, altre destinazioni: o forse soltanto un'altra vita prima di questa, una vita che non sapeva da che parte prendere. Così, per trovarci un senso, prendeva treni, visitava paesi, ma soprattutto guardava, guardava instancabile attraverso il vetro una quantità interminabile di case, strade, boschi, fiumi, spiagge e montagne che non le sarebbero appartenuti mai: se ne riempiva gli occhi e la memoria, sentendo oscuramente che un giorno tutti i ricordi sarebbero tornati. Quel giorno, anche se non ci credeva, alla fine è arrivato, e tutto adesso si mischia e si confonde: i suoi viaggi solitari si intrecciano, intersecando gli infiniti binari lungo i quali un treno l'ha portata da qualche parte per poi strapparla di nuovo via, senza permettere mai a niente di lei di restare. Forse un po' li odia, questi treni che hanno occupato tanto spazio nella sua vita senza mai riuscire a riempire il vuoto, e che adesso se ne vanno via veloci davanti al suo sguardo che non registra le stazioncine nel buio. I suoi occhi, in questo momento, vogliono chiudersi per rivivere quello che oggi le è successo e che l'ha trasformata in qualcosa di nuovo: ci voleva così tanto... o forse così poco. Ci voleva il posto giusto, ci voleva la persona giusta, ci voleva, dopo tanto tempo, il treno giusto; ci voleva questa mattina d'estate, ci voleva il sole bruciante e l'ombra fresca di una strada antica, ci voleva qualcuno che chiamasse il suo nome e due braccia in cui rifugiarsi per smarrire i suoi confini, ci voleva qualcuno che la desiderasse e un posto in cui lui la facesse restare: il posto dove tornare, tra un anno o tra cento, per cercare i rami tra i quali era rimasto impigliato il suo cuore, tanto tempo addietro. Stasera, mentre entra nella stazione (quella giusta, scopre meravigliata, quella giusta), capisce che li ha sbagliati tutti, i treni della sua vita, tutti fino a oggi: e aprendo gli occhi li cancella, per sempre, perché finalmente ha imparato a non sbagliare più.

















di **Alfredo Castelli**
Testi di **Luigi Mignacco**
Disegni di **Rodolfo Torti**
Lettering di **Marina Sanfelice**
© Sergio Bonelli Editore

MARTIN MYSTÈRE

Le avventure di **Martin Mystère** compaiono mensilmente negli albi pubblicati da **Sergio Bonelli Editore**

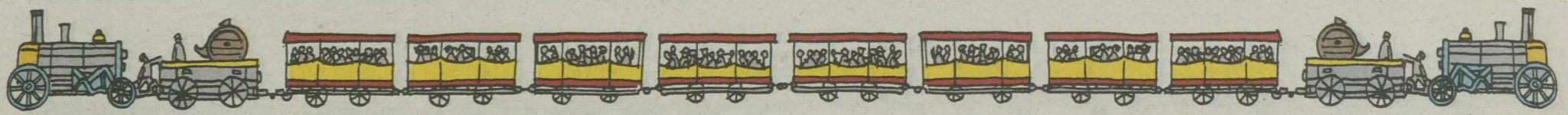






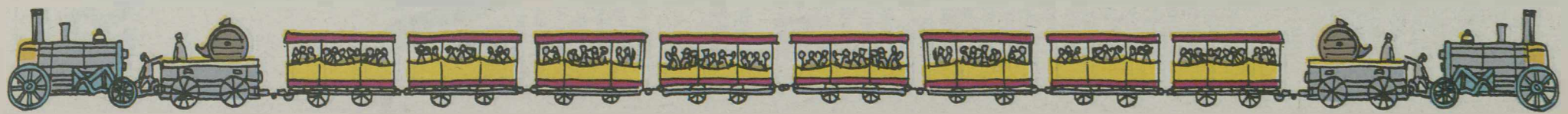







...“IMPOSSIBILE!”... COSI' HO PENSATO QUANDO L'HO VISTA PER LA PRIMA VOLTA...
...IN FONDO ALL'OCEANO ATLANTICO ERO PRONTO A TROVARE DI TUTTO... MA NON CERTO QUELLA... UH... QUELLA COSA...
MMM... CAPISCO... E COSI' AVETE PENSATO DI RIVOLGERVI AL BUON VECCHIO ZIO MARTY...
...IL QUALE - COM'E' NOTO - E' PRONTO A CREDERE A QUALUNQUE ASSURDITA' GLI VENGA PROPINATA...
IO... EHM...
ILIUS
...NON INTENDEVO DIRE QUESTO, PROFESSOR MYSTÈRE... SOLO CHE...
...BEH... IO STESSO NON CI CREDEREI SE QUALCUNO MI RACCONTASSE QUESTA STORIA, COSI' HO PENSATO CHE VOI, FORSE...
DIAVOLI DELL'INFERNO! GUARDA LAGGIU'; JAVA!


UH... CHE COS'E' QUELLA?
UN'ALTRA BATISFERA. CREDO CHE I SUOI PASSEGGERI SIANO I RESPONSABILI DELLA DISTRUZIONE DELLE ROTAIE...
...NON RIESCO A CAPIRE COME MAI SI SIA SCHIANTATA SU QUELLE ROCCE. SEMBREREBBE QUASI...
BEH, CHE AVESSERO PERSO IL CONTROLLO, COME SE QUALCUNO O QUALCOSA LI AVESSE DISTRATTI...
SIAMO QUASI IN SUPERFICIE. CHIAMO LA NAVE APPOGGIO PER FAR PREPARARE LA CAMERA IPERBARICA...
E LEI? PERCHE' SE NE STA ANDANDO, ORA?...
TEMO CHE NON POSSA SEGUIRCI. COME INSEGNA ANDERSEN, L'ARIA ESTERNA LE CAUSEREBBE UN MUCCHIO DI GUAI...
...CI HA SALVATO LA VITA... MA TEMO CHE ORA DOVREMO DIRLE ADDIO PER SEMPRE!
NO!...




...POI DOVREMO SFRUTTARE LA MISCELA DEI RESPIRATORI, POI...
MGRR... MGRR MGRRR MGRRR!
NON E' DETTO, JAVA... VEDRAI CHE ALL'ULTIMO MINUTO GIUNGERA' QUALCHE...
"...SOCCORRITORE"...
DIAVOLI DELL'INFERNO! MI CORREGGO... E' UNA SOCCORRITRICE...
...E' BELLISSIMA... PIENA DI CURVE, CON I LUNGHI CAPELLI BIONDI CHE LE COPRONO LE... IL...
MYSTÈRE... CI FA SEGNO DI USCIRE...
MMM... COME FAREMO A TORNARE IN SUPERFICIE? LE ROCCE CHE SONO PRECIPITATE CI HANNO CHIUSO IN TRAPPOLA!...
VIRGILIUS IV
SE LEI E' ENTRATA, SAPRA' SICURAMENTE COME USCIRE...


...ROTAIE... ROTAIE SUL FONDO DELL'OCEANO, A CINQUEMILA METRI DI PROFONDITA'...

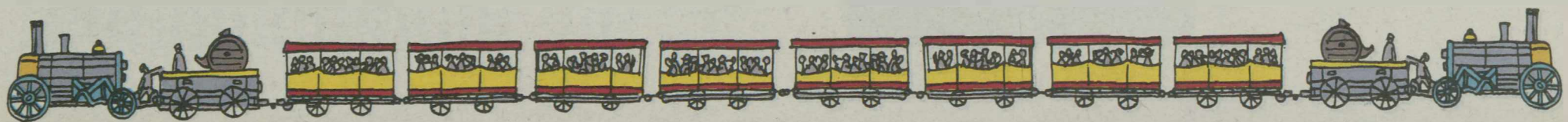

...AVEVATE RAGIONE, AMICO MIO. VI CONFESSO CHE NON ERO MOLTO PROPENSO A CREDERVI...
GLI HA CREDUTO, IL MALEDETTO FICCANASO. E ADESSO SI APPRESTA A ESAMINARLE DA VICINO...

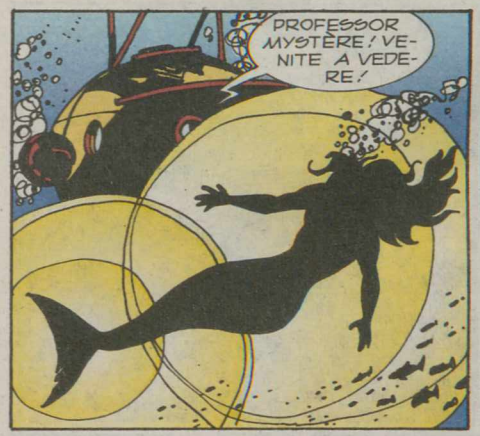

...MARTIN MYSTÈRE POSSIEDE LA STRAORDINARIA ABILITA' DI TROVARSI SEMPRE AL POSTO SBAGLIATO NEL MOMENTO SBAGLIATO. ORA COSA FACCIAMO, MISTER BLACK?...
PROSEGUIAMO LA MISSIONE, MISTER DECKER. DISTRUGGEREMO QUELLE ROTAIE CHE PROVANO LA ESISTENZA DI ATLANTIDE: IL MONDO NON DEVE SAPERE CHE PRIMA DELLA NOSTRA E' ESISTITA UN'ALTRA CIVILTA' EVOLUTA...


...E SE, NELL'OPERAZIONE, RIMARRA' COINVOLTO ANCHE UN CERTO DETECTIVE DELL'IMPOSSIBILE, BEH, QUELLA SARA' LA CILIEGINA SULLA TORTA...

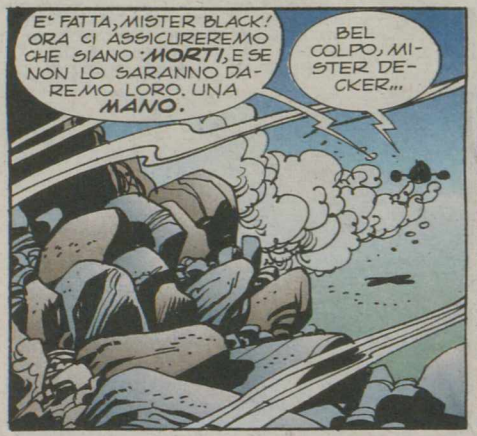

MGRR... MGRR MGRRR!
HAI RAGIONE, JAVA! SO CHE NON E' POSSIBILE SOPRAVVIVERE A QUESTA PROFONDITA' CON UNA SEMPLICE TUTA DA SUB, MA, TANTO, QUESTO E' SEMPLICEMENTE...


...UN SOGNO!
!




PROFESSOR MYSTÈRE! VENITE A VEDERE!



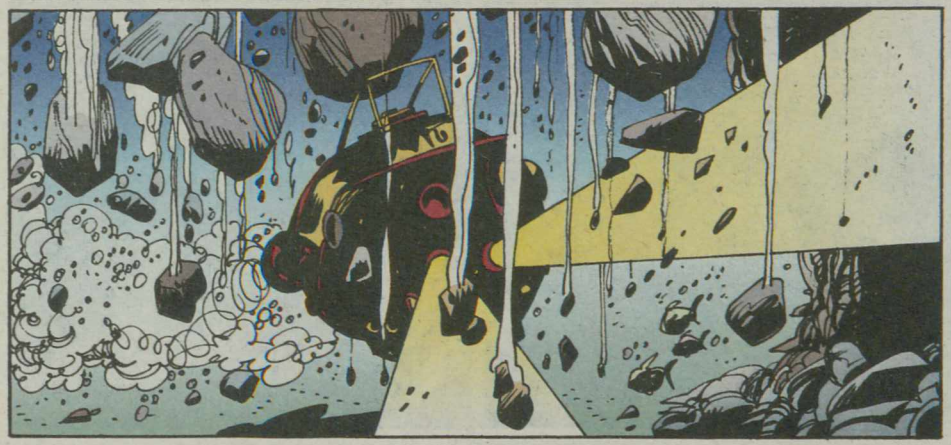

E' FATTA, MISTER BLACK! ORA CI ASSICUREREMO CHE SIANO MORTI, E SE NON LO SARANNO DAREMO LORO UNA MANO.
BEL COLPO, MISTER DECKER...


...LA MORTE DI MARTIN MYSTÈRE E' IL CORONAMENTO DELLA NOSTRA ONORATA CARRIERA DI UOMINI IN NERO!... CI CONFERIRANNO LA MASSIMA ONORIFICENZA, L'ORDINE DELLA GIARRETTIERA ABBRUNATA!
M-MISTER BLACK!... GUARDATE... Q-QUELLA...


L'HO VISTA, PROFESSORE! VE LO GIURO! L'HO VISTA!
...ERA BELLISSIMA... PIENA DI CURVE, CON I LUNGHI CAPELLI BIONDI CHE LE COPRIVANO LE... IL...
UNA FERROVIA CON I CAPELLI BIONDI? IO...

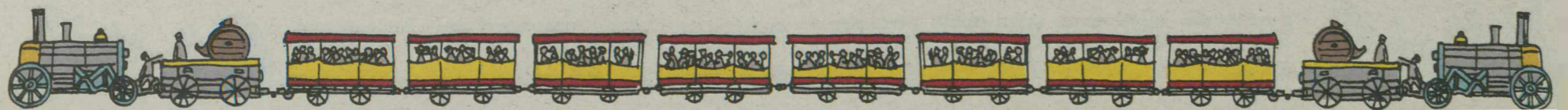

WHAAM


...E' UNA SIRENA!
IMPOSSIBILE! NOI UOMINI IN NERO LE ABBIAMO STERMINATE TUTT...
E'... E' BELLISSIMA... PIENA DI CURVE, CON I LUNGHI CAPELLI BIONDI CHE LE COPRONO LE... IL...




OGGI E' IL NOSTRO GIORNO FORTUNATO, MISTER DECKER... SENTO CHE FAREMO BUONA PESCA!


...UH... SONO PASSATE DUE ORE. FRA POCO LA NOSTRA SCORTA DI OSSIGENO SARA' FINITA...
VIRGILIUS IV



Un'escursione in Friuli Venezia Giulia

Nel Còllio a pedali... senza esagerare col vino!

«Il Còllio – recita vecchia guida d'inizio Novecento – è l'insieme di colline ben coltivate e fertili che si elevano nelle Prealpi Giulie, fra Isonzo e Judrio. Un'escursione su queste colline è molto interessante per la varietà del panorama e le caratteristiche locali; essa è soprattutto piacevole in primavera quando i suoi vasti frutteti sono tutti in fiore, oppure in agosto durante la raccolta e la preparazione della frutta – in maggior parte susine – industria principale (oltre alla produzione del vino) e caratteristica del luogo. La zona è tutta coltivata e ravvivata dai bianchi paeselli in cima ai colli e dai castelli sparsi qua e là».

Oggi la produzione di frutta non è più così diffusa e a essa si è imposta la viticoltura, con vini di qualità celebri ovunque, ma rispetto a quell'immagine del passato poco d'altro è mutato nel Còllio. Il paesaggio è lo stesso, mollemente adagiato su suoli di marne e arenarie lentamente disgregate e rese friabili, disegnato in alture di poco spessore, in filari di colli e in bassopiani che recano al mare le acque di una fitta rete di fiumi e torrenti. In più si è sovrapposto, dal 1947, un confine politico che spezza l'omogeneità geografica del territorio, lasciando alla Slovenia la parte più alta e più vasta, e all'Italia la cornice più esterna e soleggiata che gravita a mezzaluna fra Dolegna e Gorizia passando per il piccolo capoluogo, Cormòns.

Siamo insomma di fronte a una "terra del vino" che rende felici i sensi, che impone a chi la visita l'obbligo di rendere omaggio a questo provvidenziale prodotto della terra, o della "ponca", come si usa chiamare qui il fertile substrato delle vigne. Fra compassate architetture di sapore asburgico dai colori pastello, fra i candidi marmi e la pietra d'Istria che rinnovano i legami con l'Adriatico, fra i volti sereni e orgogliosi di questi friulani di confine, fra le mille osterie e le locande dove l'inebriante profumo del mosto scende fino al cuore si potrebbero perdere non solo i sensi ma anche l'orientamento. Vi soccorre allora questo breve itinerario, forse un po' pedante nel puntualizzare la direzione giusta, ma che guiderà i vostri tranquilli giri di pedale in questo suggestivo angolo delle Prealpi Giulie.



Castello di Trussio a Ruttars

Fra i vigneti del Còllio

Itinerario in bicicletta con partenza e arrivo alla stazione Fs di Cormòns (linea Udine-Gorizia-Trieste). Contempla la visita di Cormòns, quindi si sviluppa su strade secondarie, alcune sterrate, fra le colline del Còllio e nella valle dello Judrio.
***Lunghezza**: 29 km. **Dislivello**: 394 metri.*
***Tempo medio di percorrenza** (escluse le soste): 2 ore e 30 minuti.*
***Condizioni del percorso**: in parte ondulato con alcuni ripidi strappi in salita; percorso su strade asfaltate (per 25.2 km) e sterrate (per 3.8 km).*
***Dove mangiare**. Molteplici possibilità di ristoro nelle piccole frazioni o lungo il percorso. In particolare, a Cormòns:* Antica osteria all'Unione, *via Zoruiti 14, tel. 0481/60922;* Al Giardinetto, *via Matteotti 54, tel. 0481/60257. Lungo l'itinerario:* Al Cacciatore, *loc. Subida, tel. 0481/60531;* Il Rustico, *loc. Ruttars 39, tel. 0481/60804;* Agrisosta, *loc. Vencò, tel. 0481/60112;* Al ponte di Trussio, *loc. Ruttars 21, tel. 0481/60529;* Bepon, *loc. Vencò 16, tel. 0481/60487.*
***Dove dormire**. Volendo estendere la permanenza in zona si può approfittare dei diversi alloggi in aziende agrituristiche:* Misigoi Danilo, *loc. Plessiva 8, tel. 0481/61026;* Kitzmueller Thomas, *loc. Brazzano, via XXIV Maggio 56, tel. 0481/60853.*
***Altre informazioni**. Una bella area di sosta attrezzata con tavoli e fontane si trova all'ingresso del Bosco Romagno (km 16). Degustazioni e acquisti di vini del Còllio:* Enoteca di Cormòns, *piazza XXIV Maggio, tel. 0481/630371;* Cantina Produttori Cormòns, *via Vino della Pace 31, tel. 0481/61798; e nelle numerose aziende disseminate lungo l'itinerario.*
***Mezzo consigliato**: bicicletta da turismo con battistrada rinforzato o mountain-bike. Dotarsi di ricambi per forature.*
Itinerario collaudato il 7 febbraio 1997.

La stazione Fs di Cormòns si trova alla periferia meridionale dell'abitato. Costeggiando un tratto della ferrovia e quindi, verso sinistra, il viale Friuli si giunge in breve nel cuore del centro storico.

1. Cormòns (km 1, alt. 58, ab. 7.847). L'origine dell'insediamento è legata al soprastante colle di Quarin, dove un'antica struttura fortificata assunse, specie sotto il periodo longobardo, funzione di avamposto sul cosiddetto limes, o linea fortificata, teso da Invillino, nella Carnia, fino a Cormòns. Il sito resistette alle incursioni degli Avari nel 610 e ospitò poi per oltre un secolo i patriarchi di Aquileia ereditandone la tradizione spirituale. Ai piedi del castello presero forma alcuni nuclei abitati, attorno all'attuale chiesa di Sant'Adalberto, alla casa Neuhaus e nei sobborghi di San Giovanni e Santa Maria, mentre gran parte delle campagne furono annesse, nel Medioevo, ai patrimoni fondiari del monastero di Rosazzo e all'abbazia di Beligna. Possesso dei conti di Gorizia, dal 1281 fino al 1497, fu in seguito ceduto a Massimiliano I d'Asburgo e tenuto per brevissimo tempo, fra il 1508 e il 1509, dai Veneziani. Dopo la prima guerra mondiale entrò a far parte del Regno d'Italia. La compagine urba-



na, protetta dal castello, assunse col tempo una particolare forma a "T", al punto di incontro di una strada pedecollinare, già usata in epoca romana e che metteva in comunicazione Cividale con la valle del Vipacco, e di un asse ortogonale diretto invece a sud, verso Aquileia e il mare.

In bicicletta si raggiunge *piazza Libertà* ove campeggia in bella evidenza, di fronte al *Santuario di Rosa mistica* (1779), la statua di Massimiliano I d'Asburgo. Fra leziose architetture urbane, spesso contrassegnate da decori floreali, si segue l'asse di *via Sauro* (sulla destra il bell'edificio del teatro, inaugurato nel 1908) e si sbocca sul lato corto della *piazza XXIV Maggio*, fronteggiata dal *palazzo Locatelli* d'ispirazione palladiana, ora Municipio, e limitata, sull'altro lato corto, dall'insieme di edifici dell'originaria "centa" di Sant'Adalberto dal quale svetta l'alto campanile del Duomo. La "centa" è il termine locale che designa l'aggregato urbano medievale, protetto da una cortina difensiva formato dalle case stesse, affiancate le une alle altre con andamento grosso modo circolare. La piazza XXIV Maggio offre anche l'invitante visita dell'*Enoteca di Cormòns*, prima fra le tante tentazioni di Bacco lungo il nostro itinerario.

2. I vini del Còllio. La denominazione d'origine controllata del Còllio, estesa su circa 1.600 ettari di vigneti, comprende 25 vini, con prevalenza dei bianchi sui rossi. Il clima favorevole e la limitata resa delle uve per ettaro (110 quintali) predispongono per un campionario vitivinicolo di alta qualità raggiungendo livelli di assoluto valore in Italia e all'estero. Pinot bianco, tocai e pinot grigio, sauvignon e chardonnay si offrono per la degustazione, accompagnati magari da saporite frittate alle erbe, fra cui, di tradizione contadina, la "fortae cu lis arbuzzis", con 12 varietà di erbe selvatiche.

Conclusa per ora la visita alla cittadina, dalla piazza si segue *via Dante*: sulla destra, al civico 9, il *palazzo Tacco*, ora Aita, che conserva un bel salone decorato a stucchi e con due grandi tele settecentesche che celebrano i fasti degli Asburgo. Continuando si raggiunge finalmente la campagna immettendosi, alla *Fontana del Faet*, nella strada statale 409 "di Plessiva". Questa si dirige subito alla lieve insellatura della *Subida* (km 2.9, alt. 87), indicata dall'omonima cappella eretta nel 1597 a seguito di un evento miracoloso. Il luogo, incavato fra la corona più esterna delle colline del Còllio, introduce alla conca agricola di Prevàl e ai rilievi che già appartengono al territorio sloveno. Le vicende dell'ultima guerra hanno infatti determinato nel 1947 la perdita a favore della Jugoslavia di gran parte del Còllio, passata poi alla Slovenia nel 1991. Discesi nel Prevàl e giunti al primo bivio importante, si tiene a sinistra proseguendo in direzione di *Plessiva di Medana* (km 4.7, alt. 101).

Poche decine di metri prima della Dogana italiana, si piega ancora a sinistra seguendo le indicazioni per Corno di Rosazzo, lungo la strada provinciale "del vino e delle ciliegie", due colture che connotano il paesaggio agricolo della zona. Si lambisce, sulla destra, la linea di confine (noterete a una curva il cippo 48) che taglia senza alcun criterio geografico l'omogenea tessitura dei vigneti. Si percorre solo un breve tratto di questa strada: all'altezza di un cartello con la dicitura "Carabinieri" (km 6.7, alt. 74), si piega a destra e si inforca una dura salita che, nello spazio di poche centinaia di metri, guadagna la china del colle con ampia veduta panoramica. Verso sinistra, oltre la valle del Rio Fedri, si scorge il versante nord del Monte Quarin, occupato dal folto bosco di Plessiva, area naturale protetta con dominanza di castagno e farnia, mentre verso destra lo sguardo si protende sul Còllio sloveno e raggiunge le lontane vette del Monte Nero, del Mataiur e del Canin, acerrimi luoghi di battaglia durante la prima guerra mondiale.

Con successivi brevi sbalzi di quota si raggiungono le case isolate che compongono la *frazione Ruttars* (a un certo punto si lascia verso sinistra la strada che scende più diretta a Dolegna). Dopo il colmo della salita, si scende a un tornante da cui si scorge poco distante il centro di *Ruttars-Cavezzo*; tenendo a destra si continua a scendere fino a raggiungere, al km 11, *il bivio di Vencò* (bar Agrisosta) che si impegna verso destra, superando subito il ponte sul torrente Reca e lasciando poi a destra la strada diretta al valico di frontiera.

Rasentato il piccolo abitato di *Vencò* (km 11.4, alt. 84) la strada risale la valle del fiume Judrio che fino al 1918 stabiliva il confine fra Italia e Austria, mentre designa oggi quello fra le province di Udine e Gorizia. Subito dopo Vencò si piega a sinistra (indicazioni per Prepotto), superando il fiume e

portandosi sull'altro lato della valle. È un lungo rettifilo fra vigneti che producono i vini dei Colli Orientali del Friuli, contigui al Còllio. Al km 14 si impone, verso sinistra, il bivio in direzione del Bosco Romagno.. La strada, sempre asfaltata, sale verso *Craoretto* (km 14.5, alt. 128) e verso il crinale dei colli che separano la valle dello Judrio da quella del torrente Corno. La sella è posta a quota 160, cui fa seguito una bella e sinuosa discesa nelle prime propaggini del *Bosco Romagno* (Bosch dal Romain), altra vasta area naturale protetta, ultimo residuo dell'originaria copertura forestale della zona, già sfruttato dalla Repubblica Veneta per le costruzioni navali.
Al fondo della discesa è ubicata l'area attrezzata del Bosco Romagno dove si può effettuare una meritata sosta. Si segue quindi la strada sterrata che lambisce dapprima il margine del bosco e penetra poi al suo interno con una serie di curve che fanno gradatamente guadagnare quota. È il tratto più suggestivo, con le lunghe fronde degli alberi che fanno da protettiva cupola al cammino. Lentamente si torna sul crinale. A un tratto, un vigneto di recente impianto consente uno scorcio sulla sottostante valle dello Judrio, prima percorsa; quindi raggiunto il punto più elevato dell'itinerario (km 19.2, alt. 190), si torna su asfalto con una ripida discesa che attraversa i ripiani a balze di *Gramogliano* (Gramojàn) e perviene infine al cospetto di una cappellina, protetta da una folta cortina di alberi. Appena sotto di essa si piega a sinistra lasciando l'asfalto e si procede finalmente in piano fra nobili edifici agricoli. Più avanti si costeggia un cimitero e si entra nella frazione *Sant'Andrat* (Sant'Andràt dal Judri, km 21.2, alt. 81). Ripresa la strada principale, si tiene verso sinistra e, dopo Casali Gallo, ci si trova al cospetto del *Castello di Trussio*, arroccato sulla collina con le sue due belle torri angolari.
Al bivio dopo il ponte sullo Judrio si tiene a destra facendo volta verso Cormòns. Le vostre fatiche non sono però terminate poiché a degno coronamento dell'itinerario, il percorso, giunti all'altezza del cippo chilometrico 2 della strada, propone a sinistra un'ulteriore breve ascesa alla collina ove sorge la *chiesa di San Giorgio*. È un tratto a fondo naturale che coincide con il tracciato dell'antica strada che dal Còllio metteva a Cormòns, detta "della Rivarossa". Giunti alle case al sommo della salita (km 24.5, alt. 120), una breve diversione a destra conduce al sagrato della chiesa.

3. La chiesa di San Giorgio. Sorse nel sec. XVI su una prominenza già occupata, fino al Trecento, da un castello di origine longobarda. È singolare per il suo campanile turrito con merlatura ghibellina, opera aggiunta nel 1927. Sopra la porta laterale si osservano resti romani e altomedievali: parte della fronte di un sarcofago della fine del III secolo e due frammenti di pluteo dell'VIII secolo a motivi intrecciati. L'interno conserva due begli altari cinquecenteschi, quello del presbiterio è opera del cividalese Girolamo Ridolfi (1563).



Da San Giorgio si scende rapidamente a *Brazzano* (Brazàn, km 25, alt. 68), passando dinanzi alla *parrocchiale di San Lorenzo* (1763), ricca d'opere d'arte fra cui un elegante altare in marmo del 1760, opera di Francesco Zuliani, e due tele di Francesco Fontebasso raffiguranti i *Ss. Antonio Abate e Antonio da Padova* e la *Madonna col Bambino e santi Domenicani*. Si prosegue quindi per via Sottomonte. La strada, bordata da muretti e cadenzata da giardini e dimore rurali, raggiunge i sobborghi *Santa Maria* (km 26, alt. 66) e *San Giovanni* (km 27, alt. 73), anch'essi urbanisticamente connotati dal sistema delle "cente", originarie del XIV secolo (quella di San Giovanni è ancora in parte leggibile). Entrambi posseggono chiese di un certo interesse.

4. Le chiese di Santa Apollonia e di San Giovanni. Fra le strette dimore della "centa" di Santa Maria, si nasconde la *chiesuola di Santa Apollonia*, citata per la prima volta nel 1319 ma, secondo alcuni, addirittura originaria antica pieve di Cormòns. Nella piccola aula interna si rivelano ancora alcuni elementi ad affresco, specie nell'abside, con figure di santi, datate 1518. Alla parete si scorge l'immagine di *San Sebastiano*, opera del 1574 dovuta a Domenico Graffico, mentre attorno al coro sono le figure di *apostoli* e dei *Padri della Chiesa*, di scuola del Pordenone. Infine nella faccia interna dell'arco trionfale spicca una *Santa Apollonia*, di netto e vigoroso realismo.
Nella "centa" di San Giovanni si trova invece la chiesa omonima, originaria dell'XI secolo, ma in seguito modificata. Racchiude un bel ciclo di affreschi che vanno dal XIV al XVI secolo. È soprattutto interessante il dipinto dell'abside con la *Madonna e il Bambino fra i santi Pietro e Paolo* (1498), attribuito a un artista della cerchia di Giovanni Martini. Opera trecentesca è invece la *Santa Lucia*, posta al lato sinistro dell'arco trionfale.
In breve si entra a Cormòns, da cui, per il tratto urbano già percorso all'andata, si arriva alla stazione ferroviaria (km 29).

Testo e disegni di Albano Marcarini.
Si ringraziano per la collaborazione Alberto Duri, Alessandro Fantini e Mario Riz

I TRENI UTILI

Dall'Orario Ufficiale Fs valido fino al 31 maggio 1997. I treni indicati effettuano il servizio Treno+Bici. È necessario possedere, oltre al regolare biglietto di viaggio, anche il supplemento giornaliero per il trasporto della bicicletta, acquistabile presso le biglietterie al prezzo di lire 5 mila.

Linea Udine-Gorizia-Trieste

	*i*R 2443	Reg. (fest.) 20903	*i*R 2447
(Venezia Mestre)			
Udine	08.48	10.15	11.24
Cormòns	09.02	10.36	11.38

	*i*R 2464	Dir. (fer.escl. sab.) 2868	*i*R 2468
Cormòns	16.15	17.20	18.15
Udine	16.28	17.39	18.28
(Venezia Mestre)	18.00		20.00

	*i*R 2448	Reg. (fest.) 20896	*i*R 2452
Trieste	07.23	08.15	09.23
Gorizia	08.05	09.05	10.05
Cormòns	08.15	09.18	10.15

	Reg. (fest.) 20923	Dir. (feriale) 2869	*i*R 2459	Dir. 2875
Cormòns	16.36	16.48	17.38	18.46
Gorizia	16.51	16.57	17.47	18.57
Trieste	17.41	17.43	18.29	19.44

Da visitare in treno

a cura di Marisa Radogna



Edwin Long *Alethé, sacerdotessa di Iside*, olio su tela

Iside
Il mito il mistero la magia

Milano, Palazzo Reale
Piazza Duomo, 12
22 febbraio – 1 giugno 1997
Orario: 9.30 – 23.00 (lunedì e martedì fino alle 19.00)
Catalogo Electa
Informazioni: tel. 02/6597728-875401
Allestimento in mostra di un laboratorio didattico per gli studenti delle scuole medie inferiori e superiori (per informazioni tel. 02/860649) e di una grande libreria specializzata.
Uno sconto speciale sull'acquisto in mostra del catalogo sarà riservato a coloro che presenteranno una copia del numero 3/97 di "Amico Treno". Inoltre, i visitatori in possesso di biglietto Fs valido potranno usufruire di una riduzione sull'ingresso all'esposizione.
Come raggiungere la sede espositiva
Dalla stazione di Milano Centrale si può utilizzare la metropolitana, linea 3 – gialla – direzione San Donato (scendere alla fermata Duomo).

Una mostra in onore di Iside, un viaggio nel mito, nel mistero, nella magia, un'esplorazione in quattro millenni di storia, percorrendo i luoghi dove si diffuse il culto della dea. Complessa è la figura di questa divinità, complessa la sua vicenda, in cui si intrecciano misteriosi eventi e complicate relazioni.
Dea "minore" nell'Egitto del Medio e Nuovo Regno, Iside fu venerata come sposa (del dio Osiride) e madre (di Horus, il dio bambino). Il suo culto si espanse a partire dall'età tardofaraonica e si sviluppò progressivamente, propagandosi da Menfi e da Alessandria, per conquistare tutto il bacino del Mediterraneo, dilatandosi oltre i confini dell'impero romano. A Roma, dove conobbe sorti alterne, legate all'atteggiamento e all'indirizzo politico verso il mondo egizio (fu bandito da Augusto e da Tiberio), vide la massima espansione nel corso del I e del II sec. d.C., per declinare con l'avvento del Cristianesimo. Il Rinascimento, che subì il fascino delle enigmatiche iscrizioni geroglifiche e dei riti iniziatici, rinnovò l'attenzione alle divinità dell'Egitto e a Iside in particolare. Il destino della dea nelle epoche successive riflette l'interesse per la civiltà egizia e la seduzione da essa esercitata. Dalle divinità venerate nei luoghi dove il culto si diffuse, Iside mutuò una serie di ruoli e attributi, assorbendone le diverse funzioni. Nel simbolismo isiaco si assimilarono infatti le caratteristiche di Afrodite, Demetra, Fortuna, Io e di altre divinità femminili. Iside fu così celebrata come dea dell'amore, protettrice delle donne e portatrice della fecondità, dispensatrice di vita e di ricchezza, guaritrice da ogni malattia, signora della terra e del mare.
L'incredibile fortuna della divinità è strettamente connessa al celebre mito, al quale attinsero numerosi racconti (di Iside ci narrano Plutarco, nel suo *De Iside et Osiride*, e Apuleio, nelle *Metamorfosi*). La dea del cielo, Nut, la partorì insieme a Nefti, Seth e Osiride. Iside sposò quest'ultimo, che ereditò da Ra, signore del creato, il dominio dell'universo. Osiride regnò saggiamente con la moglie, recando alla terra civiltà e benessere, fino a una morte prematura, provocata dalla rivalità del fratello Seth, che lo imprigionò in una cassa e lo gettò nei flutti. Iside non volle rassegnarsi a quest'atroce perdita. Dopo lunga ricerca, riuscì a recuperare la salma del marito, ma non poté sottrarla alla malvagità di Seth, che si impossessò del cadavere, lo fece a pezzi e ne sparse le parti del corpo per tutto l'Egitto. Faticosamente Iside seppe ritrovare e ricostruire il corpo smembrato del suo fratello sposo e miracolosamente fu capace di concepire con lui il figlio Horus, che poi protesse da ogni ulteriore insidia.
Il mito attribuì alla dea Iside una pluralità di ruoli che, seppure secondari rispetto alla funzione vitale di sposa e madre, furono determinanti per la sua fortuna e per la sua sopravvivenza. Il potere di dispensare la salvezza dopo la morte contribuì alla crescita del favore da lei incontrato, soprattutto tra i ceti più bassi della popolazione egizia, greca e romana, e generò la diffusione dei cosiddetti "misteri" isiaci, i riti sacri a cui gli iniziati si sottoponevano per trionfare sul nulla.
La molteplici implicazioni sottintese nella figura e nella storia della divinità sono riscontrabili in una vasta iconografia, dove la dea è raffigurata con diverse varianti – nell'abbigliamento e negli atteggiamenti – dipendenti dai differenti processi di assimilazione.
Il consistente nucleo di opere raccolte nell'esposizione di Palazzo Reale offre un'ampia documentazione sulle origini e sullo sviluppo del culto e del mito di Iside, evidenziando le multiformi manifestazioni della divinità e i simboli dei suoi numerosi poteri magici.
La mostra, curata da un comitato scientifico di esperti – egittologi, archeologi, antropologi, storici dell'arte – presenta reperti provenienti da centoventi musei di ventidue Paesi. In dodici sezioni, sono esposti: gioielli – anelli, cammei (in onice e oro, in vetro, in corniola), bracciali, amuleti -, statue (in bronzo, in marmo, in terracotta, in alabastro, in legno), dipinti, affreschi, bassorilievi, sarcofagi, vasi, strutture in porcellana, monete. Accanto ai pezzi in cui la dea viene rappresentata secondo le diverse tipologie elaborate e adattate nei luoghi di penetrazione del cul-



***Busto di Arpocrate*, rilievo in vetro naturale**

to, troviamo esemplari in cui ricorrono le immagini delle altre divinità isiache: Horus, dio bambino, chiamato anche Arpocrate, riprodotto da solo, con la madre che lo allatta, con Iside e Osiride, con Anubi; Osiride/Serapide, dio morto e risorto, dio dei defunti, ma anche della vegetazione, simbolo della fecondità; Anubi, strana e ibrida creatura.
L'esposizione milanese dedica particolare attenzione ai materiali ritrovati in Italia. Durante l'impero romano si moltiplicarono le costruzioni di santuari in onore di Iside, molti dei quali sono andati completamente distrutti. L'Iseo in migliore stato di conservazione è oggi quello di Pompei. Grazie all'uso di tecnologie informatiche, i curatori della mostra rendono possibile una visita virtuale nel santuario isiaco di Pompei, nel momento immediatamente precedente l'eruzione del Vesuvio del 79 d.C. Sono inoltre proposti ritrovamenti degli Isei di Campo Marzio, di Benevento e del santuario della Fortuna Primigenia di Palestrina.

Dagli Anni Santi al Giubileo del Duemila Storia di un evento in 150 anni di fotografia

Roma, Palazzo Braschi
Piazza San Pantaleo, 10
19 dicembre 1996 – 31 marzo 1997
Orario: 9.00 – 19.00 (festivi fino alle 13.00)
Chiusura lunedì
Catalogo Alinari
Informazioni: tel. 06/6875880
Come raggiungere la sede espositiva
Dalla stazione di Roma Termini si può utilizzare la linea n° 64.

La mostra di Palazzo Braschi propone una lettura degli ultimi 150 anni di storia della Città Eterna, fotografata in occasione dell'Anno Santo.
L'evento religioso rappresenta il riferimento storico del percorso espositivo, che vuole documentare anche e soprattutto le trasformazioni dell'architettura e del paesaggio urbano di Roma, in un secolo e mezzo, dalle origini della fotografia (1839) ai giorni nostri.
Singolare è l'articolazione dell'itinerario, che si sviluppa cronologicamente a ritroso, partendo dal presente – già proiettato verso il futuro (simulazione reale su computer con lettura di Cd-Rom, complementare al catalogo) – per ritornare indietro nel passato.
Otto Anni Santi (1983 – 1975 – 1950 – 1933 – 1925 – 1900 – 1875 – 1850) sono rivisitati attraverso le immagini che hanno fissato la cerimonia giubilare, memorie reali degli avvenimenti religiosi, alle quali si affiancano riproduzioni di palazzi, vie, architetture e monumenti romani.
Otto Anni Santi, non tutti celebrati con tradizionale solennità.
Il 1850 non è compreso nella serie ufficiale. A causa delle vicende politiche che avevano travagliato lo Stato Pontificio, Pio IX non potè indire l'ordinario Giubileo, ma concesse un periodo di speciali indulgenze.



F.lli D'Alessandri *Argini del Tevere*, 1870 circa

Una quarantina di immagini fotografiche presentate nella rassegna sono datate tra il 1840 e il 1850. Accanto alle opere inedite di Fréderic Flachéron sulla *Difesa di Roma del 1849*, con le rovine degli edifici gravemente danneggiati dalle artiglierie francesi, risaltano le stampe al sale di Giacomo Caneva, con gli scorci di monumenti e di grandi resti marmorei, interni di chiese (*Certosa di Santa Maria degli Angeli*), dettagli architettonici di palazzi (*Palazzo Senatorio*) e piazze (*Piazza Barberini*). Al 1841 risalgono i due dagherrotipi di Richebourg, con i ponti sul Tevere e le spettacolari vedute, dove in secondo piano è possibile individuare costruzioni poi demolite.
Pur annoverato nella serie ufficiale degli Anni Santi, il Giubileo del 1875 non fu celebrato regolarmente. Papa Pio IX lo inaugurò nella Basilica di San Pietro, senza l'apertura delle Porte Sante.
Con l'annessione al Regno d'Italia, il 20 settembre 1870, e con lo spostamento della capitale, le trasformazioni urbane di Roma si fecero più intense.
Lo dimostrano le insolite vedute realizzate tra il 1850 e il 1875, in cui precisi dettagli rievocano un volto della città oggi definitivamente mutato (il panorama più ampio di Roma che troviamo in rassegna è quello ripreso dalla "Quercia del Tasso" da Michele Petagna, composto da sette immagini perfettamente accostate).
I profondi cambiamenti appaiono ancor più evidenti nel loro divenire se messi a confronto con la staticità e la ripetitività degli esempi di fotografia ufficiale, come i *Ritratti di cardinali e vescovi* dei Fratelli D'Alessandri.
Parallele alle vedute (da segnalare quelle di Robert MacPherson), si collocano riproduzioni di grande interesse storico: le stampe di Gioacchino Altobelli e Lodovico Tuminello, che puntano l'obiettivo su Porta Pia e sulle barricate per riprendere "in diretta" l'evento, le immagini di truppe militari e accampamenti, di monumenti provvisori eretti in occasione di avvenimenti religiosi (il Concilio Vaticano I, nel 1869).
Alcuni pezzi del materiale fotografico in mostra sono di rilevante valore artistico: i particolari architettonici delle sculture messi in risalto con abilità dai Fratelli Bisson, i giochi di luce e le composizioni di Tommaso Cuccioni, la felice intuizione di Gioacchino Altobelli di riprendere un celebre soggetto (la benedizione papale) da un'inconsueta angolazione (per osservare la folla).
I Giubilei del ventesimo secolo (con il 1900 l'Anno Santo fu di nuovo celebrato con cerimoniale solenne) sono ricostruiti attraverso la selezione di un centinaio di fotografie. Nelle immagini scattate tra la fine dell'Ottocento e la prima metà del Novecento, Roma viene ripresa in alcuni momenti determinanti della sua storia e delle sue trasformazioni: ad esempio prima, durante e dopo gli interventi di demolizione, ricostruzione ed esecuzione di imponenti opere (le stampe del Tevere prima dei lavori di arginatura, quelle dei ponti in costruzione, due riproduzioni del Monumento a Vittorio Emanuele II, fotografato durante la realizzazione, nel 1907, e nel corso della cerimonia di inaugurazione, nel 1911).
Una diversa lettura della città è proposta da alcune foto d'autore, datate tra il 1930 e il 1950: le rovine del Foro Romano, nel classicismo dei fotomontaggi eseguiti da Florence Henri negli anni Trenta; i pini e le fontane nelle stampe al bromolio di Riccardo Peretti Griva del 1949, espressioni di una ricerca estetica profondamente mutata, una "pittura" più intima e sommessa (*Sole d'inverno a Trinità dei Monti*).
Nell'iconografia romana contemporanea, Gabriele Basilico, Giovanni Chiaramonte, Guido Guidi, Luigi Ghirri e Mario Cresci esplorano nel 1990 gli antichi rioni di Roma, mentre Christo e Jeanne Claude fotografano nel 1974 le *Mura Aureliane imballate*, resti del passato impacchettati per essere difesi dalla distruzione del tempo.
L'attenzione degli appassionati di storia ferroviaria si concentrerà, nel percorso espositivo, sul raffronto tra la veduta prospettica, realizzata nel 1951, della Stazione di Roma Termini e la stampa all'albumina di Pompeo Molins, *Stazione Ferroviaria di Termini*, del 1875 (la stazione, costruita su progetti degli ingegneri Bianchi-Minière, fu inaugurata da Pio IX nel 1873, in vista del Giubileo). La rassegna di Palazzo Braschi riserva ai cultori di storia ferroviaria un'altra curiosità: *Pio IX in visita al nuovo ponte ferroviario della linea Roma-Civitavecchia*, un'immagine della grandiosa opera scattata da Gioacchino Altobelli e Pompeo Molins il 22 ottobre 1863, circa un mese dopo il transito sul ponte del primo treno ufficiale.

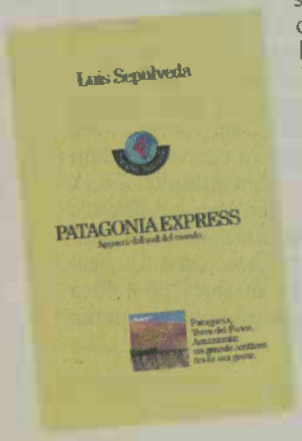


D.R. Peretti Griva *Terrazza del Pincio*, 1949

Da leggere in treno

a cura di Carlo Pino e Daniela Cremona

Il caffè Zurich di Barcellona fa da sfondo al primo incontro tra Sepúlveda e Bruce Chatwin: un inglese «nomade perché non poteva essere altro» e un cileno «esiliato per le identiche ragioni». Insieme meditarono di ritornare in Patagonia per visitare la fattoria dove si suppone fossero stati decapitati Butch Cassidy e Sudance Kid, i due leggendari banditi yankee che, al termine delle loro avventure, ripararono nel sud del mondo continuando a rapinare banche e a finanziare «belle e impossibili rivoluzioni anarchiche».
Passarono nove anni prima che Luis Sepúlveda riuscisse ad avere il permesso di rientrare in America, ma il viaggio progettato in Patagonia dovette intraprenderlo solo: l'amico Bruce non c'era più. L'autore, armato di agende per appunti di viaggio, ritornò così tra la sua gente, in un mondo «dove l'avventura non solo è ancora possibile, ma è la più elementare forma di vita».
La Patagonia, nella parte cilena, rimase incontaminata fino ai primi anni del nostro secolo, quando iniziò la sua colonizzazione. Il libro ci narra delle eccentricità ingenue della gente che vive nel sud del mondo, dove non si fanno domande, il passato è semplicemente una faccenda personale e si impara a conoscere la gente dal suo modo di guardare.
Alcune belle pagine sono dedicate alla più australe delle linee ferroviarie su cui transita il Patagonia Express, che partendo dal villaggio argentino El Turbio attraverso duecentocinquanta chilometri di marcia arriva a Rio Gallegos, sulla costa atlantica. Il convoglio, formato da due carrozze passeggeri e da due vagoni merci, trascinato da una locomotrice a carbone fabbricata in Giappone negli anni Trenta, trasporta per lo più pecorai in cerca di fortuna.
A chiusura, il libro rende omaggio a un altro scrittore di viaggi, il cileno Francisco Coloane. È attraverso la lettura dei suoi testi che Sepúlveda inizia a provare quel «prurito alla pianta dei piedi» che lo spinge «a vedere che diavolo si nasconde dietro l'orizzonte, a sapere come vivono, sentono, amano, odiano, mangiano e bevono, le genti di altre terre».
In poco più di un'ora di lettura in treno, questo libro dilaterà il vostro spazio mentale, portandovi ben oltre la vostra meta.



● Luis Sepúlveda
Patagonia Express
Milano, Feltrinelli
104 pagine, 15 mila lire

Si tratta dell'ultimo libro concepito per la stampa da Elias Canetti (1905-1994). Romanziere, saggista, drammaturgo – anche se la sua opera non è riducibile a una classificazione in generi letterari –, Canetti rappresenta una delle ultime voci di quella cultura centroeuropea nata nell'impero danubiano che ha vissuto la dissoluzione di una civiltà plurisecolare. Vinse il premio Nobel nel 1981, i suoi titoli più conosciuti sono: *Auto da fé* ('35), *Massa e potere* ('60), *Potere e sopravvivenza* ('72), il ciclo autobiografico rappresentato da *La lingua salvata* ('77), *Il frutto del fuoco* ('80) e *Il gioco degli occhi* ('84).
Pensatore schivo e solitario, uomo di disparate letture e di sterminata erudizione letteraria, mitologica ed etnografica, Canetti si dedicò all'esercizio quotidiano – per lui divenuto quasi "un modo di respirare" – di fissare appunti che via via crebbero fino a formare numerosi volumi. Questi rappresentano una miniera straordinaria da cui sono già affiorati: *La provincia dell'uomo* ('78), *Il cuore segreto dell'orologio* ('87) e *La tortura delle mosche* ('92).
Si è di fronte a un corpo multiforme di riflessioni acutissime o visionarie, aforismi, paradossi, racconti chiusi in poche righe, ritratti di singoli, citazioni abbaglianti, considerazioni su scrittori amati o avversati, schegge di ipotesi, frammenti di un dialogo serrato con se stesso che fanno intravedere le linee di un autoritratto sempre in formazione.
Senza dubbio l'opera di questo autore è fra le più singolari del nostro secolo. La sua scrittura è incisiva, aspra, tagliente, tesa alla massima densità. Dalle sue righe emerge l'avida apertura verso *ogni* mondo possibile, l'ascolto attento di *ogni* uomo considerato voce reale e irripetibile, e sul fondo si percepisce il conflitto senza tregua con la morte.



Questo ultimo libro presenta una scelta di appunti scritti tra il 1954 e il 1972. Una lettura frettolosa, per chi conosca i lavori precedenti di Elias Canetti, può dare l'impressione di una stanza chiusa in cui si è già stati, ma basta soffermarsi anche su pochi frammenti per capire che comunque qui abita la grandezza.

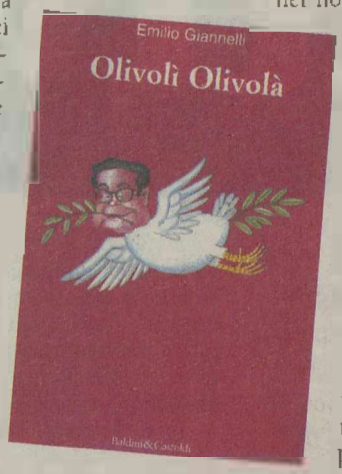
● Elias Canetti
La rapidità dello spirito
Milano, Adelphi
188 pagine, 24 mila lire

Il libro, già uscito presso Savelli nel 1978, vinse il premio della satira di Forte dei Marmi. Fu il primo esperimento di scrittura della premiata ditta Gino & Michele e contribuì a far conoscere i due anche a chi non ascoltava «Radio Popolare», dove i nostri esordirono con la trasmissione *Passati col rosso*. Gli stessi autori raccontano nella prefazione alla ristampa gli inizi della loro carriera davanti ai microfoni della radio con fortunati programmi costruiti su vecchi dischi e sana comicità. Come *Do you remember sixty-eight?*, una specie di quiz stile Mike Bongiorno che faceva il verso alla Sinistra milanese. Un tentativo di satira che, primo e – forse – unico nel suo genere, non si rivolgeva al potere. Il libro, che doveva essere in origine la trasposizione su carta del meglio di quel programma di successo, ricalca la struttura del *Cuore* di De Amicis, ma dentro ci sono personaggi più moderni come Giovanni Leone, Mario Capanna, gli Stormy Six, Giulio Andreotti, Paolo VI, Enzo Biagi, Nuccio Fava, Massimo D'Alema, Emilio Fede, Francesco Cossiga...



● Gino & Michele
Rosso un Cuore in petto c'è fiorito
Milano,
Baldini & Castoldi
144 pagine,
8 mila lire

Dal settembre 1995 all'agosto 1996 tante cose sono cambiate nella vita politica del nostro Paese. Raramente gli avvenimenti che hanno scandito le tappe del cambiamento ci hanno messo di buon umore. Emilio Giannelli ha continuato a proporci il lato comico delle vicende nazionali attraverso le sue vignette dalla prima pagina del "Corriere della Sera". Rileggerle in questo volume è un modo simpatico per non dimenticare.



● **Emilio Giannelli**
Olivolì Olivolà
Milano,
Baldini & Castoldi
242 pagine,
22 mila lire

Puntato il compasso nella stazione di Cavallermaggiore, in provincia di Alessandria, il raggio della memoria dell'autore – senza mai discostarsi dall'ambito ferroviario – disegna cerchi concentrici dai primi anni del secondo dopoguerra al decennio successivo, quello del boom economico e della trasformazione dell'Italia da Paese prevalentemente contadino a Paese industriale. Abile evocatore di atmosfere passate, Piccinelli ricostruisce la vita della piccola stazione, le abitudini e le paure dei viaggiatori, ridisegna ruoli e mansioni dei ferrovieri ripartiti in minuziose gerarchie.
Rapidi confronti con la situazione attuale consentono di decifrare in senso prospettico trasformazioni e continuità. Una garbata ironia attinta a umana saggezza previene da possibili cadute nel nostalgico.
Figlio del capostazione di Cavallermaggiore, Franco Piccinelli ha avuto come teatro dei primi giochi la stazione ferroviaria e come compagni i ferrovieri disposti a rispondere con pazienza, ma anche con orgoglio, ai mille perché e percome di un bambino. Da questo privilegiato punto di osservazione nascono e si intrecciano le microstorie, le acute osservazioni, i dialoghi, le minute descrizioni di luoghi e contesti tramandati a noi con la precisa padronanza del lessico ferroviario.

● **Franco Piccinelli**
C'era una volta il treno
Torino, Società Editrice Internazionale
150 pagine, 20 mila lire

Giovane studioso di storia sociale dei trasporti, Stefano Maggi ha già pubblicato: *Dalla città allo Stato nazionale. Ferrovie e modernizzazione a Siena tra Risorgimento e fascismo* – Milano, 1994 – e *La ferrovia per la Maremma (1859-1994)* – Siena, 1996.
Il saggio che vi segnaliamo aggiunge un tassello importante allo studio del colonialismo italiano di fine Ottocento, inizi Novecento. L'autore infatti ravvisa, in generale, un vuoto di attenzione verso la storia della tecnologia nel nostro Paese. In particolare, nel caso specifico dei trasporti ferroviari, troppo spesso la ricerca si riduce a «elenchi di immagini e notizie» puramente descrittivi, privati dell'uso di un metodo storiografico che indaghi i rapporti economici culturali e sociali innescati dai nuovi ritrovati tecnici. Anche per quanto concerne il periodo coloniale, a differenza di altri paesi europei, manca uno studio organico sulle ferrovie italiane in Africa, forse ritenute di scarso rilievo per la loro ridotta estensione. Tuttavia, esse «formarono a lungo uno degli argomenti di maggior peso per la colonizzazione» proprio perché rappresentarono un supporto logistico di strategica importanza per la conquista, «un mezzo per l'occupazione effettiva ed efficace del territorio, nonché per lo sfruttamento minerario e agricolo». Alla luce di questa indagine, l'attenzione torna alle linee ferroviarie delle quali si puntellò l'avventura coloniale italiana: Massaua-Asmara e Asmara-Agordat in Eritrea (1988-1932); Mogadiscio-Villaggio Duca degli Abruzzi in Somalia (1920-1926); Tripoli-Zanzur-Zuara, Tripoli-Tagiura, Tripoli-el Azizia, Bengasi-Soluch e Bengasi-el Merg in Libia (1912-1927).
Con ampio apparato documentale e solido impianto argomentativo, con lo sguardo rivolto anche agli altri mezzi di comunicazione e ai paesi co-protagonisti delle imprese coloniali, Stefano Maggi ricostruisce questo scampolo di storia con la padronanza di un ricercatore di solida esperienza.



● **Stefano Maggi**
Colonialismo e comunicazioni
Le strade ferrate nell'Africa italiana (1887-1943)
Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane
276 pagine, 30 mila lire

Il «caso Carlotto» è da molti conosciuto come allucinante esempio di errore giudiziario. Dal 20 gennaio 1976 – quando scoprì casualmente il corpo accoltellato di Margherita Magello e rese testimonianza del fatto ai Carabinieri – al 7 aprile 1993 – quando fu graziato dal Presidente della Repubblica – a Carlotto è capitato di tutto. In diciassette anni è divenuto testimone, indiziato, detenuto, imputato, assolto, condannato, latitante, detenuto, condannato, scarcerato per malattia, imputato, assolto, condannato, detenuto, condannato scarcerato per malattia e finalmente graziato con l'unico strumento in grado di chiudere il caso con giustizia e umanità.
L'autore è protagonista di queste pagine non è una figura lacrimevole o patetica, ma è una persona che mantiene il senso di dignità e con lucida autoironia descrive la propria vicenda e gli anni di "latitanza per caso".
Su un argomento così ignorato, Carlotto ci restituisce un quadro ricco di particolari. Per esempio, impariamo che un latitante è ossessionato dalla cura della propria immagine, che deve essere anonima e rassicurante per poterlo proteggere visivamente. Il protagonista è stato di volta in volta *Bernard* – impiegato di infimo ordine – *Gustave* – variante belga e intellettuale di Bernard – *Lucien* – turista affabile e svagato – *Alberto* – psichiatra italiano in viaggio di studio – *José* lo spagnolo, *Jason* l'inglese esperto di computer e *Max*, lo studente-turista in Messico. Con accenti spesso comici ci viene descritta la paranoia imposta dall'imperativo della sicurezza, che fa vivere continuando a pensare a quello che si sta facendo, a dare l'impressione di avere sempre una meta precisa, a usare solo i mezzi pubblici, a scrutare sempre tutti, a censire ogni locale con doppia uscita, a scegliere con grande circospezione la casa in cui alloggiare. Gli anni di latitanza hanno come teatro Parigi, da sempre meta degli esuli politici che di generazione in generazione hanno creato una vera cultura della solidarietà per chi è costretto a fuggire dal proprio Paese. La scena poi si sposta a Città del Messico, vissuta e descritta da Carlotto con senso di estraneità, come folle megalopoli «dove tutto accade nella più assoluta indifferenza».
Ma l'autore ci dice di più dei semplici espedienti di sopravvivenza, ci fa intuire, anche attraverso il registro ironico, lo stato di prostrazione di chi, senza più identità, è schiacciato tra un passato ingombrante e un non-futuro di carcere immeritato.
Il libro è avvincente, a riprova che la realtà spesso sa stupire molto più della fantasia.



● **Massimo Carlotto**
Il fuggiasco
Roma, Edizioni e/o
188 pagine,
14 mila lire

Iniziative

News

Più informati in Emilia Romagna

Il biglietto a fasce chilometriche è ormai diventato familiare a chi viaggia in ferrovia entro un raggio di 200 km. È utile perché se ne può tenere una scorta sempre in tasca, anche per una partenza improvvisa; è pratico perché con un biglietto comprato in un qualsiasi punto della Penisola si può viaggiare su tutte le tratte ferroviarie non superiori ai chilometri "acquistati"; è comodo perché il viaggiatore stesso, con l'obliterazione, stabilisce l'inizio di validità.
Un tipo di biglietto così "dinamico" presuppone una possibilità di reperimento altrettanto facile e immediata, anche in località non servite dal treno, e in orari comodi non sottoposti a quelli delle biglietterie delle piccole stazioni. Abbastanza frequentemente il viaggiatore dimentica di convalidare il biglietto, e non è detto che lo faccia in malafede, per tentare cioè di riutilizzare il titolo di viaggio. In questa circostanza il cliente, oltre all'onere di una multa inevitabile, deve affrontare la sgradevole situazione di presunta "colpevolezza".
Per informare più efficacemente e per sensibilizzare all'uso dei biglietti a fasce chilometriche, la Direzione regionale Fs Emilia Romagna sta predisponendo una campagna pubblicitaria che coinvolgerà tutte le stazioni della regione nell'arco della prossima primavera.
Oltre al corretto uso del biglietto (e dell'abbonamento) a fasce chilometriche, le locandine e gli opuscoli illustrativi riporteranno l'elenco dei punti vendita esterni all'ambito ferroviario. La rete distributiva è divenuta infatti più capillare allargandosi al circuito delle ricevitorie Sisal-Totip, molto esteso su tutto il territorio nazionale.
La campagna di informazione sarà modulata sui tratti di linea/bacini di utenza e – dove coincidenti – sui territori provinciali, in modo che chi viaggia in treno possa consultare agevolmente la "mappa" dei punti vendita situati nelle vicinanze della stazione, nella zona, nell'intera regione. Facile come un gioco da bambini.

Nada Gaudino

Da fiera a fiera e su videobit. Così viaggia l'informazione in Friuli-Venezia Giulia

In concomitanza con la mostra rievocativa *Transalpina – un binario per tre popoli*, presso il quartiere fieristico di Gorizia, dal 30 marzo al 13 aprile avrà luogo **Sì, viaggiare**, manifestazione patrocinata dall'Azienda Fiere di Gorizia e dedicata alle diverse opportunità di viaggio – soprattutto a scopo turistico – nella Mitteleuropa.
La Direzione regionale trasporto locale sarà presente con uno stand dove – attraverso materiale illustrativo vario – verranno presentate le iniziative già portate a termine nel campo del turismo ferroviario e saranno fornite informazioni sull'attività in programma per l'anno corrente. Il visitatore che presenterà il biglietto ferroviario valido per quel giorno e con destinazione Gorizia potrà avvalersi di uno sconto all'ingresso.
Dal 24 al 28 aprile si svolgerà presso l'Ente Fiera di Udine la 18ª edizione nazionale della mostra **Hobby Sport Tempo libero**, appuntamento primaverile di grande richiamo per coloro che operano nel campo della promozione turistica. La Direzione regionale anche qui sarà presente con un proprio stand; inoltre, all'interno del complesso espositivo, sarà possibile ammirare la macchina a vapore 880-051, esemplare unico nel suo genere.
Anche per questa iniziativa, il visitatore potrà usufruire di uno sconto sull'ingresso presentando il biglietto ferroviario valido per quel giorno e con destinazione Udine.



Dal 15 marzo, tramite il Videobit dell'emittente privata "Telefriuli" è possibile conoscere tutti gli orari ferroviari regionali e tutte le iniziative turistiche proposte dalla Direzione trasporto locale (treni a vapore, treno+bici e altro). Le pagine da consultare sono la numero 120 e seguenti, sulle quali compariranno anche informazioni utili in occasione di scioperi o di situazioni particolari inerenti il traffico ferroviario.

Corrado Leonarduzzi

Nuovi parcheggi in Trentino

Chi avesse la necessità di spostarsi in macchina fino a **Rovereto** e poi in treno verso altre mete, può oggi avvalersi del parcheggio incustodito, realizzato nel piazzale a nord della stazione, con ingresso da via del Brennero. L'uso del parcheggio, sia per la durata di un mese che per uno o più giorni, è abbinato a quello dei treni delle Fs.
Anche in anticipo rispetto alla prevedibile data di utilizzazione, il permesso può essere acquisito in occasione del pagamento di un abbonamento, di un biglietto di semplice o doppia corsa a tariffa Fs (per percorsi con destinazione fuori provincia), oppure a tariffa integrata provinciale (per destinazioni nell'ambito del Trentino).
Le autorizzazioni all'uso del parcheggio possono essere richieste alla biglietteria Fs di Rovereto e devono essere esposte sui cruscotti dei veicoli in sosta.
Nell'area sud della stazione di **Mezzocorona** sono quasi completati i lavori per aggiungere a quello già esistente un nuovo parcheggio, che potrà ospitare circa cinquanta automezzi. Dovrebbero dunque diminuire fra poco le difficoltà di trovare un'area di sosta per i viaggiatori che raggiungono in macchina la stazione ferroviaria. Una parte dell'area sarà attrezzata per il deposito di biciclette e motocicli.
A **Trento**, nell'area compresa fra il fabbricato di stazione e quello delle Poste ferrovia, è stata completata una tettoia attrezzata per il deposito di biciclette e motocicli, con una capienza di circa 150 veicoli. Vi si accede da via Dogana e, dopo aver depositato il mezzo, ci si può recare ai treni passando sul marciapiede del primo binario. Oltre a offrire un'adeguata sistemazione dei mezzi a due ruote, la struttura ha consentito di eliminare il senso di disordine provocato dalla vista delle numerose biciclette depositate un po' alla rinfusa a ridosso dell'edificio della stazione.

Mario Benedetti

Proposte umbre

Si prospetta interessante la collaborazione tra la Direzione regionale trasporto locale Umbria e il Fondo per l'Ambiente Italiano, associazione di volontariato che ha già guadagnato notorietà e stima presso chi ha a cuore il patrimonio monumentale del nostro Paese.
Primo evento nel quale si concretizzerà questa cooperazione sarà la **Giornata di Primavera – La valle del Menotre tra Belfiore e Pale**, programmata per il 22 e il 23 marzo. L'itinerario proposto si snoderà dalle Cascate situate tra Belfiore e Pale verso l'Eremo di S. Maria Giacobbe, per poi terminare con la visita alla Chiesa di S. Biagio a Pale. Uno speciale sconto nell'acquisto dei cataloghi e di altro materiale documentale del Fai è previsto per chi esibirà il biglietto ferroviario con destinazione Foligno.
Prosegue anche per quest'anno l'iniziativa **Week-end in Umbria**, destinata ai turisti che durante il fine settimana si recano nelle quattro città d'arte di Assisi, Orvieto, Spoleto e Todi. I viaggiatori giunti in treno (dalle ore 14.00 del venerdì alle ore 24.00 della domenica e nei giorni festivi infrasettimanali) hanno la possibilità di acquistare, presso le biglietterie Fs e quella della Ferrovia Centrale Umbra a Todi, un biglietto di libera circolazione su tutte le linee urbane al prezzo di 2 mila lire valevole per il week-end. Il biglietto Fs con destinazione nelle località indicate dovrà essere conservato unitamente al biglietto del bus.

Giovanni Pinchi

Il Carnevale di Venezia 1997

Anche quest'anno il Carnevale di Venezia ha attratto sul palcoscenico di piazza S. Marco e nel centro storico della città migliaia di persone. Secondo le stime dei quotidiani locali, sono state toccate punte di 80 mila presenze nella giornata di sabato 8 febbraio e di 60 mila nella domenica successiva.
Le Ferrovie hanno contribuito a far fronte all'eccezionale affluenza verso la città, nonostante lo sciopero nazionale dei ferrovieri, ricadente proprio nell'ultimo week-end di Carnevale.
L'invito delle autorità locali, prefetto e sindaco, a evitare il blocco totale dei treni nei giorni più critici della manifestazione è stato accolto, grazie anche alla sensibilità delle organizzazioni sindacali verso i problemi che si sarebbero potuti verificare non solo riguardo al Carnevale ma anche sul versante dell'ordine pubblico.
È stato così possibile garantire la domenica i collegamenti tra Venezia e Padova, Treviso, S. Donà, Castelfranco Veneto con 62 treni e altrettanti in senso inverso, più il collegamento con Mestre nella serata di sabato.
Il servizio dei treni navetta tra Venezia e Mestre ha permesso di superare la criticità verificatasi domenica mattina per la chiusura al traffico per alcune ore del ponte translagunare, a causa della nebbia.
L'utilizzo del treno è stato al limite della capienza.
La vendita dei biglietti, malgrado la chiusura delle biglietterie di stazione, è stata svolta attraverso 32 punti vendita a terra, gestiti direttamente dalla Direzione regionale Fs Veneto, individuati nelle località servite dai collegamenti garantiti.

Paolo Galletta

Treno Trekking 1997

Programma Abruzzo

Per informazioni: Direzione regionale trasporto locale, via Ferrari n° 1 – Pescara (tel. 085/4282099)
Orario: da lunedì a venerdì dalle 9.00 alle 12.00
Per chi si prenota è previsto uno sconto sul biglietto ferroviario

Il programma è alla sua seconda edizione ed è frutto della collaborazione tra la Direzione regionale trasporto locale Abruzzo e il Club alpino italiano, sezioni di Pescara e dell'Aquila. Nel calendario che segue sono indicati con "T" (turistico) gli itinerari poco impegnativi su mulattiere o sentieri evidenti, dove si richiede conoscenza dell'ambiente montano e preparazione fisica alla camminata; con "E" (escursionistico) sono distinti i percorsi mediamente più impegnativi con possibilità di passaggi su nevai residui o su pendii ripidi.
Domenica 4 maggio *Stazione di Palena – Monte Pizzalto* (difficoltà "E" – dislivello m 700 – durata 5 ore e 30'): attraverso il Quarto di S. Chiara e Le Morge, verso la vetta del monte (1.966 m).
Domenica 18 maggio *Stazione di Sella di Corno – Monte Calvo* (difficoltà "E" – dislivello m 1.005 – durata 6 ore): da Fosso di Val Bassa alla vetta (1.901 m) e ritorno da Rocca di Corno.
Domenica 1 giugno *Stazione di Popoli – Monte Corvo* (difficoltà "E" – dislivello m 750 – durata 7 ore): verso le "Fonti" e il Rifugio di Monte Corvo, dove termina l'escursione. Pasto caldo offerto dalla sezione Cai di Popoli.
Domenica 29 giugno *Stazione di S. Ilario del Sangro – Colle della Monna* (difficoltà "E" – dislivello m 800 – durata 6 ore): dal Passo delle Crocelle (1.650 m) alla vetta del Colle della Monna (1.693 m).

Dario Recubini

Programma Marche

Per informazioni e prenotazioni:
Dopolavoro ferroviario di Ancona (tel. 071/204165 – 5923780)
Orario: dal lunedì al venerdì dalle 9.00 alle 12.00 (sabato precedente l'escursione dalle 9.00 alle 11.00)
- Ufficio Informagiovani (tel. 071/54954)
Orario: martedì, giovedì, sabato dalle 10.00 alle 13.00
martedì, giovedì e venerdì dalle 17.00 alle 19.30
- Club Alpino Italiano sez. di Ancona (tel. 071/2070696)
Orario: mercoledì e venerdì dalle 18.30 alle 20.00
- Club Alpino Italiano sez. di Pesaro (tel. 0721/67352)
Orario: mercoledì dalle 17.00 alle 19.00, sabato dalle 16.00 alle 17.00
Per chi si prenota è previsto uno sconto sul biglietto ferroviario

L'iniziativa, nata tre anni fa dalla collaborazione tra la sezione di Ancona del Cai e la Direzione regionale trasporto locale Marche, ha riscosso nelle precedenti edizioni un buon successo di partecipazione. Quest'anno il programma viene riproposto con alcune novità organizzative.
Tra i promotori si aggiungono Legambiente di Ancona, il Comune di Ancona (che mette a disposizione la struttura di "Informagiovani"), il Dopolavoro ferroviario, la sezione di Pesaro del Cai. Fra gli sponsor si ringraziano l'Apt di Fabriano e la Comunità montana Esino-Frasassi.
Prezioso e altamente qualificato è il ruolo del Cai. Prima di ogni escursione gli accompagnatori esaminano il percorso, controllano la condizione dei sentieri e i tempi di percorrenza; quindi viene elaborato un volantino con tutte le informazioni necessarie e messo in distribuzione prima della data in calendario.
Ai gruppi di partecipanti viene poi consegnato quanto occorre per garantire sicurezza all'escursione, per esempio guide specializzate, torce, radiotelefoni. A seconda del grado di difficoltà, possono partecipare anche famiglie con bambini.
Domenica 2 marzo *Stazione di Albacina – Eremo Dell'Acquarella* (difficoltà "T" – dislivello m 550): Festa della donna al Piccolo Eremo, sulle pendici del monte Cipollara (Cai Ancona).
Domenica 23 marzo *Stazione di San Donato – S. Emiliano in Congiuntoli* (difficoltà "T" – dislivello m 700): visita all'Eremo situato alla confluenza tra il Sentino e il Rio Freddo (Legambiente).
Domenica 6 aprile *Stazione di Spoleto – Monteluco* (difficoltà "T" – dislivello m 500): visita agli Eremi di Monteluco (Cai Ancona).
Venerdì 25 aprile *Stazione di Ronta – Crespino D. Lamone* (difficoltà "E" – dislivello m 850): tratto del "Camminaitalia", sentiero organizzato dal Cai lungo gli Appennini (Cai Pesaro).
Domenica 11 maggio *Stazione di Matelica – Campo della Bisaccia* (difficoltà "T" – dislivello m 600): traversata per sentieri tra prati e pascoli in fioritura primaverile (Legambiente).
Domenica 25 maggio *Stazione di Gualdo Tadino – Monte Penna* (difficoltà "E" – dislivello m 900): traversata da Gualdo a Gaifana, dal-

la gola delle sorgenti alle praterie del Penna (Cai Ancona).
Domenica 8 giugno *Stazione di Fabriano – Eremo M. Cucco/Val di Ranco* (difficoltà "T/E" – dislivello m 600/1.000): due itinerari in mountain bike nel Parco nazionale del Monte Cucco (Cai Ancona).
Sabato 21/domenica 22 giugno *Stazione di Foligno – Notturna Spello/Assisi* (difficoltà "E" – dislivello m 950): traversata notturna per "I Mortari" del Subasio e l'Eremo delle Carceri (Cai Ancona e Spoleto).

Luigi Rinallo

PRIMAVERA IN BICICLETTA

CAMPANIA

Ha ormai dieci anni l'associazione napoletana *Cicloverdi*, aderente alla Fiab (Federazione Italiana Amici della Bicicletta). Nata quando la bicicletta non era ancora intesa come mezzo di impiego per il tempo libero e superando le comprensibili difficoltà aggregative e di comunicazione proprie dei grandi centri urbani, l'associazione è riuscita a raggiungere un soddisfacente numero di iscritti, grazie all'appassionata opera di proselitismo fatta con ogni mezzo disponibile, dal volantinaggio al contatto umano, cercato con convinzione e tenacia.
In effetti, la conformazione orografica della città di Napoli, che dalle colline di Posillipo, del Vomero e di San Martino degrada quasi improvvisamente alla costa marina, e le strade strette, a intenso traffico veicolare, non invogliano troppo a usare la bici a scopo turistico.
Un aiuto è giunto in tal senso dal Comune di Napoli, che ha recentemente programmato la realizzazione di piste ciclabili.
La Campania offre d'altra parte molte opportunità per escursioni fuori della cerchia cittadina. I Campi Flegrei, la penisola sorrentina, la costiera amalfitana, la zona compresa nel triangolo Caserta-Capua-massiccio del Matese, il Cilento sono solo alcuni esempi di possibili itinerari da percorrere in bicicletta.
Essi offrono, tra il mare e la montagna, una varietà di ambienti naturali e di bellezze incantevoli che l'uso della bicicletta consente di godere al meglio.
Nell'ambito delle *Erculiadi*, la tradizionale manifestazione culturale e sportiva organizzata dal Comune di Bacoli e dagli operatori turistici della zona flegrea, è stata affidata all'associazione Cicloverdi l'organizzazione di un **raduno di tre giorni nel prossimo mese di aprile**.

Il programma prevede:
venerdì 25 e sabato 26 aprile visita in bici a Cuma, al Castello e alle Terme di Baia, alla Solfatara di Pozzuoli e al Monte Nuovo;
domenica 27 aprile lunga escursione per tutta la zona, che sarà chiusa, per l'occasione, al traffico privato.
Per informazioni: Cicloverdi tel. 081/5511984 (venerdì sera) oppure Gino Aji tel. 081/5583339 (pomeriggio giorni feriali).
Le iniziative e le necessità dei cicloamatori sono seguite con particolare attenzione dalle Ferrovie dello Stato.
La Direzione regionale Fs della Campania ha già previsto di incrementare, con l'orario estivo, l'offerta del servizio bici al seguito del viaggiatore, in particolare sulla relazione Napoli-Cassino e viceversa (sia via Cava de' Tirreni, sia via Bivio Grotti), con alcune corse feriali e festive.

Teodoro Oliva

LIGURIA

Il Circolo *Amici della Bicicletta* di Genova ha predisposto un calendario di gite ed escursioni, alcune riservate ai soci, altre aperte a tutti.
Questo è il programma delle iniziative per il periodo marzo-maggio 1997.
Domenica 9 marzo *A pedali nel Ponente ligure* – cicloescursione bici + treno sulle strade della Riviera di Ponente, tranquille e poco trafficate nel primo periodo primaverile.
Domenica 16 marzo *Pedalando con i milanesi, lontano dalla nebbia, a Camogli* – cicloescursione bici + treno, organizzata insieme all'associazione milanese "Ciclobby", con possibilità di proseguire da Camogli fino a San Rocco.
Domenica 23 marzo *Borghi medievali tra Vallecrosia e Val Nervia* – cicloescursione aperta a tutti.
Domenica 6 aprile *Vobbia e il Castello della Pietra* – cicloescursione bici + trenino: ai partecipanti la scelta di raggiungere Vobbia direttamente da Genova con i pedali, oppure con il trenino fino a Casella.
Domenica 13 aprile *Pedalando in riva al mare da Voltri a Celle* – cicloescursione bici + treno, pedalando in riva al mare lungo l'Aurelia, dove un tempo correva il treno, seguendo un percorso che si snoda attraverso bianche scogliere, pini, ulivi, lecci e ginestre.
Domenica 20 aprile *Il lago di Massaciuccoli e Lucca* – cicloescursione aperta a tutti, dalla Versilia alla Lucchesia, fino a Pisa. *Tra la Versilia e le Alpi Apuane* – cicloescursione aperta a tutti, da Sarzana fino a Carrara, Massa, Pietrasanta e Camaiore.
Da venerdì 25 a domenica 27 aprile *Il Valdarno da Pisa a Firenze, fra antiche chiese, borghi e castelli* – viaggio bici + treno. Da Pisa si risalirà il corso dell'Arno, per raggiungere in tre giorni Firenze (passando da San Miniato e Vinci).
Da mercoledì 30 aprile a domenica 4 maggio *Da Trieste a Pola, giro dell'Istria* – viaggio bici + treno. Una pedalata in una zona inesplorata, ricca di natura, paesaggi e storia.
Domenica 4 maggio *Il Passo del Bocco di Bargone e la Val di Vara* – cicloescursione mtb + treno. Un giro ad anello da Sestri Levante, attraverso la Val Petronio, salendo sul Passo del Bocco a quota mille, discendendo in volata in Val di Vara, fino al Santuario di Velva e ritorno a Sestri.
Sabato 10 e domenica 11 maggio *Due giorni in compagnia di "Bici e Dintorni"* – cicloescursione bici + treno, guidati dal gruppo torinese nelle verdi colline delle Langhe con sosta ad Alba.
Domenica 11 maggio *Bicinfamiglia nell'Oasi dell'Entella* – cicloescursione aperta a tutti, a cui potranno partecipare anche i più piccoli, accompagnati da genitori e nonni. Il percorso condurrà fino ai prati della Valfontanabuona.
Domenica 18 maggio *Bicincittà (manifestazione di carattere nazionale Uisp – Unione Italiana Sport Popolari)* – pedalata urbana.
Domenica 18 maggio *Aria pura, laghi e agriturismo* – cicloescursione mtb + treno, da Chiavari al lago di Giacopiane e poi al valico della Forcella.
Domenica 25 maggio *Operazione Spiagge Pulite (manifestazione di carattere nazionale Legambiente)* – consueto appuntamento di primavera: raggiungere in bici una spiaggia e ripulirla a fondo, divertendosi.
Per informazioni: Circolo Amici della Bicicletta, via Caffa n° 3/5 – 16129 Genova, tel. 010/3621357. Le gite ed escursioni aperte a tutti sono organizzate dall'Agenzia Faro Viaggi e Turismo, via Garibaldi n° 16r - Genova, tel. 010/2470854.

CURIOSITÀ

Un castello sui monti della Lucania

Sulla tratta da Potenza Inferiore a Metaponto sorprende la maestosa mole delle "Dolomiti Lucane", all'altezza della stazioncina di Campomaggiore-Pietrapertosa, che si affaccia a strapiombo sul fiume Basento. A pochissimi chilometri, abbarbicata a più di mille metri sul livello del mare, c'è Pietrapertosa, un piccolo paese di duemila anime, dal quale nelle giornate più terse è possibile contemplare il Golfo di Taranto, distante 120 chilometri.
In questo angolo della Lucania si trova, quasi interamente scavato nella roccia, il più inespugnabile castello della regione. Di notevole importanza strategica, nel 1176 ospitò – particolare che lo rende ancora più suggestivo e misterioso – il Giustiziere di Basilicata. Adiacente a esso, mimetizzata nella roccia, c'è una torretta di forma circolare, costruita in blocchi di pietra locale.
All'interno del castello, il cui ingresso è raggiungibile mediante una ripida scala, ci sono i pochi vani giunti fino a noi: la sala del trono e la stanza della regina.
Per ulteriori informazioni rivolgersi alla Direzione regionale trasporto locale della Basilicata, tel. 0971/497246 – fax 0971/497326.

Vittorio Moffa

Liguria: la focaccia di Recco va all'università

Le origini della famosa focaccia col formaggio, arcinota anche col nome di "focaccia di Recco", risalgono ai tempi dei Saraceni che, con le loro scorribande, costringevano spesso gli abitanti a rifugiarsi sulle montagne. Là, infatti, l'abbondanza di greggi e frumento forniva gli ingredienti di base della focaccia che i "fuggiaschi" impastavano: prima una sfoglia, poi uno strato di formaggio, la seconda sfoglia, infine un po' d'olio d'oliva, una cottura al punto giusto (in abbondanza c'era anche la legna da ardere!) ed ecco la famosa "fugassa", come la chiamano i liguri. La giornata dei liguri è da sempre accompagnata, allora come oggi, anche da altri tipi di focaccia: normale (cioè con farina, olio e sale), oppure nelle sue varianti con cipolla o con olive o con salvia o quant'altro, come prima colazione (o seconda) o per uno spuntino fuori pasto. La focaccia al formaggio, forse perché costituisce un pasto completo, è quella che ha conquistato un posto di primissimo piano, tanto da diventare famosa anche oltremare. La Pro-loco di Recco rende onore all'invenzione dei suoi antenati **la quarta domenica di maggio** di ogni anno con la "Festa della focaccia", vera e propria sagra gastronomica, durante la quale turisti, visitatori e, naturalmente, tanti "recchelini" possono assaggiare in piazza la tipica focaccia ligure. Ogni anno è un assalto allo stand, tanto che la frase "non faremo in tempo a sfornarla che...", scelta come motto ufficiale della festa, non viene mai disattesa.
Al tradizionale appuntamento è legato anche un record: nel 1990 i panificatori recchesi sfornarono in piazza per la prima volta al mondo la focaccia con formaggio più grande (quasi quattro metri di diametro, due uniche enormi sfoglie) uscita da un forno costruito appositamente per l'occasione, quello da cui ogni anno vengono estratte le centinaia di teglie con focaccia al formaggio che profumano Recco per una giornata.
Ma cosa c'entra la focaccia con l'università? Da due anni, in occasione della Festa della focaccia, la Pro-loco di Recco organizza uno stand appositamente allestito per i bambini delle ultime classi della scuola materna. L'iniziativa è stata definita dalla stampa l' "Università della Focaccia": i bambini, vestiti da piccoli fornai, sotto la guida di esperti del settore, preparano la loro prima focaccia col formaggio, che viene poi regolarmente cotta, al pari di quelle "vere", nel grande forno in piazza.
Per informazioni: Pro-loco di Recco, tel. 0185/722440.

Fulvio Bergaglio

In viaggio nel Molise, alla ricerca dell'Homo Aeserniensis

Chi si accinge a visitare il Molise è certo di poter trascorrere giornate di intense emozioni, sia per la bellezza e la varietà dei paesaggi (dal mare della costa adriatica agli oltre 2 mila metri dei monti del Matese) che per la genuina ospitalità con cui verrà accolto.
Da non trascurare è anche il capoluogo della Pentria, Isernia, con la parte vecchia della città attraversata dall'antica via, ricalcante il "decumano", da cui si dipartono innumerevoli "vichi", dove la vita sembra essersi adagiata nei ritmi dei secoli passati.
Di particolare interesse sono la Fontana Fraterna, costruita con elementi lapidei tratti dal mausoleo della famiglia Ponzia, cui appartenne Ponzio Pilato; la Cattedrale, ricalcante la base dell'antichissima basilica italica, che sta ritornando alla luce con monumenti di grande rilievo; il Museo Nazionale della Pentria, dove sono custodite numerose vestigia della civiltà sannitica e di quella romana. Degne di nota sono anche le tradizionali lavorazioni del merletto a tombolo, della ceramica e del ferro battuto.
La zona in cui sorge Isernia costituiva un tempo l'habitat dell'Homo Aeserniensis, che è stato definito l'Antenato d'Europa. All'estrema periferia della città nel 1979 vennero infatti ritrovati quelli che sono forse i più importanti resti paleolitici del continente: l'accampamento di un uomo vissuto un milione di anni prima di Cristo, che costituisce uno dei rarissimi esempi europei di insediamento abitativo all'aperto.
Tra i reperti si è infatti potuto riconoscere il pavimento di una capanna composto di ossa di grandi mammiferi e di almeno dieci crani di bisonte. L'aleato della capanna, che possiamo immaginare costruito con frasche e altro materiale deperibile, era sostenuto da zanne di elefante infisse nel suolo a guisa di pali.
Degli oltre trentamila metri quadri dell'intero insediamento, gli scavi, compiuti da studiosi dell'Università di Ferrara, ne hanno portato alla luce solo una piccolissima parte, circa ottanta, nei quali sono stati tuttavia recuperati centinaia di resti di animali. È stato anche ritrovato un "focolare", conservatosi integro.
Si sposta così all'indietro di centinaia di migliaia di anni l'uso del fuoco da parte dell'uomo. Sono inoltre emerse alcune pietre segnate da tracce di ocra, che fanno datare a quello stesso periodo anche l'utilizzazione del colore.
L'accampamento di Isernia oltre a fornire una gran mole di informazioni sulla vita delle popolazioni preistoriche potrà contribuire a far luce sulla storia geologica del Quaternario mediterraneo.
I reperti dell'Homo Aeserniensis sono stati esposti anche al Musée de l'Homme di Parigi, al Museo Nazionale Pigorini di Roma, al Palazzo Ducale di Venezia e al Centro Leonardo da Vinci di Torino, richiamando milioni di visitatori.
Per permettere alle numerose scolaresche interessate alla storia dell'Antenato d'Europa di raggiungere Isernia in treno, la Direzione regionale trasporto locale del Molise ha programmato speciali offerte di turismo scolastico.
Sono possibili escursioni anche di un solo giorno.
Per ogni informazione sul viaggio e sulla visita alla città di Isernia e al Museo Nazionale della Pentria si può contattare la Direzione regionale trasporto locale del Molise, tel. 0874/311133 – fax 0874/92611.

V.M.

Il Carnevale cagliaritano

Come è oramai consuetudine da tempo, la locale associazione del Dopolavoro ferroviario ha curato anche quest'anno, su delega dell'Assessorato Sport-Turismo e Spettacolo del Comune di Cagliari, il coordinamento dei gruppi di impegno dei quartieri cittadini di Castello (Gruc), di Stampace (Gioc), del villaggio Pescatori, dell'Associazione Opera di S. Eulalia e dell'Apis, per l'organizzazione del Carnevale cagliaritano.
L'impegno non si è comunque limitato ai soli aspetti organizzativi. I ferrovieri aderenti al dlf hanno infatti sfoderato le loro capacità creative, allestendo quattro carri allegorici in cartapesta, secondo la tecnica "viareggina".
I lavori sono stati diretti dal "maestro" Florio Marescalchi, ferroviere in pensione dell'Officina Manutenzione Veicoli di Cagliari, nei locali messi a disposizione dalle Fs.
I quattro carri che hanno sfilato rappresentavano, nell'ordine, *la locomotiva a vapore*, che ha emesso il caratteristico fischio ed ha sbuffato vapore al borotalco e coriandoli; i *personaggi del Gobbo di Notre Dame* di Disney (i bambini in maschera sulla pedana sono stati particolarmente apprezzati dal pubblico presente); *la vita di un villaggio indiano*, un carro multicolore applauditissimo da grandi e piccini; *la Ruota della fortuna*, un carro ironico con il mezzo busto dell'allenatore del Cagliari, Carletto Mazzone, a testimonianza dell'amore per la squadra del cuore e del disagio dovuto all'attuale difficile posizione in classifica.
La mattina di domenica 9 febbraio i carri sono stati presentati ai bambini (e ai loro genitori e nonni) nel piazzale della stazione, mentre la sera e martedì 11 hanno sfilato, con in testa la locomotiva a vapore, per le strade del centro, fra due lunghe ali di folla.
Ogni carro era seguito dai personaggi popolari della vita cittadina settecentesca dei quattro quartieri storici di Marina, Stampace, Castello e Villanova, che ballavano sopra un tappeto di coriandoli e stelle filanti, cantando, al ritmo cadenzato dei tamburi, la *ratantira*.
Tra loro erano presenti le figure più caratteristiche della Cagliari dell'epoca: *IS PICCIOCCUS DE CRÒBI* (i ragazzi con le ceste che portavano la spesa alle signore), *IS TIAULUS* (i diavoli che terrorizzavano le notti dei bambini), *IS CARRETTONERIS* (i trasportatori con carro a buoi), *S'ORERI* (il fannullone che contava in panciolle il trascorrere delle ore), *IS DIRAS* (le balie vestite di bianco), *IS PISCADORIS* (i pescatori con i vassoi dei pesci), *IS PALLIAZUS* (i pagliacci) e *SU DOTTORI* (il medico). Chiudeva il corteo *SU CANCIOFFALI* (il re carnevale) bruciato a fine serata sotto il cielo della notte, illuminato dai fuochi d'artificio.

Giorgio Asuni

Il Coro della Sosat ha compiuto 70 anni

Il 24 maggio 1926 nasceva a Trento il primo coro di "montagna" per opera di alcuni ragazzi della Sosat (Sezione operaia della società alpinisti tridentini).
Alcuni dati aiutano a sintetizzare l'attività del coro: 1.200 concerti nei maggiori teatri europei; numerose partecipazioni a film, trasmissioni radiofoniche e televisive; 20 dischi a 78 giri (la prima incisione è del 1933 per conto della Columbia), 11 Lp, 14 musicassette, 3 Cd. Fra le onorificenze più significative, il coro può vantare quella dell'Ordine del Cardo per l'impegno a favore delle genti di montagna, e l'Aquila di San Venceslao, massimo riconoscimento della città di Trento per meriti culturali.
Capostipite e matrice della tradizione corale alpina, che nel solo Trentino annovera ben 78 gruppi, il Coro della Sosat orienta la sua attività alla conservazione e valorizzazione del canto popolare alpino, sia del Trentino che di altre regioni d'Italia, attingendo anche al folklore internazionale, ed ha al suo attivo la pubblicazione di numerose raccolte musicali. Il coro si esprime in concerti della durata di circa due ore con l'esecuzione di 18-20 brani scelti da un vasto repertorio, composto in prevalenza da armonizzazioni ed elaborazioni originali proprie. Esattamente 246 i coristi che si sono avvicendati in questi settant'anni e che hanno vestito la "gloriosa uniforme" della Sosat. «Dilettanti con la coscienza dei professionisti», ebbe a dire Mario Soldati dopo un loro concerto tenuto al Circolo della stampa di Milano.
I festeggiamenti del 70° anniversario dalla fondazione sono iniziati il 18 maggio dello scorso anno con un concerto celebrativo tenuto presso l'auditorium Santa Chiara di Trento, gremito fino all'ultimo "gradino". Il fitto calendario di esibizioni in questo anno "speciale", che ha registrato anche impegni in Germania e in Messico, terminerà con un grande concerto a Dresda previsto per il mese di maggio.

M.B.

SOSTE IN GALLERIA

Appuntamenti di marzo

Pompei. Abitare sotto il Vesuvio
Ferrara, Palazzo dei Diamanti – Corso Ercole I d'Este n° 21
fino all'11 maggio – orario: dalle 9.00 alle 19.00
Informazioni: tel. 0532/209988

Un'esposizione di settecento pezzi, riuniti per la prima volta da quando furono scavati due secoli fa, a illustrare diversi aspetti della vita dei romani nella città



sepolta sotto la lava del vulcano nel 79 d.C.
La rassegna si propone di ricreare ambienti e momenti del vivere quotidiano, che una visita agli scavi, oggi, non è più in grado di svelare. Gli arredi degli interni delle famose dimore romane sono ricostruiti attraverso un'accurata scelta di materiali: mosaici e argenterie, bronzi e gioielli, vasi, attrezzi da lavoro, letti, stufe, affreschi, ritratti, sculture, monete.
L'allestimento si deve a Gae Aulenti.

John Deakin
Firenze, Museo di Storia della Fotografia Fratelli Alinari
Palazzo Rucellai, via della Vigna Nuova n° 16r (tel. 055/218975-213370)
fino al 31 marzo – orario: dalle 10.00 alle 19.30 (venerdì e sabato fino alle 23.30), chiusura mercoledì

Circa 130 fotografie in bianco e nero, scattate da un artista eccentrico, collaboratore della redazione inglese di "Vogue" negli anni '50. La mostra riserva ampio spazio ai ritratti realizzati da Deakin, in particolare nell'ambiente intellettuale e trasgressivo del quartie-







re di Soho a Londra. Molti anche i ritratti di attori e personaggi del cinema (Gina Lollobrigida, Simon Signoret, Yves Montand, John Huston, Luchino Visconti).

Americani
I fotografi di Magnum raccontano gli States

Milano, Palazzo dell'Arengario – Piazzetta Reale fino al 22 aprile – orario: dalle 9.30 alle 19.30 (giovedì fino alle 22.00), chiusura lunedì

46 fotografi dell'Agenzia Magnum (da Robert Capa a Henri Cartier-Bresson, da Elliott Erwitt a Eugene Smith, da Bruce Davidson a Ferdinando Scianna), con circa duecento immagini, ci raccontano il "sogno americano" degli ultimi cinquant'anni e cosa si cela dietro la sua facciata. Un viaggio coast to coast, per osservare e interpretare gli States, alla riscoperta dei grandi miti – Marilyn, Paperino, la Coca Cola, Hollywood – mettendo a fuoco le grandi contraddizioni di oggi, con lo sguardo proteso verso ciò che verrà.

Milo Manara
Torino, Spazio Mostre I Portici – Lingotto, via Nizza n° 262
fino al 31 marzo – orario: dalle 10.00 alle 20.00 (venerdì fino alle 22.00), chiusura lunedì
informazioni tel. 011/6505287

Una mostra antologica dedicata a Milo Manara, uno dei più importanti illustratori italiani, apprezzato dalla critica nazionale e internazionale, collaboratore di Hugo Pratt e di Federico Fellini. In esposizione storie (*Lo scimmiotto, H.P. e Giuseppe Bergman, L'uomo di carta, Il profumo dell'invisibile, El Gaucho*) e tavole (*Mostra del Cinema di Venezia* – 1989, *Fellini sognatore* – 1992, *Ritratto di Federico Fellini* – 1994, *Giulietta* – 1995, *Illustrazione per Legambiente* – 1995, *Scenografia per Balletto Fellini* – 1995).

NOTIZIE CHARTER

I "Treni del sorriso": un team di successo per operatori e ferrovie

I Treni del sorriso: è questo lo slogan di un'iniziativa rivolta alla terza età, siglata UNITOUR-MYTEAM - MARKETING TURISMO E CHARTER, un ulteriore esempio dell'oramai consolidata collaborazione tra Ferrovie dello Stato e operatori turistici, che vanta già numerosi e significativi successi. A coloro che hanno più tempo libero da vivere e da impiegare al meglio – anziani, pensionati – sono indirizzate le proposte di un pool di operatori turistici di Lombardia, Veneto, Emilia Romagna, Piemonte, Lazio e Marche, uniti in un consorzio, denominato *My Team*, con un'offerta di prodotti, prezzi e qualità assolutamente competitivi.
Alla clientela che prenota un soggiorno quindicinale nell'isola di Ischia viene riservato un pacchetto che comprende il trasporto, il collegamento con le località termali e balneari della bellissima isola partenopea, il soggiorno in alberghi tutti rigorosamente a tre e quattro stelle. Il trasporto di andata e ritorno da Milano a Pozzuoli viene effettuato la domenica (con frequenza quindicinale) con treni turistici charter, noleggiati dagli operatori del Consorzio *My Team* e organizzati nello specifico dall'operatore *Unitour* di Bergamo: la partenza è al mattino dalla stazione di Milano Lambrate, con fermate a Piacenza, Parma, Reggio Emilia, Modena, Bologna, Firenze e Roma.
Per i partecipanti la vacanza inizierà sul treno, dove le pause tra la colazione e il pranzo serviti a bordo potranno essere allietate da giochi individuali o di società, distribuiti o organizzati da gentilissime hostess, a disposizione per ogni assistenza ai passeggeri. All'arrivo nella stazione di Pozzuoli i viaggiatori saranno trasportati al molo, dove si imbarcheranno su un aliscafo per raggiungere Ischia e quindi l'hotel prescelto. Seguiranno quindici splendidi giorni, in cui si potrà godere delle tante opportunità di escursioni e di relax offerte dall'isola: cure termali, mare e spiaggia, passeggiate, visite agli scavi archeologici, al castello aragonese e alle chiese settecentesche. Il riposo e il movimento saranno integrati dal divertimento, assicurato con l'animazione proposta durante il giorno e la sera.
Un'offerta turistica veramente "speciale", studiata nei minimi particolari, a partire dal trasporto, con treni charter riservati, che si prestano a rispondere in modo adeguato alla domanda turistica dei clienti più anziani, garantendo comodità, spazio, possibilità di socializzare e compattezza del gruppo.
Per conoscere nel dettaglio i prezzi, le modalità di prenotazione e i soggiorni in programma fino al prossimo autunno, si può contattare direttamente: *BERT-UNITOUR Bergamo, tel. 035/233505-211013.*



Passaggio in Sicilia: un treno d'epoca per una crociera nell'arte, nella storia, nella cultura e nella natura di Sicilia

Per il 1997, grazie alla collaborazione tra le Fs e un importante tour operator siciliano, e grazie a un progetto "nel cassetto" del Marketing Turismo e Charter, è in fase di realizzazione un'importante e innovativa proposta: *treno crociera itinerante in Sicilia*, legato all'offerta di pacchetti turistici a tema, con itinerari d'arte, cultura, folklore, gastronomia e natura.
Il treno Etr 250 Arlecchino, della flotta in dotazione al Marketing Turismo e Charter, un convoglio d'epoca completamente restaurato nei suoi 170 posti tutti di prima classe, con un doppio belvedere in testa e in coda e con un ampio spazio snack, darà "un passaggio" a coloro che desidereranno riscoprire le bellezze artistiche, culturali e naturali di Sicilia.



L'offerta, di cui si potrà usufruire nei prossimi mesi di settembre (a partire da sabato 6) e ottobre, prevede la possibilità di realizzare un tour in treno, nello scenario di colori e atmosfera autunnale, da Catania o Palermo (in concomitanza con l'arrivo dei principali voli nazionali e internazionali dagli aeroporti delle due città), integrato da transfer in pullman Gran Turismo, verso Acireale, Taormina, Giardini Naxos, Tindari, Ortigia Siracusa, Noto, Ragusa, Monreale, Erice, Segesta e Cefalù. Il tour permetterà, attraverso la suddivisione in due moduli di offerta, di effettuare, a scelta del cliente, escursioni a tema artistico-culturale, oppure a tema naturalistico, gastronomico e di folklore. Al tour è possibile associare una settimana di soggiorno in splendidi alberghi a Isola delle Femmine (PA) o a Selinunte (TP), per una settimana di mare o relax.
Tour e soggiorni prevedono la formula "all inclusive" per tutti i servizi (di ristorazione, bagaglio, transfer e sistemazione alberghiera) in ottimi alberghi a tre o quattro stelle.
La proposta, realizzata con il tour operator, sarà offerta tramite le agenzie di viaggio al mercato individuale e quindi ai turisti italiani e stranieri, tramite gli operatori specializzati nell'incoming.
Il progetto è stato presentato in occasione della B.I.T. '97, in una conferenza stampa sul tema *Il Mezzogiorno nella programmazione turistica Fs.*

I NUMERI DEL CHARTER

MARKETING TURISMO E CHARTER FS
SEDE CENTRALE: FIRENZE,
TEL. 055/2352796 - FAX 055/2352266

Rappresentanze Territoriali	n° telefono	n° fax
Piemonte - Valle d'Aosta	011/6653983	011/6653984
Liguria	010/267833	010/2742197
Lombardia	02/63712672	02/63712462
Triveneto	045/8092354	045/8092507
Emilia Romagna - Marche	051/6303366	051/6303912
	0541/703537	0541/703579
Toscana - Umbria	055/2352712	055/2352266
Lazio - Abruzzo - Sardegna	06/84905161	06/84905255
Campania - Molise	081/5625301	081/5625161
Puglia - Basilicata	080/5732862	080/5213348
Sicilia - Calabria	090/713170	090/713170

Lettere&lettere

Cari lettori, il filo con voi è sempre più "diretto": sono tantissimi, infatti, gli amici che ci hanno inviato i loro messaggi via E-mail ai quali abbiamo già risposto utilizzando il sistema di posta elettronica (ricordiamo che il percorso per raggiungerci è: *direttore. amicotreno@galactica.it*). Desideriamo ringraziarli insieme a tutti quelli che ci hanno scritto in questi primi due mesi del '97. "Grazie" in particolare a: Mirella Abriani – Milano, Antonio Andriolo – Catania, Ferruccio Annibale – Milano, Alessandro Benussi – Sestri Ponente (Genova), Rosè Besenzoni – Villongo (Bergamo), Giuseppe Bonavita – Salerno, Alberto Bossi – Cassano (Milano), Davide De Antoni – Roma, Maurizio Falco – Napoli, Erika Fielder – Roma, Pino Gallo – Metaponto (Matera), Nello Governatori – Roma, Ada Guarnieri – Milano, Nicola Lombardo – Militello Rosmarino (Messina), Daniele Martina – Genova, Francesca Maspero – Cantù (Como), Luigi Minnalà – Roma, Giuliano Metlica – Trieste, Flavia Murer – Sospirolo (Belluno), Tullio Nagini – Crevoladossola (Verbania), Patricia Padova – Padova, Oliviero Pianca – Bologna, Goffredo Raponi – Roma, Roberta Riboldi – Crema (Cremona), Ermanno Roviera – Ventimiglia (Savona), Alfonso Russo – San Marco (Salerno), Fabrizio Sangalli – Varese, Luigi Savino – Padova, Margherita Scodellaro, Arzene (Pordenone), David Tasso – Marotta (Pesaro), Silvia Terazzi – Borgoticino (Novara), Antonietta Terra – Roma, Stefano Trovato – Rovigo, Paolo Valisneri – San Venerio (La Spezia), Francesco Villa – Genova e Elena Villani – Fiorenzuola (Piacenza).

CRONISTI FRETTOLOSI

Egregio ing. Cesare Vaciago, le precedenti lettere sono state, per lo più, per segnalazioni critiche (sempre però con intenzioni costruttive), la presente è per esprimerLe tutta la mia solidarietà in merito all'ingiusto Suo coinvolgimento nelle inchieste giudiziarie, sia quella sulla quale Lei scrive in margine all'editoriale di "Amico Treno" di gennaio, sia l'altra, insistentemente ripetuta (direi strombazzata) nei telegiornali della Rai dei giorni scorsi, in relazione all'incidente di Piacenza.

Questa Rai, solitamente così ricca di notizie ferroviarie positive, è stata molto incauta nel diffondere, sottolineandoli, gli avvisi di indagine, ben sapendo che la maggior parte dei suoi ascoltatori li recepisce sbrigativamente quali sicuri indizi di colpevolezza, allo stesso modo come nella maledetta settimana degli incidenti ferroviari del decorso gennaio eccedette molto in nefasto strillonaggio e spettacolarizzazione rabbrividente non solo nei telegiornali ma sopra tutto nelle trasmissioni speciali (per esempio quelle di "Cronaca in diretta" di domenica 8 gennaio e del giorno seguente) che scivolarono in sciacallaggio (o almeno così era interpretabile) come facilmente si poteva e si doveva prevedere!

La Rai dovrebbe essere molto più equilibrata nel trattare gli incidenti ferroviari considerato come sorvola sulla maggior parte di quelli stradali; non può con l'incompetenza dei suoi cronisti frettolosi, digiuni di nozioni ferroviarie, arrecare danni enormi alle Fs, specialmente in questo difficilissimo periodo! Chissà quanti milioni di entrate in meno ci sono stati nelle settimane seguenti agli incidenti!

Secondo me la Rai (e in essa gli addetti alla presentazione e manipolazione delle notizie) ha voluto calamitare fortemente l'opinione pubblica su detti incidenti ferroviari (perfino più del troppo fatto negli scorsi anni in analoghe disgraziate circostanze) per cloroformizzare, neutralizzare e cercare di fare ignorare la vivissima rabbia dei disoccupati veri e dei moltissimi contribuenti, non interessati al rinnovo incentivato delle loro auto, provocata dai miliardi regalati a piene mani dal Governo agli automobilisti per fare, ancora una volta, un grandissimo favore alla Fiat e alle consorelle, rabbia ancor più prorompente perché, per farlo, una parte molto cospicua di soldi, racimolati con tanta insistenza dai contribuenti, finiranno all'estero per incentivare la produttività e l'occupazione degli stabilimenti automobilistici stranieri, considerate le preferenze degli acquirenti italiani di vetture.

Con tutta la mia stima Le invio i miei migliori saluti e auguri.

Elvio Biscetti – Rieti

Grazie.

Cesare Vaciago

PIAZZA, BELLA PIAZZA

Con riferimento all'oggetto della vostra pubblicazione nella rubrica "Lettere & lettere" (pag. 46 del n. nov-dic. '96) dal titolo "Saluti", mi preme salutare:

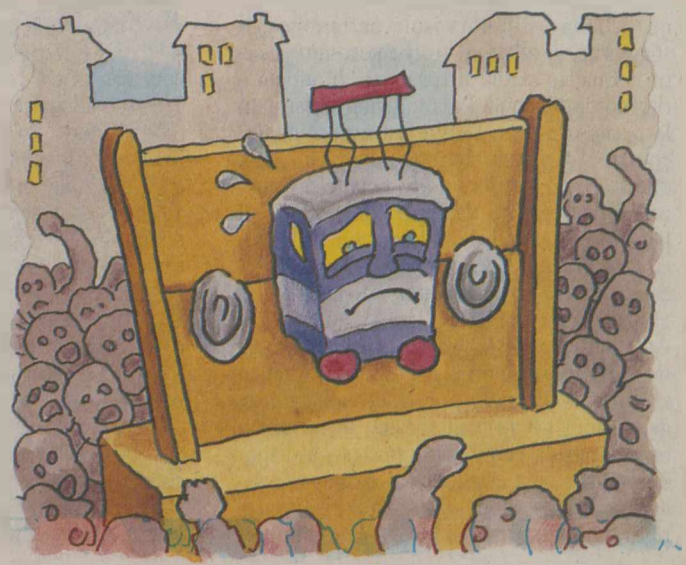
- l'avv. Lorenzo Necci (arrestato e poi liberato con il fischio della locomotiva in occasione dell'uscita dal carcere);

- i Sigg. (?) Capuani-Pollice-Mirra (funzionari Fs arrestati il 21.06.96);

- i Sigg. (?) Troia-Incalza-Maraini-Rigoni-Vaciago, rinviati a giudizio (ma non avevano già il giudizio?) per il caso Nomisma in data 13.12.96 (nel quale caso risulta peraltro indagata la Mortadella di Bologna che sicuramente avrà avuto molti contatti con le Fs-Spa).

Quanto appena sopra detto, naturalmente, non comporterà ai Dirigenti e Collaboratori di "Amico Treno" alcun turbamento psicomentale (perché tale turbamento è la situazione che deriva a seguito di accuse di situazioni create da fatti non logicamente dimostrati).

Se poi tali fatti rientrano nella sfera "MORALE", si può facilmente capire che la reazione dell'individuo <u>normale</u> potrebbe essere anche bestiale (istintiva, perché non attraversata dalla logica); perciò si dice che la "morale" è la fonte più alta di CONOSCENZA.



Quanto poi al modo di curare la vs. rubrica "Lettere & lettere" (della stesura normalmente di otto pagine) chiedo di volere, cortesemente, rispondere ai questi posti con la mia del 21.06.96 (di cui si allega copia), con l'avvertenza che, se entro tempo convenientemente opportuno (trenta giorni), ciò non si verificasse, lo scrivente adotterà il seguente comportamento: invierà settimanalmente, fino alla risposta, fotocopia della lettera stessa a Codesta Direzione.
Con l'occasione suggerisco di volere indicare la data delle lettere che i lettori inviano a Codesta; ciò naturalmente nelle vostre risposte. (...)

Franco Ciampa – Lamezia Terme (Catanzaro)



Le vicende giudiziarie che hanno coinvolto una parte del gruppo dirigente delle Fs le abbiamo vissute con comprensibile sofferenza, ma senza traumi e crisi di coscienza o problemi di carattere morale. Perché – per usare il linguaggio del signor Ciampa – non amiamo le reazioni *bestiali*, da piazza inferocita, da caccia agli untori. Preferiamo invece continuare a pensare che la giustizia si debba fondare sulla ricerca della verità e dunque su indagini di natura logica, che devono provare i rapporti fra sospetti, indizi, prove, testimonianze. L'esatto contrario di quell'atteggiamento superficiale e approssimativo che fa di ogni erba un fascio e, senza distinguere fra le reali responsabilità degli indagati e i nostri personali risentimenti, finisce per mescolare in un solo calderone i colpevoli, gli innocenti, gli antipatici e gli avversari politici. Alla fine che importa se qualcuno era indagato e non rinviato a giudizio, se si trattava dell'indagine su Nomisma o di quella sull'Alta Velocità, se qualcun altro ha dimostrato di essere innocente o se il Presidente del Consiglio non fosse coinvolto nell'indagine sulle consulenze? Si tratta pur sempre di personaggi che militano nello schieramento politico avversario o che hanno il torto di volerci aumentare il prezzo del biglietto del treno e dunque, *bracardianamente*: "in galera!"
Parlavamo di untori. Era un riferimento non casuale. Questa lettera ci ricorda proprio la giustizia praticata nelle pubbliche vie di Milano nel XVII secolo, quei processi sommari che facevano dire al Manzoni (citiamo a memoria) "mentre i tribunali cercavano i colpevoli, il pubblico aveva già trovato". Non furono un grande esempio di civiltà giuridica e soprattutto non aiutarono a sconfiggere la peste.

P.S. Di solito pubblichiamo le lettere che possono interessare maggiormente i lettori, senza preoccuparci dei termini di scadenza... e soprattutto senza tener conto delle avvertenze, anche perché (rimanendo nel mondo manzoniano) non vorremmo che un giorno fosse qualche "brutto ceffo" incontrato per strada a dirci cosa s'ha da pubblicare e cosa non s'ha da pubblicare.

TROPPO SCONTATI I COMMENTI AL CURARO

Leggo oggi sulla vostra rivista n° 9/96 la simpatica lamentela della signora Concettina Barresi. Noto con rammarico che ancora una volta si sia ricorso a confrontare le Fs con "gli altri". Sono una studentessa universitaria pendolare (tratta Milano-Pavia con iR e locali), viaggio regolarmente per tutta l'Europa da quasi dieci anni (Francia, Germania, Svizzera, Austria, Belgio, Olanda, Gran Bretagna, Spagna...), insomma raramente non sono in treno. Sulla base solo della mia esperienza diretta posso dire che:
- i treni tedeschi accumulano ritardi proprio come quelli italiani, tanto per sfatare antiche leggende;
- i treni locali inglesi sono più o meno i nonni dei locali italiani, con tutti gli annessi e connessi quanto a scomodità;
- avete presente il gelo nelle carrozze col riscaldamento guasto? Capita pure in Francia;
- i treni italiani sono quelli con il miglior rapporto qualità/prezzo, in quanto sarà pur vero che se all'iR 2183 aggiungessero una carrozza noi pendolari faremmo meno le sardine, ma con gli stessi soldi con cui io (biglietto BIGE, 20 per cento di sconto, 2ª classe) vado ad Amburgo, sola andata, con le Fs farei Milano-Messina-Siracusa-Caltanissetta in 1ª classe, supplemento IC, e ancora m'avanzerebbe abbastanza per una cenetta al "Savini" di Milano. Senza contare che i controllori italiani sanno comunicare pure con gli stranieri, mentre l'italiano all'estero...

Lidia Meardi – Milano

Caro "Amico Treno", vivo a Venezia. Sono quindi fortunato ad abitare in una città magnifica. Il mio amore sta a Trieste, però! Lei è bellissima (e intelligentissima). Dopo un piccolo screzio serale, decido di partire la mattina seguente all'alba per incontrarla (con una sorpresa) prima che lei vada all'Università. Tutto perfetto. Sveglia alle 4.45, quaranta minuti di strada a piedi, arrivo in stazione. Macchina per l'emissione dei biglietti. Tic toc tic. 12.400 lire (Carta Verde). "Può iniziare il pagamento". Mano al portafoglio: è vuoto. Disperazione: addio amore, addio pace. Che fare? Tornare a casa a prendere i soldi? Perdo due ore, addio sorpresa. Viaggiare senza biglietto? Addio onestà (... e risanamento Fs!). Nella tasca dei jeans trovo 5.400 lire, ne mancano 7 mila. Vedo un conduttore, gli chiedo se è possibile partire con un biglietto da 5.400 lire e farsi arrivare la differenza da pagare a casa. Mi dice che tutto ciò mi costerebbe parecchio. A questo punto succede il miracolo. Forse perché è assonnato come me, forse perché ha un figlio con un amore lontano, forse perché anche lui una volta si è trovato senza soldi, forse perché gli ho fatto tenerezza... insomma, mette le mani in tasca e mi consegna le 7 mila lire dicendomi che, se volevo, gliele potevo restituire spedendole.
E allora, di corsa! Biglietto. Treno. Trieste. Amore.
Piove, ma è bello come se ci fosse il sole!
P. S. La storia d'amore è semi-segreta. Potreste evitare di scrivere il mio nome?

Lettera firmata

Sono una vostra fedele lettrice, mamma di due bambini. Il più grande, che compirà 5 anni tra pochi giorni, è un vero appassionato di treni. Già da più di tre anni siamo assidui lettori di periodici monotematici: la sera, prima di dormire, invece della classica novella, leggiamo gli articoli sui treni.
C'è da dire che forse il "gene del treno" glielo abbiamo trasmesso noi genitori, amanti del treno e del fermodellismo.
Io e mio figlio in questi anni abbiamo passato moltissime ore alla stazione di Prato Centrale a vedere passare i treni e abbiamo potuto conoscere e apprezzare il movimento "umano" che passa dalle stazioni. Abbiamo conosciuto molte persone, ferrovieri, capistazione, poliziotti, e devo dire che è forse proprio per queste che mio figlio vuole diventare da grande "quello che inventerà il treno che va più forte dell'ETR 500". Tutti molto gentili e disponibili verso un bambino che vuol sapere tra quanto passerà il pendolino vecchio e quando quello nuovo, sempre pronti a rispondere alle domande e alle richieste del mio bambino (in particolare coloro che prestano servizio sui treni). Questa mia lettera – sicuramente non da pubblicare – l'ho voluta scrivere perché sappiate che per molti bambini italiani il dorato mondo dei treni esiste anche grazie a questi personaggi che sanno lasciare da parte il "ruolo di ferroviere" per rituffarsi in quello di bimbo che ha la fortuna di guidare o di essere tutti i giorni sul treno. Non possa qui scordarmi dei soci del dopolavoro ferroviario che ogni domenica mattina si ritrovano per far viaggiare sul plastico bellissimo i più piccoli e strani trenini. Vi ringrazio e, come usano fare tutti i vostri lettori, vi propino i miei consigli: non esistono molte iniziative per bambini, i treni speciali, in particolare quelli a vapore, sono poco pubblicizzati. Alcune iniziative sono molto care (la nostra famiglia ha speso abbastanza per far salire sui vari ETR il nostro mini-fan). Segnalo infine la bellissima iniziativa del treno speciale per la promozione del nuovo film della Disney. Con affetto.

Franca Bartolini – Prato

Mi chiamo Gabriele, ho 25 anni e sono uno studente universitario. Per recarmi dalla mia località di residenza alla località di studio uso anch'io il treno, "croce e delizia" degli studenti universitari. Croce perché siamo schiavi dell'orario e dobbiamo imprecare ogni volta che sentiamo che i treni di cui ci dobbiamo servire arrivano in ritardo (cosa che in questi ultimi anni si sta verificando, grazie a Dio, sempre di meno). Delizia perché usando il treno, con le varie riduzioni (la mitica Carta Verde, ad esempio) possiamo risparmiare un sacco di soldi. (...) Lo scorso agosto mi sono dovuto recare a Bielefeld, in Germania, per un corso di tedesco che si teneva nella locale università. Alla stazione di Porto San Giorgio mi si consigliava di telefonare al numero informazioni delle Ferrovie. Ho telefonato a questo numero (del quale prima d'ora non conoscevo l'esistenza) e un'operatrice – dopo aver spiegato ciò di cui avevo bisogno e dopo aver atteso un paio di minuti (durante i quali mi veniva fatto ascoltare l'inizio della "Primavera" di Vivaldi) – mi ha dato tutti gli orari necessari per raggiungere in treno la mia destinazione da Hannover (dove sarei arrivato con l'aereo). Devo farvi i complimenti per un servizio così efficiente. (...)

Gabriele Sbattella – Porto San Giorgio (Ascoli Piceno)

Sono da tre anni un pendolare sulla tratta Genova-Levanto e spesso mi capita di incappare in ritardi e disservizi. In queste occasioni il coro di commenti al curaro e di "mugugni" nei confronti delle Ferrovie è tanto unanime quanto scontato. Quasi mai, invece, mi capita di sentire elogi per la puntualità di un treno o per la gentilezza dei capitreno o dei controllori. Mi ha spinto a scriverti l'episodio accadutomi martedì 27 agosto '96. Ero appena tornato a Levanto con il treno 2297 diretto a Parma, quando mi sono accorto di aver smarrito il portafoglio. Ho subito capito di averlo lasciato sul treno e mi sono rivolto al capostazione, il quale ha avvertito telefonicamente la collega di Riomaggiore. Dopo qualche minuto di attesa, è arrivata la risposta: il capotreno aveva il mio portafoglio (non so se trovato da lui o da un passeggero) e lo consegnava alla capostazione che me lo faceva recapitare a Levanto da un collega con il treno successivo. Un elogio a questa schiera di onesti che ho elencato! Il portafoglio conteneva mezzo milione, oltre a documenti, bancomat, carta di credito e tessere varie. C'era tutto. Ancora grazie!

Riccardo Gallese – Levanto (La Spezia)

Caro "Amico Treno", desidero segnalarti un'azione che potrebbe dirsi oggi "inconsueta". Vorrei che tu la pubblicassi sul prossimo numero, fra le "Lettere e lettere". Domenica 3 novembre 1996 sono partita da Roma (direzione Napoli) col Diretto 2387 delle 8.20. Scesa alla stazione di Falciano-Mondragone (con mazzo di fiori da portare al cimitero e bastone, data la mia età), mi sono accorta di aver lasciato sul sedile della quartultima vettura nientemeno che la mia borsetta a tracolla di pelle marrone (di solito gonfia per tutto ciò che ci metto). Rivoltami al capostazione locale, questi ha telefonato al collega di Villa Literno. La borsetta era lì, consegnata alla Polfer da un finanziere. Nel giro di mezzora ero in possesso di quanto avevo dimenticato e posso assicurare che non mancava proprio nulla: dal portafoglio, con centomila e rotti, alla tessera ferroviaria, a quella dell'Atac di novembre, le chiavi della macchina e via dicendo, fino alle piccole cose che una donna può mettere in borsetta. Ho ringraziato vivamente i due agenti della Polfer (mi hanno risposto "È nostro dovere"), ma desidero rinnovare ancora il mio ringraziamento sia a loro sia ai due capistazione e, soprattutto, al finanziere che l'ha prelevata e consegnata (avevo notato un giovane in borghese nel sedile a fianco e penso che sia stato lui). Grazie a voi tutti e che si sappia per esempio: nel piccolo (e, data la zona, mi si scusi, ma va notato ancor di più) c'è ancora chi ha comportamenti onesti e questi vanno riferiti e lodati a gran voce.

Angela Iaffei – Roma

Egregio direttore, è con molto piacere che intendo segnalare l'ultimo trattamento ricevuto la sera del 14-12-96 da parte del capotreno del Pendolino 9416 delle ore 20.26 nella tratta Bologna-Milano. Avendo io smarrito il mio bagaglio perché rimasto su un altro treno, la persona suddetta si è presa carico del mio problema con competenza e tempestività e, grazie anche all'intervento della Polfer di Milano, ho potuto recuperare la mia borsa e i documenti in essa contenuti. Posso affermare che, con un personale in servizio come questo, la qualità del viaggio in treno risulta nettamente superiore.

Benedetta Bartoletti – Milano

Di solito è l'insolito a fare notizia, la stranezza, la curiosità. Dovremmo quindi avere – in tempi in cui ci si è assuefatti alla maleducazione e alla scorrettezza – una naturale predisposizione a dare risalto alle segnalazioni come queste che abbiamo riprodotto. Invece, quasi mossi da inconscio pudore, abbiamo consolidato l'abitudine di rinviare la pubblicazione degli elogi espressi dai nostri clienti. Ci scusiamo, quindi (con chi ci ha scritto e con i veri destinatari di questa corrispondenza), per il ritardo nella riproduzione delle lettere, citando anche **Massimo Legnani** di Barlassina – Milano (che si complimenta per il comportamento tenuto dal personale in occasione di un guasto al D 2603 – Tirano/Milano C.le – il 21 agosto '96), **Alessandro Lucchini** di Lucca (che, leggendo la lettera dal titolo "Non disturbate il conducente" apparsa sul n° 9/96 della nostra rivista, si è sentito in dovere di ringraziare il personale in servizio l'1/6/96 sull'ETR Valentino da Lucca a Passignano sul Lago Trasimeno e in particolare i macchinisti del deposito di Genova che gli hanno fornito ragguagli tecnici in merito all'Elettrotreno e alla sua storia), **Vincenzo Mollidri** di Arcore – Milano (che desidera ringraziare il capostazione della stazione di Bellano e il capotreno del diretto Milano C.le-Tirano, in servizio nel giorno di ferragosto '96), **Marco Salano** di Levanto – La Spezia (che segnala l'impegno del capotreno in servizio il 18 agosto '96 sul treno 11252 per Sestri Levante) e la **Famiglia Cooperativa Sant'Agabio** di Novara (che ha apprezzato la gentilezza dimostrata nei confronti di una comitiva di persone anziane dal capostazione II aggiunto, il 12 giugno '96 nella stazione di Napoli Centrale).

ANCHE CHI NON FUMA... VUOLE LA SUA PARTE

Vi invio la presente con alcune domande che mi sono fatto come utente e appassionato di ferrovie.

1) Visto che, per esperienza, mi sembra che tra gli utenti di treni iR prevalgano nettamente i "non fumatori" (i posti a loro dedicati vengono occupati per primi), le Fs hanno già in cantiere di modificare la disposizione degli interni delle carrozze MDVE in modo da ampliare i posti in offerta per questi viaggiatori?

2) Riguardo alle carrozze tipo "X", i cui interni non mi sembrano più reggere il passo con i tempi (i piccoli schienali della seconda classe sono sempre stati scomodi), c'è in vista un programma di riqualificazione? Ho avuto l'opportunità di percorrere la tratta Rosenheim-Monaco di Baviera con un iR delle DB e devo confessare che il comfort, la disposizione degli interni e le soluzioni architettoniche mi sono sembrati degni di nota: la carrozza, come forme esterne e porte, era molto simile alle nostre "X" (anche se verniciata in bianco – azzurro – blu), ma i carrelli erano abilitati a 200 km/h.

Penso che molti viaggiatori, oltre al sottoscritto, gradirebbero un giorno vedere in circolazione delle "X" così aggiornate perché, se è vero che anche l'occhio vuole la sua parte, l'avvicendarsi di nuove livree, lasciando però inalterati gli interni, non migliora la qualità della carrozza.

Giannandrea Andreoli – Villadose (Rovigo)



1) Approfittiamo delle osservazioni del signor Andreoli per occuparci nuovamente di "fumo in treno", un argomento sul quale continuano a giungerci molteplici segnalazioni e quesiti. Riprendiamo il tema anche per mettervi al corrente, come vi avevamo promesso su queste pagine, delle ultime novità.

Le considerazioni del lettore di Villa-

dose sono in sintonia con quelle di molti altri clienti. Da tempo era emersa la necessità di offrire ai non fumatori un numero maggiore di posti a sedere e a tal fine era stato avviato uno studio per intervenire con una serie di modifiche sull'attuale suddivisione dei posti all'interno delle carrozze.
Completata la fase di progettazione, è iniziata quella di ristrutturazione. Alcune carrozze MDVE con uno spazio più ampio dove possono alloggiare i non fumatori sono state recentemente modificate e sono già entrate in esercizio.
2) Sul numero di gennaio 1997 di "Amico Treno" abbiamo illustrato il programma di rinnovo del materiale rotabile per il trasporto regionale e interregionale, soffermandoci sui progetti relativi al materiale già in esercizio e a quello di nuova acquisizione. In particolare, abbiamo descritto gli interventi di riqualificazione delle carrozze tipo X, costruite, come giustamente osserva il signor Andreoli, secondo criteri ormai obsoleti. Il programma prevede la ristrutturazione di un primo lotto di duecento carrozze tipo X, che permetterà di ottenere mezzi dotati di climatizzazione, diffusione sonora degli annunci e posti a sedere più confortevoli, con alcuni compartimenti per i fumatori e gli altri ambienti a salone per i non fumatori. Gli interventi di ristrutturazione di questo primo lotto saranno completati in tre anni.

TUTTO ESAURITO

Come ogni anno, non appena giunto a San Benedetto del Tronto per le vacanze, sono corso all'Agenzia di viaggio per prenotare il "Treno della Lirica" per Macerata e sono rimasto sorpreso nell'apprendere il "tutto esaurito".
Da un lato, sono dispiaciuto per la rinuncia, per la prima volta dopo 15 anni ininterrotti di serate (prima del treno usufruivo del pullman organizzato da una Agenzia di viaggio) e, dall'altro, sono lieto nel constatare il crescente successo della vostra iniziativa.
Come poter prenotare da Milano conoscendo per tempo il calendario, tenuto presente che "Amico Treno" contenente la programmazione mi è stato recapitato solo il 18 luglio e quindi non più in tempo?

Giuseppe Valla – Milano

Ho letto con estremo interesse sul numero di luglio-agosto del successo che continua a registrare l'iniziativa il "Treno della Lirica" per Macerata Opera, giunta alla quinta edizione.
Pur lavorando in un'emittente televisiva, figlia di un giornalista professionista e giornalista pubblicista a mia volta, sicuramente per colpa mia, ho saputo del "Treno della Lirica" solo dal numero estivo di "Amico Treno" pervenutomi (sono vostra abbonata) con tre settimane di ritardo per poter usufruire dell'ultimo treno speciale in partenza da Rimini l'11 agosto.
Non sarebbe il caso che certi servizi venissero pubblicati con maggiore anticipo non solo per permettere agli interessati di organizzarsi per tempo per usufruire del servizio, ma anche e soprattutto per consentire a noi, giornalisti del luogo, di riprendere le notizie e rilanciarle, amplificandole, come sicuramente meritano?
Lo stesso discorso vale anche per il servizio pubblicato a pagina 15 dello stesso numero della rivista "In treno verso la riviera di Ulisse" e altre iniziative del genere che considero eccellenti sotto tutti i punti di vista.
Complimenti, comunque, per la completezza e l'attenzione che riservate alle notizie che ospitate in "Amico Treno".

Francesca Biliotti – Rimini

Le osservazioni dei nostri amici ci offrono lo spunto per fare alcune considerazioni.
Sull'ultimo numero dello scorso anno vi abbiamo illustrato i risultati di una ricerca condotta dal Cirm su un campione di abbonati al nostro periodico, con lo scopo di verificare le motivazioni e le aspettative di chi legge "Amico Treno" e di definire il gradimento delle sezioni in cui il periodico è articolato.
Due rubriche in particolare hanno riscosso il maggior numero di preferenze: quella dedicata alla posta e quella riservata alle informazioni di carattere regionale.
Gli esiti dell'indagine del Cirm sono confermati anche dai contenuti di molte missive che riceviamo. Un esempio sono le lettere del signor Valla e della signora Biliotti, che dimostrano l'interesse della clientela per le iniziative e le manifestazioni proposte dalla rivista.
Dopo l'estate, abbiamo pensato perciò di "collaudare" una nuova rubrica, *Iniziative*, un calendario degli appuntamenti locali di richiamo, una breve guida per suggerire itinerari in treno, uno spazio per le curiosità.
L'idea è nata anche sull'onda del successo riscontrato da alcune iniziative presentate in passato. È il caso, ad esempio, del programma di treni speciali organizzato per la stagione lirica '96 di Macerata, sui quali è stato registrato il tutto esaurito.
La "rinuncia" alla quale è stato costretto il signor Valla ne è una prova. Una conseguenza che (condividendo le sensazioni espresse dal lettore) ci procura nello stesso tempo soddisfazione e rammarico. L'appunto mossoci è infatti sacrosanto: le informazioni intempestive sono spesso inefficaci.
Purtroppo la convenzione con l'Associazione Arena Sferisterio di Macerata è stata definita poco prima della chiusura del numero 7/96 del nostro periodico e quindi non ci è stato possibile diffondere la notizia con il dovuto anticipo. A questo dobbiamo sommare l'incresciosa ripetersi dei ritardi nelle consegne postali della rivista (il numero 7 – bimestrale luglio/agosto – è stato chiuso per la stampa alla fine di giugno).
Per la prossima stagione cercheremo in ogni modo di rimediare.
Anzi... lo facciamo subito, dandovi qualche anticipazione sul programma della XXXIII Stagione lirica di Macerata:
- *Faust* di Gounod (20 e 27 luglio, 5, 8 e 13 agosto '97)
- *Nabucco* di Verdi (26 luglio, 3, 6, 9, 12, 16 agosto)
- *Lucia di Lammermoor* di Donizetti (2, 7, 10, 14, 17 agosto).

Per altre informazioni, ricordiamo, si può telefonare alla biglietteria dello Sferisterio (tel. n° 0733/230735), dove dal mese di gennaio '97 sono aperte le prenotazioni per l'edizione estiva di quest'anno.
A presto, con il programma dettagliato dei "Treni della Lirica" 1997!

NO! SUL TRENO NON SI PUÒ...

Mentre non vengono restaurati molti rotabili, non solo Fs (...), non si riparano vetri rotti, sedili e tendine danneggiati, le aziende di trasporto su ferro si dilettano a presentare rotabili offerti – ma preferisco dire "dati" – in pasto alla pubblicità.
Questa semi-imbrattatura ufficiale, limitata finora in Italia a sfregiare i poveri mezzi urbani, già in Svizzera è estesa a locomotive e carrozze ferroviarie, la qual cosa, a mio modesto parere, fa passare il predetto Paese da paradiso a inferno delle ferrovie.
La pubblicità, del resto utilissima alle finanze delle varie aziende, può essere fatta benissimo all'interno delle carrozze (cosa questa sconosciuta alle Fs) e delle stazioni.
Un quadro è certamente bello, ma il suo posto non è sui rotabili ferrotranviari. Questi hanno una loro peculiare e diversa bellezza che viene violata e banalizzata da slogan e figure.
Sogno una ferrovia moderna e all'altezza del mercato, che però mantenga sempre il suo volto e assomigli a quella del passato come i figli ai propri genitori.
Perciò sono sempre sorpreso quando un moderno rotabile emette un bel fischietto "vicinale", del resto molto più gradevole all'udito del terribile boato usuale. Posso nutrire qualche speranza?

Romano Panetta – Frascati (Roma)

Per le Fs la pubblicità rappresenta una piccola ma significativa fonte di entrate. Nella gestione corrente, si può anche immaginare che il ricavato possa confluire a compensare parte delle spese necessarie al restauro del materiale rotabile. Il centro focale della Sua lettera è però concentrato non sull'aspetto economico, ma estetico del problema: un treno deve assomigliare a un treno, un fischio a un fischio. Non stelle filanti con messaggi promozionali lanciati sui binari, non "terribili boati". Detto in altro modo, il nuovo deve mantenere i segni della continuità con il passato. (Per inciso, il fischio del treno, anche nei locomotori di nuova committenza, rimane lo stesso ed è sempre affiancato da un sistema di segnalazione acustico "a tromba", al quale forse Lei si riferisce).
Proponiamo solo alcune note sparse su un tema ampio e ancora aperto. Il messaggio promozionale ha condizionato la nostra percezione visiva tanto da mutare anche il nostro senso estetico. Non solo e non tanto per le raffinatissime tecniche di persuasione occulta, quanto per-

che le stesse forme di espressione artistica nel nostro secolo hanno stabilito, fin dagli inizi, un mutuo e intenso scambio con la pubblicità. Lungo sarebbe l'elenco degli artisti prestati o citati dalla pubblicità, segnaliamo solo i generi "contaminati": la pittura, la poesia, la scultura, la fotografia, il cinema, la musica. Immaginiamo che Lei sia del parere che l'arte dovrebbe dedicarsi a miglior causa, tuttavia è doveroso tener presenti pareri, percezioni e fatti che si muovono in direzione diversa.
Spostiamo ancora un poco la visuale del problema. La pubblicità è ormai diventata un elemento ineludibile – volenti o nolenti – della nostra economia. Posto che essa invade – spesso subdolamente – e condiziona comportamenti, tempi e spazi vitali, bandirla ci sembra un'impresa persa. Tutt'al più è possibile arginarla... e renderla più gradevole.

UNA CHANCE

Le efficientissime, futuristiche, Ferrovie Federali Svizzere (riferimento puramente casuale al progetto Bahn 2000)... Con la presente vorrei denunciare una situazione deteriorata nel tempo, una disfunzione asfissiante, anticivile, infima, prepotente, il tutto confezionato con i fiocchi (cioè il famigerato stile svizzero, connotazione negativa volutamente espressa)!!!
Sono un cittadino italiano, residente da dieci anni in quello che comunemente è ritenuto, per antonomasia, uno o meglio il Paese più civile del mondo.
Nel 1992 ho conseguito la maturità linguistica, attualmente studio teologia c/o il Pontificio Ateneo Romano della Santa Croce in Roma. Da nove anni sono un utente dei mezzi pubblici, sia di quelli italiani, sia dei tanto apprezzati, invidiati, precisi al secondo spaccato, nonché decantati trasporti delle Ferrovie Federali Svizzere, pietra miliare, fiore all'occhiello dell'intero sistema di trasporto pubblico elvetico.
Negli ultimi quattro anni, i primi scricchiolii e ammaccamenti del sistema si sono nitidamente manifestati, con ritardi che si accumulano in particolare durante l'inverno, raggiungendo una punta massima tra i 15-20-25 minuti.
Naturalmente, tali eventi rappresentano per la cultura svizzera un mezzo di disagio notevole (o almeno dovrebbero rappresentare). Anche perché una moltitudine di gente è abituata a criticare aspramente, senza esclusione di colpi, il sistema di trasporto ferroviario del Bel Paese.
Ma la goccia che ha fatto traboccare il vaso è la seguente.
Venerdì 16 agosto 1996 mi trovavo a Lugano. Premetto che la mia dimora dista da Lugano appena 225 km e si trova su una delle linee ferroviarie principali, se non la principale, dell'intero sistema ferroviario svizzero. Normalmente il tragitto è percorribile in 4 ore al massimo (quando si perdono le coincidenze in 4 ore e 30 minuti, non di più). Intorno alle 17.45 di venerdì 16/8 ho chiamato l'Ufficio informazioni della stazione ferroviaria di Lugano, al numero 157.33.33 (numero a scatti), prestazione remunerata. Ho chiesto informazioni inerenti gli orari e le coincidenze. Costo dell'informazione ricevuta Frs 1.10 = 1.300 lire italiane circa. Dunque, secondo l'informazione ricevuta dal "Magnifico" funzionario-impiegato dell'azienda di trasporto, partendo da Lugano alle ore 20.41 con IC 384 sarei arrivato ad Arth-Goldau alle 22.56. Cito testualmente le sue parole: «Sul binario a fianco trova subito la coincidenza per Lucerna-Olten e alle 24.50 arriva a Langenthal (città dove risiedo)». Arrivato a Lucerna alle 23.34, insospettito, ho chiesto al capo binario ulteriori informazioni per il proseguimento. Gli ho riferito le informazioni che avevo ricevuto dal collega di Lugano e la sua reazione è stata: «Il collega di Lugano non capisce niente, perché l'ultimo in partenza da Lucerna per Olten è alle ore 23.20». Il primo treno utile successivo sarebbe partito alle 5.03 del mattino, sabato 17 agosto.
Grazie a quella informazione, a quella prestazione di servizio, doverosamente remunerata ma non altrettanto esatta, corretta, ho trascorso la notte nei locali di un "Autoasilo attiguo alla stazione" di 5 stelle, con aria condizionata, servizi in camera e TV in bianco e nero!... Naturalmente con la compagnia di altri frequentatori abituali della casa, i Signori barboni. Dopo aver trascorso 5.43 ore di attesa, finalmente alle 06.31 del sabato sono arrivato alla stazione di Langenthal. Durata del viaggio ore 10.40 circa, minuto più minuto meno, il tutto coronato da un gesto di altrettanta grande "Civiltà" da parte del collega della stazione di Langenthal, dal quale mi ero recato per chiedere l'indirizzo della direzione generale di Lucerna. Infatti, la reazione è stata di grande arroganza e di prepotenza. Quindi, nel complesso, hanno dimostrato impotenza, incompetenza, inciviltà, bassezza infima, senza ombra di dubbio poca coerenza. Mi fermo qua.
Dal medesimo ufficio viaggi della stazione di Langenthal sono venuto a conoscenza di un'offerta vantaggiosa: pacchetto "Swiss Step". Prenotando tre giorni prima della partenza una stanza in un hotel di tre stelle si risparmiava il 30 per cento del prezzo normale. Evidentemente il virus dell'inefficienza e, forse, un po' d'incompetenza – vista la proposta del presidente delle Ferrovie Federali Svizzere di decurtare lo stipendio del personale del 2-3 per cento mensile – sta facendo i suoi effetti, molto apprezzabili per l'immagine dell'azienda! Dicevo, ho prenotato il 31 luglio '96 una stanza per due persone a Lugano per il 3 agosto '96. Come da prassi, secondo i regolamenti, mi hanno dato la ricevuta dell'accettazione – il tutto era stato svolto con maniacale precisione – ho pagato, pro-forma mi hanno augurato buon viaggio, buon soggiorno etc. etc... Bene, sabato 3 agosto alle 22.00 circa mi presento alla ricezione dell'hotel dove questi tali "Magnifici" impiegati mi avevano riservato la camera: sorpresa, non risultava essere stata fatta alcuna riservazione a mio nome da parte di quell'Ente così prestigioso e così tanto invidiato per l'efficienza e correttezza. Non esisteva nessuna prenotazione, via terminale, via fax, via telefono o via corrispondenza (visto che le PTT sono molto, superlativamente efficienti!).
Per nove anni ho tollerato continui ritardi, treni che esageratamente partivano quando il treno dove mi trovavo io, a causa del ritardo, si apprestava a entrare in stazione! Pazientemente ho sempre ingoiato il rospo, confortandomi del fatto che altrove ciò era consuetudine assuefatta, quindi si stava peggio. Però, considerate le tariffe stellari applicate dall'azienda che io come cittadino pago per avere il servizio, desidererei che la prestazione fosse fornita con la massima correttezza, anche perché ci sarebbero tanti giovani, molto bravi, a spasso in cerca di lavoro e sarebbe opportuno per l'azienda usufruire di tali risorse umane e non continuare a tenersi cadaveri umani rattrappiti, stressati fino al midollo osseo! Vi ringrazio per l'attenzione prestatami e spero vogliate pubblicare questo mio articolo.

Fabio Bray – Langenthal (Svizzera)



Abbiamo inviato la segnalazione del signor Bray al Delegato della Direzione traffico viaggiatori delle Ferrovie Federali Svizzere, Walter Finkbohner, e pubblichiamo di seguito la lettera di risposta che ha cortesemente inviato alla nostra redazione.

«Cari amici, ho fatto seguire il reclamo del signor Bray dalle nostre stazioni di Lugano e Langenthal, con il seguente risultato:

Langenthal

Il Capo del nostro ufficio a Langenthal, signor Scherli, ha avuto un incontro di circa 20 minuti con il signor Bray, titolare di un abbonamento generale (valido su tutti i treni, tram, bus e battelli in Svizzera, ne vengono venduti 170 mila all'anno, i titolari ricevono un apposito giornale e hanno a disposizione un servizio di assistenza con speciale numero di telefono). L'incontro è stato chiarificatore in parte. Il signor Bray dichiara di aver ricevuto una risposta d'orario sbagliata dal nostro servizio di Lugano. Secondo le FFS questo non può essere possibile, visto che nel computer ADA – unica base d'informazione per i nostri collaboratori – non esiste all'ora indicata un collegamento serale Lugano-Langenthal via Lucerna. Esiste via Zurigo. I nostri servizi sono dell'avviso che il signor Bray si sia segnato male la stazione d'interscambio (Lucerna al posto di Zurigo). Il signor Scherli si è comunque scusato per lo sbaglio eventuale da parte del nostro capostazione a Lu-

cerna. In caso di disguido o ritardo dell'ultimo treno della giornata il capostazione in servizio sul marciapiede d'arrivo ha la possibilità di consegnare al cliente malcapitato un buono d'albergo.
Quanto alla mancata (?) riservazione nell'albergo a Lugano da parte dell'agenzia Railtour è stata avviata un'inchiesta. Il signor Bray riceverà direttamente una risposta (una copia verrà inviata ad "Amico Treno").
Visto che il signor Bray aveva in mano tutta la documentazione di prenotazione con i numeri di telefono etc. ci sembra tuttora strano che egli non abbia immediatamente protestato.

Lugano
Il signor Bray ha già fatto pubblicare il suo reclamo sul "Corriere del Ticino" (agosto 1996), senza però entrare in contatto con un servizio delle FFS oppure del tour operator Railtour, organizzatore del suo soggiorno a Lugano. Il reclamo è stato trattato a Lugano internamente, senza entrare in contatto con il nostro cliente. Questo è stato uno sbaglio, anche se risulta strano che un cliente scontento vada prima alla stampa anziché chiedere i danni a quelli con cui ha "stretto un contratto di trasporto".
Sbagliando s'impara! Anche i collaboratori delle Ferrovie Svizzere si danno da fare per offrire servizi migliori. Ogni caso di cliente scontento... è una chance per migliorare! Cordiali saluti. Walter Finkbohner».

UN TRENINO SU E GIÙ NEI RICORDI

Leggo sempre volentieri "Amico Treno" e mi complimento con i collaboratori per l'interesse che la pubblicazione offre di volta in volta: la trovo ampia per la molteplicità dei suoi argomenti, di attualità, socialmente e culturalmente interessante, piacevole e distensiva. Il titolo "Amico Treno" mi sembra poi il non plus ultra. Bravissimi!
Ed eccomi, dunque, alla mia richiesta.
Esisteva, lustri e lustri or sono, una piccola ferrovia che collegava San Marcello Pistoiese con Pracchia, entrambi nella provincia di Pistoia. Era percorsa da un piccolo trenino, di quelli che oggi circolano sempre meno. (...)
Nei ricordi della mia gioventù annovero ancora quel paesaggio attraverso i boschi di castani, casolari e stazioncine che potevano toccarsi per mano: una bellezza incomparabile che i miei vent'anni, da buon turista, sapevano recepire.
Vorrà essere così cortese, caro Direttore, da raccontarci di quei luoghi, di quei paesini, di quella onesta e brava gente che viveva del lavoro che la montagna offriva e che giorno dopo giorno, al di là dei turisti, andava avanti e indietro su quel trenino? (...)

Guido Dominici – Sesto Fiorentino (Firenze)

Il 26 giugno del 1926 venne inaugurata dall'allora Ministro Ciano la linea ferroviaria turistica Pracchia-San Marcello Pistoiese-Mammiano, a trazione elettrica. Il giorno dopo l'inaugurazione la stampa locale scrisse: "Degno di essere ammirato è l'incorniciamento fatto alla ferrovia dai monti del Teso, coperti da magnifica foresta demaniale".
Questa linea assolveva anche importanti funzioni di collegamento per le industrie della Società Metallurgica Italiana di Campo Tizzoro e Limestre.
Il progetto (di cui erano stati grandi assertori il Grande Ufficiale Luigi Orlando, l'ingegnere Giusto Puccini e il deputato Gismondo Morelli-Gualtierotti) era stato approvato il 26 luglio 1917 e aveva ricevuto il plauso generale delle popolazioni. Uno dei motivi che avevano spinto alla costruzione della linea era anche quello di cercare di raddrizzare le sorti di una zona in rapida decadenza economica e, contemporaneamente, di favorirne l'attività turistica.
La lunghezza della linea era esattamente di 16,702 chilometri. La ferrovia si diramava da Pracchia, costeggiava per circa 600 metri la sponda destra del fiume Reno, attraversava il fiume stesso su un ponte obliquo e in curva, per immettersi sulla via Nazionale modenese. A Pontepetri si dirigeva verso San Marcello Pistoiese, passando per Campo Tizzoro (già Campo di Zoro), ove incontrava il grande proiettificio della S.M.I., che era raccordato con la ferrovia stessa. Entrava poi nella Valle del Maresca, attraversava il torrente Maresca con un ponte di 9 metri di luce, in località detta "Il Vallino", e quindi raggiungeva il paese di Maresca (a m 789 sul livello del mare).
Lasciata Maresca, la ferrovia si inerpicava fino al passo dell'Oppio (m 843 s.l.m.) da dove si poteva ammirare un panorama incantevole. Dall'Oppio, la linea cominciava a scendere e traversava su ponti il Rio Peciano, il Rio Gombulese e il Trebbio, fino a giungere a Gavinana. Da qui, con due controcurve per contenere la pendenza, si dirigeva verso Limestre e raggiungeva, dopo un breve percorso, San Marcello Pistoiese. Proseguiva quindi per Mammiano.
La gestione della linea fu affidata alla Società F.A.P. (Ferrovia Alto Pistoiese).
Per percorrere il tratto da Pracchia a San Marcello Pistoiese era necessaria circa un'ora, sia in un senso che nell'altro. Per giungere fino a Mammano ci volevano 5-6 minuti.
La linea fu danneggiata dagli eventi bellici nell'ultimo conflitto mondiale e il suo esercizio fu interrotto nel giugno del '44.
Il 22 febbraio 1947 furono riattivati il servizio viaggiatori e il servizio merci, gestiti sempre dalla Società Ferroviaria Alto Pistoiese. Il 2 agosto 1965, quest'ultima fu autorizzata con Decreto ministeriale a trasformare l'esercizio ferroviario della linea in autoservizio, a partire dal 1° ottobre 1965.
Dieci anni dopo, il 22 ottobre 1975, la Regione Toscana autorizzò il trasferimento della gestione dell'autoservizio dalla Società per Azioni Alto Pistoiese al Consorzio Pistoiese Trasporti.

INNAMORATO PAZZO

Caro "Amico Treno", sono stato uno dei tuoi primi abbonati (almeno credo) ed è la prima volta che ti scrivo (e spero che non sia l'ultima). Sono un grandissimo appassionato di treni; questa mia passione è nata da quando avevo circa un anno.
Mio padre o mio zio mi dovevano portare spesso alla stazione e lì mi sentivo molto felice.
Il mio primo e lungo viaggio in treno, cioè Milano-Lecce, l'ho fatto all'età di 8 mesi e penso che da allora è entrato in me qualcosa che non so spiegare.
(...) Quando ho un po' di tempo libero vado in stazione e mi guardo tutti i treni che partono e arrivano; ormai sono diventato un esperto anche in orari per tutta l'Italia, tant'è vero che mi telefonano amici e parenti per sapere a che ora c'è il treno per il tale luogo ecc.
I muri della mia cameretta sono invasi da foto di locomotori.
Sono salito su alcune locomotive, come la E 656, sulla quale volevo appunto farvi una domanda: perché si trova sempre in testa agli espressi Milano-Lecce?
Mi incuriosisce anche sapere, sempre su questa linea, qual è il tratto dove il treno può andare più veloce e dove deve andare più piano, sempre secondo le sue capacità; un'altra cosa che non riesco a capire è perché non ci sono treni da Milano Centrale o Milano Lambrate per Mortara via Milano Porta Romana.
Desidererei tanto che mi faceste arrivare a casa, "per favore", il libro con tutti i segnali ferroviari e (forse chiedo troppo) mi piacerebbe salire sulla E 656 "Caimano" e percorrere la bellissima Milano-Lecce.

Roberto Nuzzo – Pioltello (Milano)

La locomotiva E 656 per le sue caratteristiche di velocità massima (km/h 150), potenza oraria (KW 4200) e peso trainabile (in pianura T. 1500) si presta ad assolvere, con notevole elasticità, sia servizi con composizioni mediamente pesanti e relativamente veloci, come i treni viaggiatori a media percorrenza, sia servizi con composizioni più pesanti, come sono appunto gli espressi.
E veniamo ai collegamenti Milano-Mortara: non esiste un percorso via Milano Porta Romana perché non c'è l'esigenza commerciale. Dalla Centrale a San Cristoforo i tempi di percorrenza sarebbero infatti più lunghi di quelli della metropolitana e quindi meno competitivi rispetto a quest'ultima, che permette di raggiungere agevolmente la stazione di Porta Genova, non molto distante dal centro della città.
Per quanto riguarda poi il libro sui segnali, il nostro lettore deve rivolgersi all'Asa Materiale Rotabile e Trazione (Viale Spartaco Lavagnini, 58 – 50129 Firenze).
A questa struttura, che ha la competenza su tutto quello che attiene le locomotive, va anche richiesta l'autorizzazione a viaggiare a bordo di locomotori.
Vogliamo comunque precisare che per ottenere tali autorizzazioni è necessario fornire valide giustificazioni (ad esempio motivi di studio, di lavoro, di ricerca) ed espletare alcune formalità, come la dichiarazione liberatoria che solleva le Fs da qualunque responsabilità.

ACQUARI E GOLIARDI

Vogliamo informarvi che dopo lunga e dettagliata analisi del materiale rotabile a vostra disposizione (dall'EC 4 Verdi fino al 12533 Foggia-Potenza) siamo giunti alla conclusione che le ferrovie mancano in maniera molto evidente di FANTASIA.

1) Il treno 9541 IC P "Maremma" potrebbe per alcuni essere ritenuto un'esclamazione di cattivo gusto. Potreste invece annunciare con "Maremma" o "Porca Trota" tutti treni IC con ritardo uguale o superiore a 30 minuti (per ritardi inferiori è sufficiente "Perbacco").

2) Il treno IC 616/617 "Andrea Doria" potrebbe essere ritenuto di cattivo auspicio da parte dei viaggiatori superstiziosi. Se il problema non vi tocca non fatevi scrupoli e denominate un EC "Titanic".

3) Il nome "Marco Polo" è molto simpatico ma non altrettanto appropriato per l'IC 705/712: sarebbe utile che il treno da Venezia proseguisse per Pechino magari a un prezzo forfettario di un milione.

4) Il treno 9451/9452 IC P "Veronese" sulla tratta Roma-Venezia potrebbe trarre in inganno qualche turista tedesco diretto sul Lago di Garda.

5) Avete utilizzato qualsiasi riferimento possibile alla città di Venezia (Foscari, Rialto, Canal Grande, Gondoliere...). Mancano all'appello solo l'IC "La Fenice" e l'espresso "Vaporetto" (in analogia con l'IC "Gondoliere").

6) Veramente simpatico il nome "Gianduia" per l'IC 504 sulla linea Milano-Torino.

Proponiamo di allargare l'iniziativa con treni del tipo:
- Torrone (Cremona-Bologna)
- Pandoro (Verona-Brennero)
- Strudel (Bolzano-San Candido)
- Panettone (Milano-Venezia)
- Panforte (Siena-Firenze)
- Babà (Napoli-Salerno)
- Cassata (Trapani-Palermo)
- Bignè (Paris-Genova)
- Sacher (Venezia-Tarvisio-Vienna).

7) Da buoni fisici vorremmo far notare che Galileo Galilei ha insegnato a Pisa e Padova. Voi, da buoni ferrovieri, avete fatto passare l'EN 214/215 "Galilei" per tutte le città dell'Italia settentrionale tranne Padova e Pisa. Potreste assegnare la denominazione "Galilei" a un treno più appropriato?

8) Come fisici non siamo mai riusciti a comprendere cosa vi abbia spinto a chiamare PERIODICI gli unici treni che periodici non sono. Al riguardo vogliamo riportarvi la definizione di moto periodico tratta dal McGraw Hill Dictionary of Phisics: «Dicesi moto periodico un qualunque moto che si ripeta identicamente a intervalli regolari». In base a questa definizione risultano quindi periodici ad esempio i treni che si effettuano tutti i giorni nell'arco dell'anno. È quindi inoltre palese che un treno che si effettua "tranne il", "sospeso dal... al...", "solo i prefestivi tranne il..." non può essere definito periodico. Citiamo a titolo di esempio il treno IR 1757 da Milano Centrale a Livorno Centrale, che "si effettua il venerdì, nonché il 14/8".

9) Sarebbe auspicabile l'introduzione di un catalogo nominativo e alfabetico D. O. C. (Denominazione di Ogni Convoglio).

10) Vogliamo giungere infine alla nostra interessante proposta: la denominazione di un convoglio in servizio IC o EC come "ACQUARIO". In particolare il nome potrebbe risultare appropriato per uno dei seguenti treni:
- 361/362/363 Nice Ville-Ventimiglia-Genova P. P. – Milano P. G. – Venezia S. L.
- 358/359/360 Venezia S. L.-Milano P. G.-Genova P. P.-Ventimiglia-Nice Ville (entrambi attualmente anonimi)
- 632/633/634 Venezia S. L.-Milano C.-Genova P. P.-Ventimiglia
(in sostituzione dell'impronunziabile nome CYCNUS, vera bestia nera degli altoparlantisti-annunciatori-speaker).
Questo potrebbe risultare utile anche per altri motivi.



a) Sarebbe un'ottima pubblicità per gli acquari di Genova e Venezia (non siamo come voi, la linea non l'abbiamo scelta a caso...).
b) Potrebbe essere l'inizio di un ciclo di treni destinati alle costellazioni.
c) Fornisce un'idea del mare senza l'utilizzo di esclamazioni tipo "Maremma".
d) Dareste lustro alla nostra aula studio...

11) In subordine chiediamo l'introduzione di un IC denominato "Treno d'onda" da Roma a Pescara e di un IC "Bora Bora" da Trieste a Venezia di sola andata a propulsione eolica.

Cogliamo l'occasione per porgervi i nostri migliori saluti.

Alcuni studenti dell'Aula studio ACQUARIO
Dipartimento di Fisica "Galileo Galilei" – Padova

Ben venga l'ironia, anche se, lo confessiamo, la conclusione della lettera ci ha alquanto delusi. Dopo un non trascurabile sforzo critico-analitico e tanta vis destruens ci saremmo aspettati risultati più apprezzabili sul piano della creatività, un colpo d'ala della fantasia, insomma qualcosa che facesse arrossire di vergogna tutti quei nostri colleghi che hanno dimostrato di possedere un'immaginazione non certo invidiabile.

Rimaniamo perciò in attesa di proposte migliori. Quindi, buon lavoro, ragazzi... e guardate oltre il vostro naso (pardon, oltre la vostra aula), senza disdegnare, se vi viene qualche dubbio, un vocabolario o un dizionario enciclopedico, anche se non bisogna dimenticare che nell'interpretazione giocano un ruolo essenziale i codici culturali di chi riceve il messaggio, vale a dire quella che i semiologi chiamano la competenza del destinatario. Tanto per fare un esempio, per un addetto ai lavori un passante ferroviario è una struttura di collegamento fra varie linee, mentre per un profano potrebbe tranquillamente essere colui che percorre a piedi una linea chiusa all'esercizio. Ma non sarebbe il caso di gridare allo scandalo. Perciò se per qualcuno "Gianduia" non è una maschera ma un gustosissimo tipo di cioccolato, oppure "Veronese" non è un pittore ma solo un aggettivo, così è... se gli pare (i turisti tedeschi, però, ci scommetteremmo, difficilmente cadono in questi equivoci).

Analogamente non bisognerebbe dunque dimenticare che nella lingua italiana i termini "periodo" e "periodico" possono avere diversi altri significati (non necessariamente coincidenti con le definizioni della fisica), che rinviano piuttosto al concetto di discontinuità. Nulla possiamo invece dire sui vari sensi della parola "altoparlantista", che non è riportata nei vocabolari.

Un discorso a parte meriterebbe invece Galileo Galilei, che ha insegnato a Pisa e a Padova, ma che ha trascorso a Firenze gran parte della propria vita, fino alla conclusione dei suoi giorni. Si potrebbe anzi legittimamente sostenere che il periodo (rieccolo!) fiorentino da un punto di vista scientifico e biografico è stato il più fervido della sua vita (questo però è scritto sui testi di filosofia). Ci sembra quindi che l'IC "Galilei" possa partire da Firenze senza far rivoltare nella tomba colui che gli ha prestato il nome. Se tuttavia qualcuno ritiene che il giusto percorso di un treno denominato "Galilei" dovrebbe essere quello che congiunge i luoghi in cui l'eminente scienziato ha insegnato, nulla in contrario, in via di principio. Speriamo solo che qualche altro fisico non pretenda che l'IC "Archimede" sia un treno galleggiante o, addirittura, che non salti fuori un gruppo di "buoni matematici" a cui venga in mente di far percorrere all'intercity "Pitagora" (se mai ci dovesse essere un treno chiamato così) i due cateti di un triangolo rettangolo e di fargli poi fare un bel giro lungo il perimetro del quadrato costruito sull'ipotenusa. A proposito, la goliardia c'è ancora? Fateci sapere... i nostri figli insistono per sapere com'era.

LEI, DA CHE PARTE STA?



Il 3 agosto 1996 mi reco alla stazione di Parabiago, molto in anticipo per il treno che transita alle 7.00. Questo treno porta alla Stazione di Milano Porta Garibaldi. Faccio, con la Carta d'Argento, un biglietto di andata a Desenzano del Garda (pago 9.400 lire).
Scendo a Milano P. Garibaldi, prendo il metrò (1.500 lire) e mi dirigo verso la Stazione Centrale. Mentre salgo le scale viene annunciato che sul binario n° 8 parte un treno per Venezia Santa Lucia. Mi assicuro che questo treno fermi a Desenzano e salgo.
Il treno parte in perfetto orario. Dopo pochi minuti arriva un controllore e, vedendo il mio biglietto, mi dichiara in contravvenzione. Compila un altro biglietto, il n° 582003 che vi allego, e mi fa presente che sono salita su un treno IC. Io esibisco la mia Carta d'Argento e faccio presente che sono una pensionata al minimo. Ma lo zelante controllore sembra infastidito dal mio discorso.
Fatto sta che, oltre alla tassa di 6.200 lire per supplemento speciale, mi conteggia 300 lire per oblazione e 10 mila lire per diritto di esazione. Totale = 16.500 lire. Insomma, per un'andata a Desenzano, tenendo conto anche delle 1.500 lire del metrò, io pago 27.400 lire.
Egregio Direttore, percepisco una pensione di 650 mila lire mensili! Non crede che il suo controllore, come ho visto fare più volte, avrebbe potuto sorvolare almeno sulle 10 mila lire?
Le sarei veramente grata se volesse rispondermi, mentre chiedo scusa per gli errori e per il tempo prezioso che le ho fatto perdere.
Leggo con molto interesse la rivista "Amico Treno" che ricevo regolarmente e per la quale le formulo i migliori auguri e complimenti.

Ester Rizza – Arcore (Milano)

Cara signora Ester, la Sua richiesta – mi creda – suscita un certo imbarazzo.
La lettera che ci ha scritto potrebbe essere unita a tante altre che riceviamo, sullo stesso argomento e con le stesse osservazioni e, contemporaneamente, potrebbe essere messa a confronto con un consistente gruppo di missive inviate da altri viaggiatori che affrontano il tema da un punto di vista diametralmente opposto. Da una parte i fautori del "... bisogna chiudere un occhio", dall'altra gli assertori del "... bisogna aprire gli occhi", da un lato l'invito alla tolleranza, dall'altro l'incitamento all'intransigenza.
Se volessimo utilizzare la frase di rito più semplice e conveniente – "il cliente ha sempre ragione" – a quale posizione dovremmo aderire?
Il controllo del possesso e della regolarità del biglietto esibito dal viaggiatore non è un compito rimesso alla discrezione.
Noi possiamo comprendere le ragioni di tutti, ma riteniamo che nei casi di controversia, come quello da lei citato, sia più utile e consono fornire un'adeguata spiegazione sulla corretta applicazione di una norma piuttosto che esprimere un parere circa l'opportunità di applicare o meno una norma a seconda delle circostanze.
Mi perdoni, dunque, l'astensione dal commento che mi esorta a fare (sono solidale con Lei, ma lo sono altrettanto con chi dimostra un comportamento professionalmente corretto e affidabile) e passiamo ai chiarimenti del caso.
Quando viene emesso in treno un biglietto (anche un supplemento IC) per un viaggiatore che ne è sprovvisto e che è partito da una stazione presenziata (cioè con biglietteria funzionante) si applica un diritto di esazione di 10 mila lire.
Le 300 lire, invece, rappresentano l'arrotondamento finale del prezzo alle 500 lire superiori.

SOLO PER AMORE

Sono una ragazza di 19 anni, vi scrivo per raccontarvi brevemente la mia storia e chiedervi di poter far recapitare la rivista a una persona...
A settembre di un anno fa ho conosciuto un ragazzo per me da subito speciale, che però non abita qui nella mia città, ma vicino a Milano. Così noi da più di un anno ci vediamo almeno una volta alla settimana, e ovviamente il treno è il nostro mezzo di spostamento, agevolati dal fatto che la linea Torino-Milano è veramente molto comoda (sovente ci è capitato di perdere il solito treno e... "dover" aspettare semplicemente un'ora per il successivo). Non ho alcuna lamentela e mai ho avuto a che fare con ritardi o disservizi – anzi, sono anche agevolata dall'abbonamento "Cartaverde" – e grazie a un'ora e mezza di viaggio riesco a raggiungere una persona davvero molto importante, di cui sono innamorata realmente. Vorrei che pubblicaste qualche mia riga e faceste arrivare il vostro giornale anche a Lui, Marco, per tenergli compagnia quando viaggia per me.

Eleonora Torioli – Torino

Vecchi film ci avevano insegnato a fissare appuntamenti amorosi in un punto del firmamento. Quale gioia che "Amico Treno" sia stato eletto luogo d'incontro di pensieri innamorati!
Custodite con cura il vostro invidiabile incanto che vi aiuta ad attutire le ansie del tempo. Noi faremo del nostro meglio per vegliare sui vostri viaggi.

EUROSTAR

Sono un ragazzo di venti anni e per motivi di lavoro viaggio molto in treno, utilizzando le linee Savona-Genova-Milano e Milano-Venezia. Vorrei sapere quando entrerà in vigore il programma "Eurostar" e quando verranno utilizzati gli ETR 500 (...). Ho letto su un giornale che sarebbe dovuto iniziare con l'orario estivo '96, ma evidentemente non è stato così.

Ivan Viazzi – Vado Ligure (Savona)

Il programma "Eurostar" ha lo scopo di garantire un complessivo miglioramento della qualità del viaggio, attraverso l'utilizzazione di materiale rotabile di nuova generazione a elevato standard di prestazioni e comfort (ETR 500/460) per i collegamenti tra le città capoluogo di regione e con interventi per rinnovare il sistema di servizi di accoglienza ai viaggiatori nelle stazioni e a bordo dei treni. L'entrata in servizio del nuovo materiale per i treni ETR comporterà la possibilità di ampliare l'offerta di treni IC (disponendo di un maggior numero di vetture più confortevoli da impiegare) e di estendere il sistema a orario cadenzato (orari cadenzati a frequenza costante su tutte le principali direzioni). L'attivazione dell'offerta "Eurostar" sarà completata con l'orario 1999/2000. Con l'orario estivo '97 il parco Fs disporrà di circa 30 ETR 500 che saranno utilizzati prevalentemente nella tratta appenninica, garantendo il cadenzamento orario di IC sulla Milano-Roma. Sempre con il prossimo orario saranno introdotte alcune coppie di IC sulla Venezia-Roma e una coppia di IC sulla trasversale Venezia-Milano. Sulla relazione Savona-Genova-Roma sono già utilizzati i treni ETR 460, che collegano Savona e San Remo con la Capitale. Attualmente non è previsto il servizio con ETR 500, ma non è da escludere la possibilità di utilizzare tali materiali nei prossimi anni, con l'aumento della flotta dei treni Eurostar, anche sulla relazione Savona-Genova-Milano.



se cerchi un accesso FACILE ad un mondo COMPLICATO...

Per sottoscrizioni ed abbonamenti:

Numero Verde
167-330149

GALACTICA©
PROFESSIONE INTERNET

IMPRENDITORE CERCASI ! VUOI GESTIRE UN NODO NELLA TUA CITTA' ?

Agrigento	0922/605781	Catania	095/7461111	Lecce □	0832/240019	Pavia	0382/20024	Siracusa	0931/21004
Alessandria	0131/41489	Catanzaro	0961/701160	Legnano	0331/553400	Perugia	075/5057536	Sondrio	0342/210805
Ancona	071/53726	Chieti	0871/63200	Livorno □	0586/880422	Pesaro	0721/30157	Taranto	099/4530352
Aosta	0165/32027	Como	031/542562	Lucca	0583/48077	Pescara	085/27255	Teramo	0861/245062
Arezzo	0575/302564	Cosenza	0984/21123	Macerata	0733/230416	Piacenza	0523/337958	Terni	0744/400463
Ascoli P.	0736/257319	Cremona	0372/30857	Mantova	0376/229263	Pisa	050/21183	Torino	011/7708830
Asti	0141/352564	Cuneo	0171/65796	Massa Carrara	0585/777460	Pistoia	0573/934095	Trapani	0923/711056
Avellino	0825/25449	Firenze	055/213614	Marsala	0923/711056	Pordenone	0434/20340	Trento	0461/983381
Bari	080/5210643	Ferrara	0532/207501	Matera	0835/261290	Potenza	0971/53113	Tresigallo	0533/601811
Belluno	0437/930113	Foggia	0881/708157	Messina	090/2936180	Ragusa	0932/682600	Treviso	0422/545355
Benevento	0824/523182	Forlì	0543/32549	Milano ■	02/29006058	Ravenna	0544/30202	Trieste	040/280266
Bergamo ■	035/255050	Frosinone	0775/212237	Modena □	059/343239	Reggio C.	0985/21102	Udine	0432/21068
Bologna	051/220035	Genova	010/585044	Monza	039/23651	Reggio E.	0522/454903	Varese (Luino)	0332/226166
Bolzano	0471/971250	Gorizia	0481/61189	Napoli	081/7624266	Rieti	0746/202397	Varese	0332/535600
Brescia ■	030/293188	Grosseto	0564/410725	Novara	0321/32695	Roma	06/575155	Venezia	041/9710044
Brindisi	0831/222215	Imperia	0183/296566	Nuoro	0784/30245	Rovigo	0425/31200	Vercelli	0161/212796
Cagliari	070/658501	Isernia	0865/413605	Oristano	0783/70417	Salerno	089/223140	Verona	045/8010264
Caltanissetta	0934/21288	L'Aquila	0862/25410	Padova	049/655333	Sassari	079/200026	Vicenza	0444/320448
Campobasso	0874/90658	La Spezia	0187/22818	Palermo	091/321446	Savona	019/848108	Viterbo	0761/228128
Caserta	0823/322514	Latina	0773/605382	Parma	0521/200097	Siena	0577/41808		

Tutti i nodi sono a 28,800 V34. ■ Su richiesta connessioni ISDN a 64Kbit/s. □ Una volta connessi, premere tre volte il tasto ENTER e al Prompt @ scrivere: galanet.

PER COLLEGARSI SUBITO A GALACTICA: 02/29.00.60.58

Per informazioni: GALACTICA S.r.l. Via Vitruvio 38 - 20124 Milano, Tel 02/67.07.63.22 - Fax 02/67.07.64.01
e-mail staff@galactica.it - HTTP://www.galactica.it

NUOVE SEDI COMMERCIALI DI GALACTICA:

AOSTA: Tel 0165/363478
e-mail galactica.aosta@galactica.it

BERGAMO e BRESCIA: Via Bonomelli 9, Tel 035/22.25.18
Fax 035/23.54.06 e-mail galactica.bergamo@galactica.it

MONZA: Via D'Azeglio 8, Tel 039/23.00.882
Fax 039/23.01.737 e-mail galactica.monza@galactica.it

lire 2000

AMICOTRENO

Periodico d'informazione per il viaggiatore MAGGIO 1997 ANNO 6 - N. 4



PERCHÉ SIAMO QUI

PER UNA DIVERSA PIANIFICAZIONE DEI TRASPORTI

INSERTO "TRENI VERDI"

Sped. abb. post. comma 26 art. 2, Legge n. 549/95 - ROMA "In caso di mancato recapito, rinviare a ufficio poste Roma Romanina per la restituzione al mittente previo addebito" - Contiene I.P.

Viaggi meglio e spendi meno, con la Carta Amicotreno.



Nuova Carta Amicotreno. Il viaggiare intelligente che diventa conveniente.

Oggi, risparmiare è facile come prendere il treno. Con la nuova Carta Amicotreno che ti offre ben il 50% di sconto* sul prezzo del biglietto sui "Treni Verdi", indicati in tutte le stazioni e sull'Orario Ufficiale Fs.
Non solo: lo sconto del 50% è estendibile anche ad un accompagnatore, per cui il vantaggio raddoppia. Ancora: la Carta Amicotreno ti dà diritto a numerose offerte e agevolazioni per quanto riguarda alberghi, ristoranti, trasporto e noleggio auto, pacchetti vacanze e libri. Insomma, se viaggiare con il treno è una scelta intelligente, viaggiare con la Carta Amicotreno è una scelta furba: e molto conveniente.

FERROVIE DELLO STATO

Per informazioni: 167-431784

* Si applica la tariffa "ragazzi". Lo sconto non è cumulabile con altre riduzioni e non è valido per viaggi interamente compresi nella provincia di Trento.

PIRELLA GÖTTSCHE LOWE

PERIODICO MENSILE DELLE FERROVIE S.p.A. - DIVISIONE TRASPORTO LOCALE - ANNO 6 - n. 4

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)

Comitato dei Garanti
Roberto Brunelli (Segretario Generale Movimento Consumatori), Paola d'Avella (Presidente Associazione Italiana per i Diritti dei Pedoni), Anna Donati (Responsabile Nazionale Settore Trasporti del Wwf Italia), Massimo Ferrari (Presidente Assoutenti-Uip), Guido Pollice (Presidente Verdi Ambiente Società), Luigi Rambelli (Responsabile Nazionale Settore Trasporti di Legambiente), Luigi Riccardi (Presidente Federazione Italiana Amici della Bicicletta)

Redazione: Daniela Cremona, 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, Angelo Dadda, Davide Dragoni, Mario Elia, Alessandro Fantini, 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 Scimè, Salvatore Sentina, Sandrino Spagnoli, Rodolfo Valentini, Luisa Velardi, Patrizio Vellucci, Francesco Vinci

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

Amico Treno on line
Web Developer: Ventunno Giorgione
E-mail: redazione.amicotreno@galactica.it
direttore.amicotreno@galactica.it
Url: http://www.amicotreno.com

Abbonamenti annuali: **Italia**: ordinario Lit. 15.000; ridotto (per i possessori di abbonamento mensile Fs o integrato) Lit. 10.000; gratuito (per i possessori di "Carta Amicotreno" o di abbonamento annuale Fs o integrato (escluso "Metrebus Roma"). **Estero**: ordinario Lit. 30.000.
Modalità di pagamento: versamento su c/c postale n. 22771208 intestato a Ferrovie dello Stato Spa - "Amico Treno", Piazza Freud, 1 - 20154 Milano.
L'abbonamento partirà dal primo numero raggiungibile. Per il rinnovo attendere avviso di scadenza.
Arretrati: da richiedere alla redazione di Milano (costo di una copia Lit. 4.000).

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

Progetto grafico e impaginazione:
Studio Cancelli – Milano
Referenze fotografiche: pagg. 6-7, 8, 9, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 48, 53, Archivio Fs ; pagg. 10, 70 Wim Brus; pag. 12-13, 14-15, H. Kanus Ag. Marka; pag. 66, Demetrio Maccarone; pagg. 36, 39, 40, 41, 43, 44, 46, 50, 55, 56
Illustrazioni: Marco Vaglieri
Stampa: Baioni Stampa - Roma
Impianti per la stampa: Color Sistem - Milano
Distributore per l'Italia: Arnoldo Mondadori Editore S.p.A. 20090 Segrate (Mi)
Articoli, fotografie e disegni non si restituiscono anche se non pubblicati. Tutti i diritti riservati.
Iscrizione al Tribunale di Milano n° 543 del 16/10/1992
Tiratura 100.000 copie

Il disegno di copertina è di Enzo Lunari

Chiuso in tipografia il 1 aprile 1997

SOMMARIO

4 Perchè siamo qui
6 Per una diversa pianificazione di trasporti
9 Il gioco dei perché
10 Proposte su due ruote
12 La Cina è vicina
16 Da visitare in treno
18 Sbuffi
20 Eritreo Cazzulati
22 Racconto del mese
23 Speciale Zagor
25 I treni verdi
59 L'Adriatica a piedi
62 Da leggere in treno
64 Iniziative
73 Lettere & lettere

Perché siamo qui

All'inizio del corrente anno – i lettori più attenti lo ricordano di certo – si è costituito il "Comitato dei Garanti" di "Amico Treno", che ormai è divenuto operativo. Prima di tutto, chi siamo e perché proprio noi? Al "Comitato dei Garanti", organismo che non deve confondersi né con la direzione né con la redazione della rivista, partecipano esponenti di alcune associazioni da anni attive nella difesa e nella promozione del servizio ferroviario. Quelle, per intenderci, che erano state protagoniste del grande raduno di ottobre tenutosi a Pietrarsa, vicino a Napoli.
Ovvero le organizzazioni ambientaliste – il Wwf Italia, la Legambiente e Verdi Ambiente e Società – che hanno fatto dei problemi connessi al traffico ed ai trasporti un punto qualificante della loro azione a tutela del territorio e della qualità della vita nel nostro Paese. Accanto a loro due sodalizi a difesa dei cittadini – Assoutenti e Movimento Consumatori – che da oltre dieci anni hanno individuato nel servizio ferroviario uno dei settori privilegiati delle loro iniziative. Infine le associazioni della mobilità alternativa all'automobile – i ciclisti organizzati riuniti nella Fiab, i pedoni e gli utenti del trasporto pubblico dell'Utp, collegata all'Assoutenti – cui fanno capo numerosi gruppi e comitati locali attivi in molte province italiane. Forse non ancora un "partito degli utenti", come quello a suo tempo auspicato da Cesare Vaciago, ma certamente lo schieramento più sensibile e partecipe ai destini del treno, al di fuori degli attori istituzionali (Governo, Parlamento, azienda e sindacato) che finora si erano riservati l'esclusiva del dibattito in materia. Altre sigle avrebbero potuto essere incluse nel "Comitato dei Garanti", ma, a parte le pratiche difficoltà di concertazione su tavoli troppo affollati, si è ritenuto di privilegiare il criterio della rappresentatività (in funzione delle iniziative nel tempo cumulate), della dimensione nazionale, della specializzazione in materia di trasporto pubblico.
E, adesso, una seconda domanda: perché siamo qui?
Le associazioni ambientaliste, consumeriste e della mobilità non hanno lesinato in passato critiche anche di sostanza ad alcune scelte operate dalle Ferrovie dello Stato.
A qualcuno è parso che l'eccessiva enfasi assegnata al programma dell'Alta Velocità andasse a discapito dell'integrità della rete e degli investimenti nel trasporto locale e metropolitano. Altri non hanno nascosto perplessità sulle scelte in materia tariffaria o sul de-



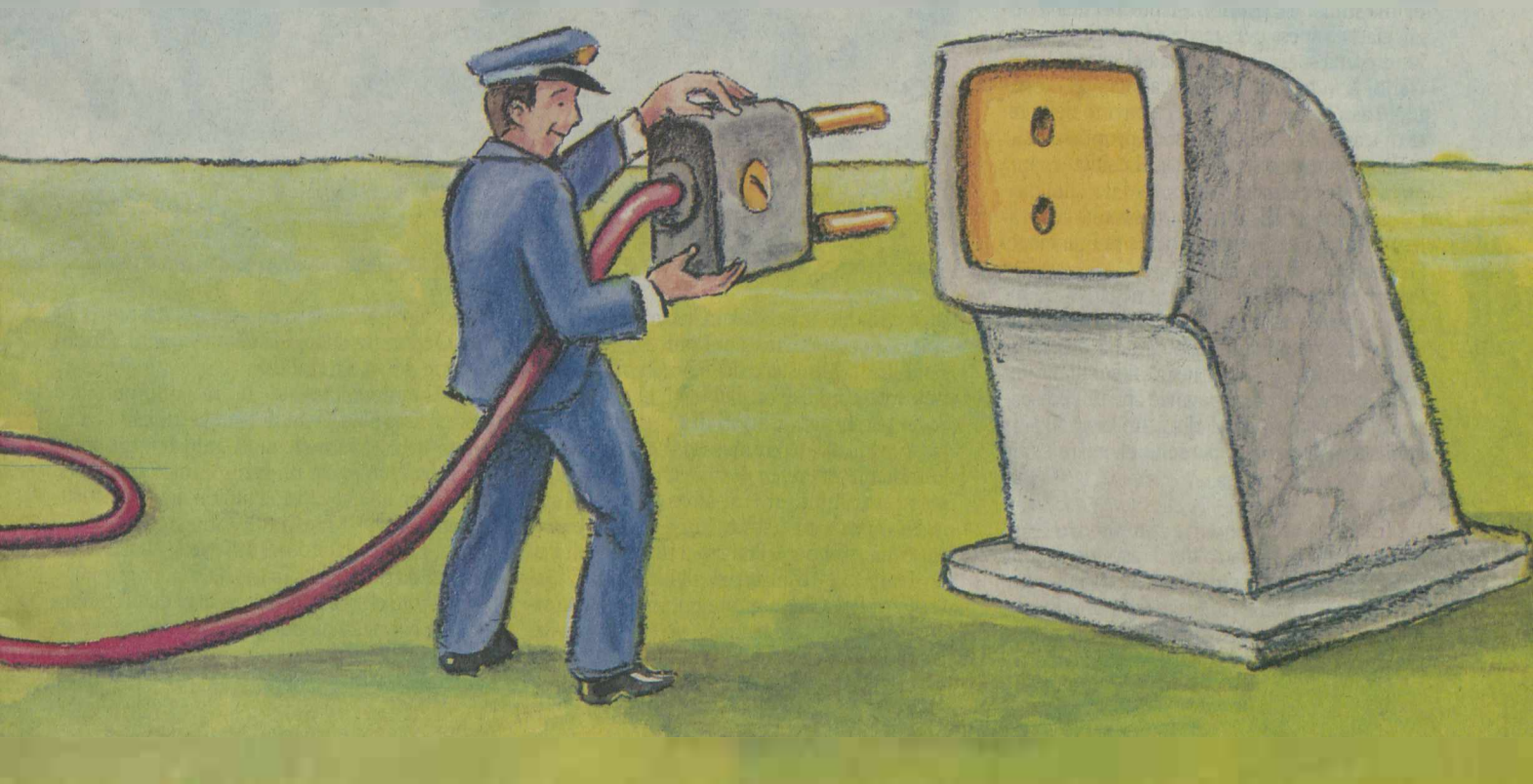
grado cui sembrano condannate le stazioni minori, trasformate, per ragioni di bilancio, in fermate impresenziate. Tutti hanno espresso forti riserve ogniqualvolta sono stati annunciati tagli alle linee o ai treni in circolazione; misure tutte che – anche per merito di queste associazioni – sono poi quasi sempre rientrate.

Con tutto ciò restiamo più che mai amici del treno. Anzi, con un pizzico di presunzione, ci annoveriamo tra i più determinati nel difendere la causa della rotaia. Se volessimo fare un paragone calcistico, ci potremmo accostare agli "ultrà" della tifoseria (tranquilli, però: non siamo né violenti, né chiassosi). Quello che talvolta abbiamo imputato ai vertici delle Fs è semmai di non difendere con sufficiente determinazione (di fronte al Governo, al Parlamento e, soprattutto, di fronte alle troppe lobby di interessi particolari che pullulano lungo la Penisola) le buone – anzi, ottime – ragioni del trasporto su ferro.

E, tuttavia, non ce la sentiamo di estendere questa accusa anche al Trasporto locale, la cui dirigenza, se non altro, ha avuto il merito di parlare chiaro, senza illudere gli utenti del servizio con soluzioni miracolose e, soprattutto, senza sottrarsi al dialogo ed al confronto anche nei momenti peggiori.

"Amico Treno", ormai da cinque anni, è stato paladino di questa strategia dell'attenzione e della trasparenza. In una nazione in cui la stampa aziendale è ancora concepita come strumento per vendere fumo, ovvero incensare i potenti di turno, questa testata ha costituito finora una eccezione vistosa. Come tutte le specie rare, è meritevole di tutela. Per questo abbiamo accettato la sfida, impegnando la nostra credibilità su un terreno quanto mai insidioso, perché corriamo il rischio che i lettori confondano i contenuti di questa rivista con le scelte strategiche sui trasporti che certamente sfuggono ad "Amico Treno", come talora – temiamo – sfuggono allo stesso vertice delle Fs. Ciò che, però, ci impegniamo a garantire è che "Amico Treno" quelle scelte – giuste o sbagliate che siano – continui a spiegarle ai propri lettori come ha fatto in questi anni, senza nascondersi dietro a veline ipocrite e senza ricorrere ad un linguaggio per iniziati. E che il dialogo con la clientela – sia con i singoli fruitori del servizio, sia con le realtà organizzate – continui e si consolidi fino a divenire la colonna portante di questo giornale. Anche quando le opinioni espresse contrasteranno con la linea ufficiale. Anzi, soprattutto in quel caso.

Il Comitato dei Garanti



Per una diversa pianificazione dei trasporti

Le scelte da adottare a favore di una mobilità sostenibile

Ogni volta che i cittadini vengono interpellati non hanno dubbi: il traffico resta uno dei principali problemi da risolvere nelle nostre città. Congestione, traffico, inquinamento dell'aria, rumore, incidentalità, spreco energetico, perdita di qualità urbana, aumento delle malattie e perdita di benessere, sono indicatori visibili e preoccupanti della distorsione del sistema, dove il traffico veicolare sia di merci che di passeggeri ha il dominio assoluto rispetto ad altre modalità di trasporto. Una distorsione ampiamente documentata dai dati che ogni anno fornisce il Conto Nazionale dei Trasporti, elaborato dal Ministero dei Trasporti: nell'edizione 1996 "Trenta anni di trasporti in Italia" si legge chiaramente l'evoluzione negativa che ha visto ridurre la percentuale di trasporto passeggeri su ferrovia dal 17,7 all'attuale 11,5 e quella merci dal 19,4 al 13,3. Si è ridotta anche la quota di trasporto di cabotaggio, di pedoni e ciclisti, a tutto vantaggio del traffico di autovetture ed autotrasporto. Il sistema è vistosamente inefficiente non solo sul piano ambientale, ma anche per la diminuzione della velocità ed accessibilità nelle città: trenta milioni di veicoli in circolazione sono troppi e non garantiscono più la libertà promessa. Lo squilibrio attuale ha radici lontane, nasce da una trentennale politica di investimento nelle infrastrutture che ha privilegiato la spesa per strade ed autostrade, garantito una spesa inefficiente nel settore ferroviario, non ha puntato sul cabotaggio costiero, in assenza dell'ammodernamento della rete di trasporti pubblici in sede propria e della realizzazione di piste ciclabili. Il risultato è una estesa rete stradale e autostradale che confrontata con quella ferroviaria non ha equivalenti in altri paesi europei come la Francia, la Germania e l'Inghilterra.

Per invertire questa tendenza negativa c'è bisogno di riforme urgenti e profonde, partendo dalla normativa esistente, dalla pianificazione della politica dei trasporti e dalla frammentazione delle competenze che impediscono un governo unitario del settore.

Le principali cause si possono elencare come segue.

La frammentazione delle competenze

Attualmente il Ministro dei Trasporti detiene le competenze sul Piano Generale dei Trasporti, su ferrovie, porti, aeroporti e trasporto locale, mentre tutto quanto attiene la pianificazione stradale, Anas, concessionarie autostradali, Codice della Strada e Piani Urbani del Traffico sono di competenza del Ministro dei Lavori Pubblici. Il Ministero delle Aree Urbane, oggi unificato con i Lavori Pubblici, ha competenze su parcheggi, progetti di riqualificazione e trasporto rapido di massa. Il Ministro dell'Ambiente interviene con le Ordinanze Antismog, sui limiti di emissioni per l'inquinamento acustico ed atmosferico e dà un parere sulle direttive per il Piano del traffico ed il Piano Trasporti. Il Ministro degli Interni ha il controllo di Polizia e Carabinieri preposti alla vigilanza dei comportamenti su strada. Le Regioni devono elaborare Piani Regionali dei trasporti, ripartire le risorse per il trasporto locale ed individuare i Comuni soggetti all'adozione dei Piani Traffico.

Ai Comuni ed Aziende di trasporto pubblico sono assegnati gli interventi gestionali in ambito urbano in materia di traffico e trasporto locale. Non esiste un centro unico di spesa e decisionalità; il Cipet, il timido organismo istituito nel 1991 che doveva integrare le politiche, è stato sciolto nel 1994 e le sue competenze attribuite al Cipe.

Evidente che la frammentazione delle competenze è funzionale alla frammentazione del sistema dei trasporti.

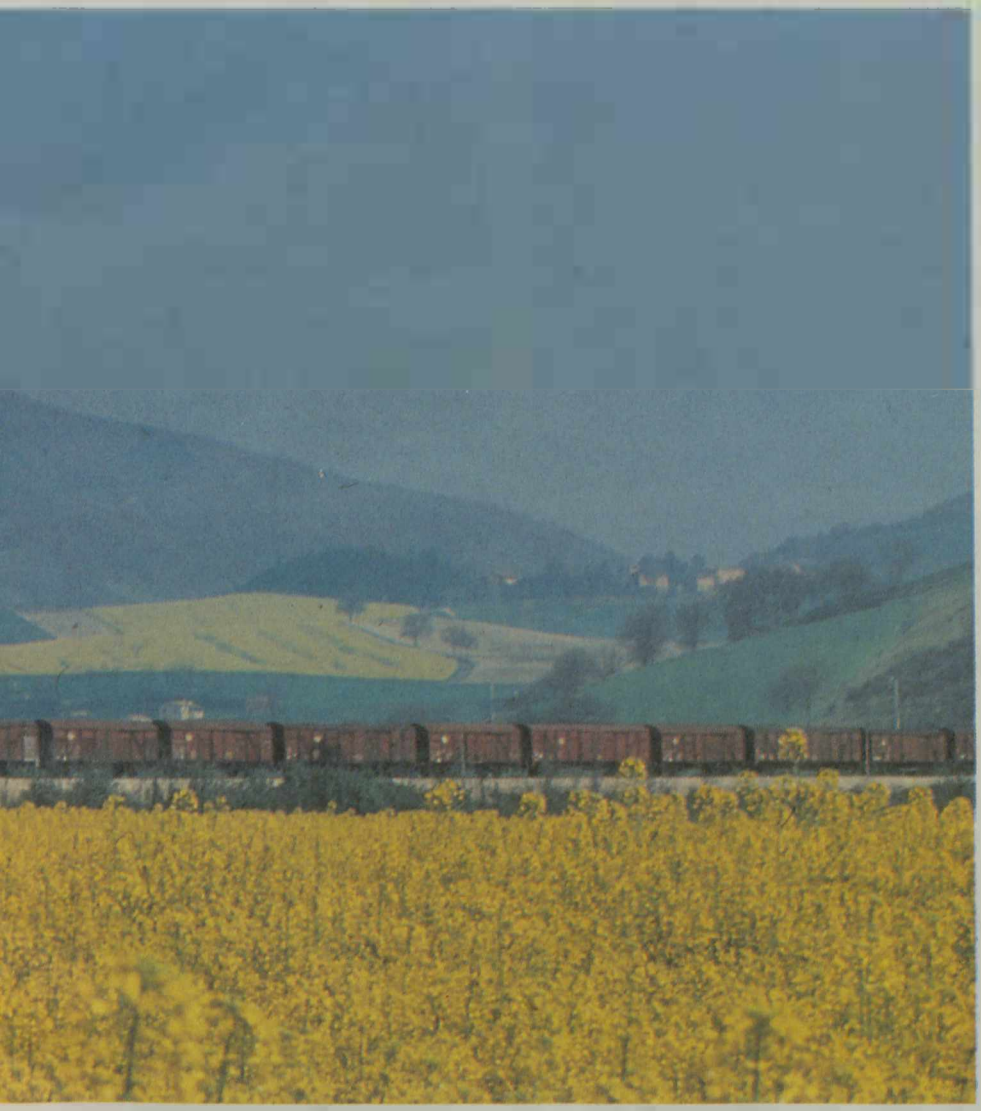


La pianificazione stradale e autostradale sovradimensionata

È ancora vigente il Piano Decennale di Viabilità di grande comunicazione, anche se è scaduto il 31 dicembre 1996. Prevede la realizzazione di 4 mila km di nuove autostrade ed 8 mila km di nuove strade e superstrade: previsioni che se venissero attuate si tradurrebbero in sostegno concreto al traffico motorizzato sia di merci che di passeggeri.

Un Piano Generale dei Trasporti superato

Il Piano, approvato nel 1987, aveva l'ambizione di riequilibrare l'intero sistema, coordinare i diversi segmenti di mobilità favorendo il riequilibrio tra strada e ferrovia e l'intermodalità. È stato aggiornato nel 1991 ma sostanzialmente non ha avuto alcun esito, in quanto non conteneva gli strumenti operativi ed incisivi per selezionare le priorità tra gli interventi ed indicare criteri stringenti di spesa rispetto agli obiettivi.



Gli squilibrati investimenti nel settore ferroviario

Dopo trent'anni di sostanziale immobilismo, dalla fine degli anni 80 sono ripartiti gli investimenti per il potenziamento e l'ammodernamento delle ferrovie: il Contratto di Programma 1994-2000 prevede risorse per 55 mila miliardi.
Le associazioni ambientaliste hanno avuto modo di criticare il progetto Treno ad Alta Velocità, in quanto inadeguato a risolvere i problemi di mobilità di merci e passeggeri locali che ci attanagliano. Infatti eccessivo è l'impegno di risorse per la lunga percorrenza dei passeggeri a fronte della scarsità di impegno finanziario e progettuale in materia di ammodernamento dei nodi e del trasporto locale, elemento strategico per decongestionare le città dal traffico. Ugualmente trascurato è il trasporto merci, dato che l'Alta Velocità privilegia i passeggeri mentre le merci hanno bisogno di alta capacità, integrazione con la rete esistente e le altre modalità di trasporto. Inoltre le tratte ad alta velocità hanno un insostenibile impatto ambientale per i territori attraversati, in termini di rumore, modificazioni del paesaggio, cave e discariche. Nel corso della discussione sono state introdotte timide correzioni del progetto, ancora largamente insufficienti a garantire un equilibrato potenziamento delle ferrovie. Infine è stato ventilato il taglio, per ora sospeso, del 10 per cento dei treni locali, dovuto alla riduzione di risorse prevista nella Legge finanziaria 1997 per il Contratto di Programma.

Trasporto pubblico locale: riforma ed investimenti in attesa di approvazione

Sono anni che si attende la riforma del trasporto locale, assegnando alle Regioni ed Enti locali la gestione unitaria di tutte le reti, su gomma e su ferro, che costituiscono le future Aziende integrate di mobilità metropolitana. Non solo la riforma non arriva, ma ogni occasione è buona per tagliare risorse al trasporto locale: se da un lato l'efficienza della spesa è un buon obiettivo, questo, coniugato all'assenza di investimenti per il rilancio del trasporto locale, produce come unico risultato il taglio del servizio. La Legge 211/92 per il trasporto rapido di massa, che prevede oltre 5 mila miliardi per realizzare metropolitane e tramvie nelle maggiori città italiane, è ancora lontana dalla sua attuazione. Le risorse sono state ripartite ma procedure obsolete e complesse rischiano di far perdere anni preziosi prima che parta effettivamente un cantiere per realizzare infrastrutture per il trasporto di massa in sede propria.

Piani del traffico, aree pedonali, piste ciclabili, parcheggi

Entro il 24 giugno 1996, tutte le città con più di 30 mila abitanti avrebbero dovuto adottare Piani Urbani del Traffico, ma a quella scadenza non più del 10 per cento aveva rispettato le Direttive interministeriali. A quasi un anno di distanza, secondo il Ministero dei Lavori Pubblici, appena il 20 per cento si è dotato di questo fondamentale strumento di programmazione, premessa per l'attuazione concreta di interventi nella mobilità urbana. E così non si realizzano zone a traffico limitato, aree pedonali, piste e corsie ciclabili, parcheggi e piani di controllo della sosta necessari per restituire spazi alla città.

Un Codice della Strada dalla parte dell'automobile

Il nuovo Codice della Strada, già rivisto più volte, è inadeguato a tutelare la complessità degli utenti della strada, in particolare di quelli deboli come ciclisti, anziani, bambini, pedoni, mentre tutela con maggior decisione l'automobile. Non consente gli ausiliari del traffico e la telematica per il controllo e le sanzioni delle Zone a Traffico Limitato, nelle Aree Pedonali e nelle intersezioni, non tutela il trasporto pubblico, prevede elevati limiti di velocità per gli autoveicoli e non identifica precisi interventi di riqualificazione dello spazio stradale, al fine di incrementare la qualità e la sicurezza urbana.

Dopo aver constatato lo stato disastroso dei trasporti in Italia ed individuato le cause legislative e finanziarie che hanno prodotto queste distorsioni, le associazioni ambientaliste, degli utenti del trasporto pubblico, di ciclisti, pedoni e consumatori avanzano proposte concrete per invertire questa tendenza. Le proposte sono rivolte sia alle Amministrazioni locali, che a Governo e Parlamento.

Alle Amministrazioni Locali si chiede l'adozione e l'attuazione di Piani Urbani di riduzione del traffico veicolare privato ed incentivi concreti verso una mobilità sostenibile. In

concreto si tratta di:
- coordinare il Piano del Traffico con il Piano Regolatore ed i piani infrastrutturali, per promuovere politiche di pianificazione coerente tra insediamenti e mobilità;
- potenziare ed ammodernare le ferrovie locali, che devono divenire la spina dorsale dell'offerta di mobilità di area vasta;
- realizzare trasporti rapidi di massa in sede propria, reti tramviarie e prolungamenti di linee metropolitane;
- ammodernare e potenziare il trasporto collettivo sia su gomma che su ferro, rendendolo veloce, confortevole ed accessibile agli utenti;
- estendere le aree pedonali e le zone a traffico limitato;
- incrementare l'uso della bicicletta mediante realizzazione di piste, corsie e spazi di sosta;
- controllare la sosta su suolo pubblico, realizzare parcheggi per residenti e di interscambio; introdurre sistemi telematici per il governo della mobilità;
- riqualificare lo spazio stradale e residenziale;
- riorganizzare il trasporto merci in ambito urbano.

A Governo e Parlamento va richiesta l'approvazione di regole, strumenti ed investimenti per incisive riforme nel settore dei trasporti finalizzate a trasferire quote significative di merci e passeggeri dalla strada verso la ferrovia, il trasporto collettivo, l'uso della bicicletta ed il cabotaggio costiero. In concreto si tratta di:
- riordinare le competenze, con l'abolizione del Ministero dei Lavori Pubblici, e la costituzione, con il trasferimento delle competenze Anas e Codice della Strada, di un autentico Ministero dei Trasporti;
- drastica revisione del Piano Decennale di Grande Viabilità con un forte ridimensionamento dei potenziamenti stradali e autostradali, nell'ottica dell'intermodalità e dell'interscambio con gli altri sistemi di trasporti;
- aggiornamento del Piano Generale dei Trasporti, con criteri di mobilità sostenibile e costituzione di un fondo unico di spesa;
- riforma delle concessionarie autostradali (attesa fin dal 1976) che dia trasparenza al settore;
- riequilibrio degli investimenti ferroviari con maggiori risorse destinate all'ammodernamento ed il potenziamento dei nodi ferroviari metropolitani e la riduzione delle risorse destinate all'Alta Velocità ferroviaria;
- rapido iter per le proposte di legge Galletti e Gambato per l'incentivazione della mobilità ciclistica, attualmente in discussione presso la IX Commissione Permanente della Camera e piena attuazione con snellimento delle procedure per la realizzazione di infrastrutture per il trasporto di massa;
- riforma del trasporto pubblico locale in modo da attribuire alle Regioni ed agli Enti locali la gestione integrata della rete, inserendo anche adeguate opportunità finanziarie per i servizi di trasporto collettivo;
- ridurre i limiti attuali delle emissioni in atmosfera estendendo regole severe anche per gli inquinanti più pericolosi (ipa, benzene, ozono);
- revisione del Codice della Strada, con introduzione degli ausiliari del traffico, della telematica per il controllo e le sanzioni, e degli interventi di moderazione del traffico privato ed incremento della sicurezza degli utenti "deboli" della strada.

Ovviamente questo lungo elenco di riforme da approvare ed attuare non ha la pretesa di essere esaustivo, ma è un buon indicatore della complessità ed urgenza delle misure che sarebbe indispensabile adottare.
Così come ci è particolarmente evidente che queste riforme si otterranno soltanto se cittadini, utenti, consumatori ed ambientalisti faranno sentire in modo efficace la propria voce: anche a questo serve il Comitato dei Garanti di "Amico Treno".
In queste settimane il Ministro dei Trasporti Burlando ha già annunciato due rilevanti novità: la presentazione delle linee guida per l'aggiornamento del Piano Generale dei Trasporti, infine la convocazione, congiuntamente ai Ministeri dei Lavori Pubblici e dell'Ambiente, di una conferenza nazionale sui trasporti che abbia l'obiettivo di allineare tutti i problemi nei vari segmenti della mobilità ed identificare soluzioni e priorità di azione.
Timidi passi, speriamo positivi, verso una mobilità sostenibile.

Il Comitato dei Garanti



Il gioco dei perché

Abbiamo giocato con Cesare Vaciago, Direttore dell'Area Trasporto Metropolitano e Regionale per riassumere alcune nostre posizioni



Perché il trasporto pubblico locale, in tutto il mondo, è assistito dallo Stato? «Perché è un servizio che funziona tutto il giorno, e non solo nelle ore di punta: pensa, ad esempio, a un ristorante che fosse costretto a restare aperto 24 ore, per rifocillare un cliente alle 3 di notte, conservando in servizio - su tre turni - il personale necessario per i cento clienti del mezzogiorno».

Perché - in Italia - questa assistenza pubblica raggiunge, in media, il 65 per cento (come in Fs) con punte dell'80 per cento (in alcune Ferrovie in Gestione Commissariale Governativa), mentre in Francia, Inghilterra e Germania si attesta sul 50 per cento?
«Le ragioni sono tre. Vediamole in ordine di importanza.
La prima è la carenza di pianificazione pubblica del trasporto (mezzi ugualmente assistiti - come treno e bus - si contendono la clientela sulle stesse linee; scarseggiano i servizi nelle aree sovraffollate, sono ridondanti quelli in zone poco popolate; gli investimenti sono dispersi e le opere incompiute...), figlia di una opzione "storica" tuttora non smentita, per il trasporto automobilistico.
La seconda è l'eccesso di costo dei servizi, essenzialmente - ma non esclusivamente - dipendente dall'eccesso di costo del lavoro (80 per cento del totale).
La terza è un sistema tuttora demagogico di tariffe "sociali" (quel che non paga il cliente lo paga il contribuente)».

Perché è difficile intervenire sulle tre cause citate?
«Perché solo nel 1997 - con la riforma inaugurata dalla legge 52/97 - ancora in attesa di decreto attuativo - un solo soggetto (la Regione) diverrà responsabile della pianificazione del trasporto (che nel 2000 potrà essere davvero efficace). Perché la mancata regolamentazione dello sciopero nei servizi pubblici rende dominante il potere negoziale del sindacato di settore. Perché la cattiva qualità dei servizi è un deterrente costante per la decisione sul rincaro dei prezzi».

Perché è necessario, allora, un movimento consumerista?
«Perché le Regioni programmino davvero i trasporti, sulla spinta di una domanda di massa consapevole e organizzata (la domanda "spontanea" seguirà il mercato e le forze che lo dominano, e chiederà auto). Perché il potere sindacale nel settore sia equilibrato da un equivalente (non necessariamente contrapposto) potere dei cittadini/clienti.
Perché le inerzie e le inefficienze della dirigenza (compreso chi scrive) siano pungolate, sanzionate e denunciate da una protesta puntuale e propositiva. Vorrei sottolineare come la spinta consumerista dei cittadini da sola non basta: occorrono, in parallelo, il completamento degli investimenti necessari, la svolta del Sindacato verso la partecipazione, un diverso orientamento alla clientela dei dirigenti... Ma tutto questo non comincerà - o non continuerà, laddove è cominciato - senza un cliente incazzato e organizzato».

Perché "Amico Treno" passa a pagamento ?
«Perché un *lettore* che consapevolmente paga - anche poco - è un *militante*: altrimenti resta un destinatario di un messaggio, magari intelligente, ma sempre unilaterale. E 10 mila militanti sono meglio di 100 mila ascoltatori».

Perché regalarlo, allora, a chi compra "Carta Amicotreno"?
«Perché chi compra "Carta Amicotreno" è già un militante consumerista del trasporto locale, perché ha scelto di difendere con intelligenza la frazione debole di questo trasporto, minacciata dall'inerzia di alcuni politici, dalla conflittualità di alcuni sindacalisti, dall'incompetenza di alcuni dirigenti».

Perché passare la mano al "Comitato dei Garanti"?
«Perché un'azienda che fa autocritica non sarà mai efficace quanto un movimento che la critica davvero».

Perché un "Comitato dei Garanti"?
«Perché il singolo movimento di clienti non può avere (e, nei fatti, dimostra di non avere) visione complessiva del problema: può chiedere, per esempio, più fermate e treni più veloci, senza comprendere che le due richieste si contraddicono; può lottare per avere materiale nuovo su linee a scarsissima frequentazione; rischia, insomma - come ogni sindacato nascente - di combattere battaglie settoriali e sbagliate».

Perché ora, questa svolta?
«Perché domani può essere troppo tardi: le tre "malattie" del trasporto locale, elencate prima, possono degenerare in presenza di due agenti tossici presenti, purtroppo, nella realtà italiana: la stretta della finanza pubblica (che può indurre a sacrificare il trasporto di fronte a esigenze sociali viste come più immediate: sanità, pensioni); la crescente disoccupazione industriale (che può indurre - come ha fatto - a dirottare ulteriori risorse sull'auto privata).
Nei prossimi tre anni potremmo assistere al paradosso di un trasporto locale che muore, dopo essersi finalmente riformato».

Perché tanta insistenza?
«Per convincere gli amici. Perché da soli non ce la facciamo: e le stesse drammatiche vicende che hanno sconvolto la vita delle Fs ci hanno convinti che le strategie aziendali possono essere battute sempre: la gente no».

Carlo Pino

Proposte su due ruote

Insieme sulla strada dell'integrazione treno/bici

In un sistema di trasporti efficiente, equilibrato e rispettoso dell'ambiente, non c'è dubbio che treno e bici (nel suo piccolo, per ora) stanno dalla stessa parte. Era dunque inevitabile che diventassero alleati.E così, nella seconda metà degli anni '80, anche su pressione delle associazioni cicloambientaliste aderenti alla Fiab, le Fs hanno istituito il servizio treno + bici, vale a dire la possibilità di trasporto delle bici al seguito dei viaggiatori ciclisti su centinaia di treni regionali, decine di treni interregionali e su alcuni treni a lunga percorrenza e internazionali. L'avvio del servizio treno + bici è stato salutato dalla Fiab con entusiasmo, come una *prima* importante tappa sulla strada dell'integrazione modale. Ebbene, forse è arrivato il momento per compiere ulteriori passi su questa stessa strada.

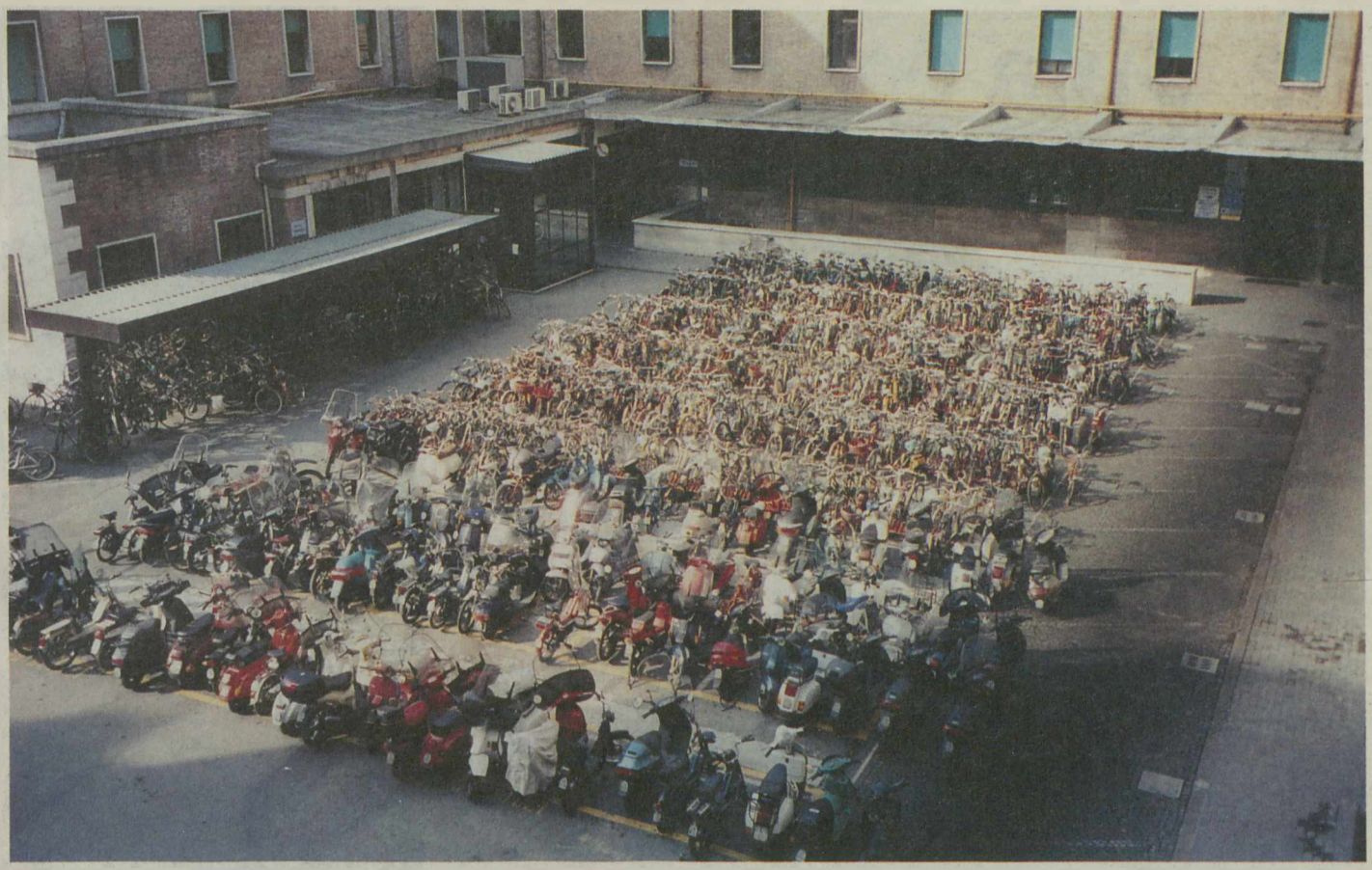
L'offerta del servizio di trasporto bici, in termini quantitativi, è ormai sottodimensionata, sia sui treni regionali e interregionali, sia soprattutto sui treni a lunga percorrenza e internazionali. Per altri versi non è ancora sufficientemente conosciuta.

Finora si è proceduto a soddisfare l'esigenza del trasporto bici quasi esclusivamente mediante l'adattamento della situazione esistente, senza modifiche strutturali. Ed è proprio in questa direzione che qualche passo ulteriore può ancora essere fatto: ad esempio, utilizzando per il trasporto bici i bagagliai assegnati alla Omniaexpress e all'Ente Poste, che di domenica girano vuoti; oppure estendendo l'uso per il carico delle bici alle automotrici Aln 663 e 668 (come già si sta facendo in alcune regioni).

Se si intende però aumentare significativamente l'offerta, è indispensabile procedere, sia pur con gradualità, ad interventi specifici anche in termini di nuovo materiale rotabile o di trasformazione di quello esistente. In questa prospettiva, sempre per fare un esempio, si suggeriscono interventi di modifica di un certo numero di carrozze (di seconda classe) tipo BP78E a vestibolo centrale (dotate di un particolare tipo di porte che rendono agevole l'incarrozzamento delle bici), eliminando qualche posto a sedere per collocarvi i ganci porta bici. È inoltre auspicabile la predisposizione di carrozze specializzate per le bici, il cui



Bologna: Piazza Medaglie d'oro (1988).



Bologna: cortile piazzale est (1997).

prototipo è stato presentato anni fa alla "Esposizione Internazionale Ciclo Moto e Accessori" di Milano e che tale è finora rimasto.
Anche la promozione del servizio merita di essere sviluppata.
Un canale potrebbe essere il periodico "Amico Treno". Decisamente di qualità sono gli itinerari di turismo in treno e in bicicletta proposti da Albano Marcarini. Ad integrazione di questi articoli, si potrebbero inserire mensilmente le segnalazioni delle decine di escursioni treno + bici organizzate in tutta Italia dalle associazioni della Fiab. Le associazioni sono disponibili a collaborare nella distribuzione di pieghevoli, con gli orari dei treni abilitati al trasporto delle bici, presso i negozi di articoli per ciclisti e le librerie specializzate delle diverse città italiane.
Un altro strumento di divulgazione del servizio sono le informazioni in stazione. L'annuncio, tramite gli altoparlanti, della collocazione del vano bici sui treni (in testa o in coda), oltre ad essere utile per i ciclisti in attesa e per velocizzare le operazioni di carico, costituisce indirettamente una forma di promozione del servizio per tutti i clienti presenti in quel momento in stazione.
Sempre a proposito di promozione, si è accennato prima alla "Esposizione Internazionale Ciclo Moto e Accessori" di Milano (un appuntamento che si tiene, negli anni dispari, presso la Fiera). Tenuto conto che questa manifestazione registra decine di migliaia di visitatori, sarebbe molto utile la presenza delle Fs, con un proprio stand o, eventualmente, anche all'interno di quello della Fiab.
L'integrazione treno/bici non può comunque essere circoscritta nel solo trasporto delle bici sui treni. Vi sono numerosi possibili interventi, che coinvolgono anche altri operatori, pubblici (Comuni ed Enti locali) e privati. Ne accenniamo qui, riservandoci di approfondire la materia in altre occasioni.
Le principali stazioni dovrebbero essere dotate di attrezzature coperte per il deposito libero delle bici.
Qualcosa è stato fatto, ma molto resta da fare. Basti un solo esempio: alla stazione di Milano Centrale, da qualche tempo sono considerevolmente aumentate le biciclette agganciate in modo disordinato alle transenne per l'incolonnamento dei passeggeri in attesa dei taxi. Piuttosto che "tollerare", sarebbe preferibile trovare una soluzione idonea al problema (e ciò vale per tutte le stazioni dove le bici vengono parcheggiate in modo "selvaggio").
Nelle stazioni delle principali città dovrebbero essere inoltre previsti depositi custoditi e centri di noleggio.
Meglio ancora, potrebbero essere organizzati, come è frequente vedere all'estero, veri e propri punti bici – gestiti da privati, a seguito di apposite gare d'appalto indette dalle Fs – per offrire servizi utili (deposito, noleggio, riparazione, vendita ecc.).
Sarebbero anche auspicabili soluzioni per superare il considerevole numero di barriere architettoniche che i ciclisti incontrano in stazione, come ad esempio le scale per l'accesso al piano del ferro, o quelle dei sottopassi per l'attraversamento dei binari. Non si pensa certo a lavori complessi, ma solo a semplici e mirati interventi per facilitare la salita e la discesa delle biciclette (collocare sulle scale delle putrelle a "U").
Il bacino di utenza di una stazione per i viaggiatori che vi arrivano in bicicletta è stimato in 100 chilometri quadrati (raggio per raggio per 3,14, essendo il raggio di 5 o 6 chilometri corrispondente alla distanza che si può ragionevolmente percorrere in bici).
All'interno di un'area di queste dimensioni sarebbe dunque opportuno che i Comuni si impegnassero a migliorare l'accesso alla stazione, mediante piste e corsie ciclabili, invogliando così i cittadini a passare dal "park and ride" ad un'abitudine meno congestionante e con minor occupazione di suolo pubblico nei pressi delle stazioni.
Infine, si segnala che in tutto il Paese vi sono da 70 a 80 strade ferroviarie dismesse, con uno sviluppo complessivo di 2/3 mila chilometri. Molti di questi sedimi, che attraversano ambienti di grande interesse paesaggistico, potrebbero essere recuperati e trasformati in piste ciclabili per la pratica del cicloturismo.
Trasformazioni di questo tipo, non solo darebbero un contributo significativo allo sviluppo del turismo in bicicletta e più in generale agli spostamenti in bicicletta, ma avrebbero anche una funzione di salvaguardia di questi sedimi rispetto ad altri utilizzi, spesso impropri, o a manomissioni definitive.
In altre parole, si intende dire che la trasformazione in "strada verde" di una ferrovia dismessa lascia comunque intatto il sedime, anche in vista di un eventuale suo futuro recupero ferroviario.

Luigi Riccardi
Presidente della Fiab
(Federazione Italiana Amici della Bicicletta)

La Cina è vicina

La corsa al mercato investe in pieno anche le ferrovie

Tutto lascia supporre che il 1997 sarà ricordato come l'anno della Cina. La recente scomparsa del vecchio patriarca Deng Xiaoping archivia definitivamente un'epoca e la prossima annessione di Hong Kong ne apre un'altra densa di incognite e di opportunità.Si narra che un giorno Napoleone, guardando una carta geografica, si lasciò sfuggire una riflessione profetica: "Quando la Cina si sveglierà, il mondo tremerà". Nella seconda metà del Novecento, dopo secoli di decadente torpore, il colosso dormiente si è finalmente svegliato, prima con la lunga e tormentata rivoluzione maoista che l'ha trasformato nella terza grande potenza – almeno sotto il profilo militare – e poi con la tumultuosa apertura al mercato che minaccia ora di farne un irresistibile concorrente economico. Del resto, i numeri sono tutti dalla parte della Cina. Con 9 milioni e mezzo di kmq è la terza nazione della Terra in termini di estensione, dopo Russia e Canada, ma senza le sterminate solitudini artiche di quei due paesi. Soprattutto, con un miliardo e 150 milioni di abitanti, è di gran lunga lo stato più abitato del pianeta.
Senza contare che la popolazione cinese deborda ben oltre i confini nazionali, costituendo numerose ed influenti minoranze in molte zone del sud-est asiatico, oltre che nelle "china-town" ormai comuni non solo a quasi tutte le metropoli americane, ma anche a quelle europee. Banalizzando, ma non troppo, i termini demografici del nostro tempo, si può dire che un uomo su due sia asiatico, uno su tre sia giallo, uno su quattro sia cinese. E, se per lungo tempo il numero ha costituito una zavorra formidabile al decollo economico – tanto che a Mao veniva perlomeno riconosciuto il non piccolo merito di essere riuscito a riempire la ciotola di riso ad un miliardo di compatrioti – oggi proprio il numero può fornire il propellente quasi inesauribile alla espansione dei mercati ormai saturi in Europa, in America ed in Giappone.

Una rete in continua espansione

Anche dal punto di vista ferroviario, naturalmente, la Cina sta diventando una grande potenza, pur essendo partita con molto ritardo nello sviluppare la sua rete, complice quella diffusa ostilità al progresso che permeava l'agonia del Celeste Impero alla fine del secolo scorso e che identificava nel treno una delle tante diavolerie importate dagli occidentali, capace persino di turbare le anime degli antenati. Così, ancora nel 1952, all'indomani della sanguinosa guerra civile conclusasi con la fuga di Chiang Kaishek a Formosa, la Repubblica popolare poteva disporre di appena 22.800 chilometri di rotaie (poco più dell'Italia, su un territorio 30 volte più vasto e 20 volte più popoloso).
Oggi l'estensione della rete è quasi triplicata – caso pressoché unico nella seconda metà del Novecento – ed ha ormai superato i 56 mila chilometri, cui vanno sommati altri 6 mila di interesse locale. Inoltre si è realizzato un certo riequilibrio in senso geografico, dal momento che le nuove ferrovie sono state costruite soprattutto nelle province dell'interno, mentre in origine erano presenti quasi esclusivamente lungo le coste ed in Manciuria, primo bastione industriale del paese.
Certo, le zone più interne (e largamente desertiche) sono ancora in buona parte prive di collegamenti, ma, se il progetto di una linea sul "tetto del mondo", fino a Lasha, capitale del Tibet, segna il passo, quella che ripercorre la "via della seta", attraverso il Xinjiang e fino alla frontiera con il Kazakhistan, è ormai una realtà. Per cui si può viaggiare in treno da Mosca a Pechino non solo lungo la famosa Transiberiana, ma anche attraverso l'Asia centrale, via Alma-Ata e Urumqi. E non è finita: le Ferrovie cinesi (CR) programmano ulteriori 33 mila chilometri di nuove linee da oggi all'anno 2010.

Le incognite della concorrenza

Ciò non toglie che, anche in Estremo Oriente, non siano poche le sfide per il treno del XXI secolo. Qui il problema non è quello di riconquistare il traffico perduto, semmai di conservare le quote di mercato, per ora largamente maggioritarie, ma già insidiate dalla sempre più vivace concorrenza.
Per esempio, quel 69 per cento nel trasporto delle merci, che, secondo gli esperti della Banca Mondiale, sarebbe ormai ridotto al 55 per cento.
Un campanello d'allarme è suonato lo scorso anno, quando, abbandonando bruscamente la politica delle tariffe artificiosamente basse per





Pechino: treno Pechino - Mosca.

motivi politici, le Ferrovie cinesi hanno maggiorato dall'oggi al domani del 54 per cento il prezzo dei treni a lungo percorso. La ripercussione non si è fatta attendere, registrando nei mesi successivi un calo compreso tra il 15 ed il 30 per cento dei viaggiatori trasportati, per la prima volta dopo molti anni di crescita ininterrotta che aveva portato a superare la soglia del miliardo di passeggeri all'anno.
Oggi un biglietto in classe "dura" (l'equivalente della nostra seconda) da Pechino a Shanghai (1.460 km) costa 198 yuans, pari a circa 35 mila lire. Una cifra non ancora allineata ai parametri europei, ma notevolmente elevata per un cinese, visto che rappresenta circa un quarto di un salario medio.
Certo, le Ferrovie cinesi potevano consentirsi questa stangata, dal momento che uno dei loro punti critici era costituito dalla sistematica sproporzione tra offerta e domanda, con il corollario di treni stracolmi, estenuanti file alle biglietterie, giorni d'attesa per trovare un posto prenotabile. Ora l'assalto al treno si è un poco diluito. Ma, come logica conseguenza, ciò determina la crescita tumultuosa delle altre forme di trasporto: soprattutto le linee aeree interne sulle lunghe distanze ed il traffico su strada – per ora soprattutto motocicli e autobus – sulle brevi.
In pochi mesi, il prezzo di un biglietto del métro di Pechino è quadruplicato, passando da 0.5 a 2 yuans (ovvero, da 100 a 400 lire), con un calo di passeggeri stimato tra i 200 mila ed i 300 mila al giorno.
E intanto le strade delle grandi città cinesi cominciano a sperimentare la congestione della mobilità a livelli non dissimili da quelli occidentali.
Anche se, purtroppo, la nostra esperienza non sembra essere di monito, visto che alcune municipalità, nell'intento di favorire lo scorrimento dei mezzi motorizzati, hanno persino adottato misure per scoraggiare l'uso della bicicletta, finora di gran lunga il mezzo di trasporto più diffuso tra le moltitudini cinesi.
E, nonostante la crescita esponenziale dell'inquinamento atmosferico – qui resa più micidiale dalla proliferazione incontrollata di fabbriche e laboratori nel tessuto urbano – sembra persino cessata la produzione di filobus, unico mezzo a trazione elettrica finora diffuso su larga scala, in una nazione in cui il tram è presente solo in alcune città della Manciuria ed il métro è un privilegio riservato a pochi grandi centri.
Ma, se è pur vero che il 70 per cento dei cinesi vive tuttora nelle campagne, già ora sono 30 le città che hanno superato il milione di abitanti e la corsa all'inurbamento sembra appena agli inizi, con prospettive da far tremare i polsi per gli anni a venire.

La modernizzazione avanza su tutti i fronti

Nonostante questi pessimi segnali, è ben chiaro che, in un paese sovrappopolato ed in tumultuosa crescita come la Cina contemporanea, la ferrovia abbia grandi prospettive davanti a sé, esattamente come in tutto l'Estremo Oriente, il cui sviluppo, dal Giappone alla Corea, da Taiwan a Singapore, dalla Malesia a Giava, è semplicemente inconcepibile senza un diffuso ed efficiente sistema di servizi su rotaia. Perciò il governo cinese punta sull'ammodernamento delle proprie infrastrutture ferroviarie, cominciando dal miglioramento delle velocità commerciali dei treni, la cui media attualmente non supera i 60/70 km/h. Ciò comporta il rinnovo dei binari, la loro elettrificazione, l'adozione di nuovi carrelli e, più in generale, un grosso sforzo di adeguamento del materiale rotabile.
Come è noto, la Cina, grande produttrice di carbone, è rimasta fedele fino a pochi anni addietro alla trazione a vapore. L'ultima locomotiva è stata prodotta nel 1988, ma ne restano tuttora in servizio 4.350 esemplari. La fine del secolo vedrà però anche qui il declino definitivo del vapore, soppiantato dalla trazione diesel (attualmente, le Ferrovie cinesi dispongono di ben 9 mila motrici Dong Feng, ossia "vento dell'Est") e da quella elettrica (oggi sono disponibili 2.500 locomotori tipo Shaoshan, dal nome del villaggio natale di Mao). Le tratte elettrificate, attualmente per circa 10 mila km, saliranno a quota 13 mila entro l'anno Duemila. In più c'è da considerare l'immenso parco di 35 mila vetture passeggeri e di ben 416 mila carri merci, pure in fase di rinnovo. Non meno importante, la riforma del sistema di prenotazione, con l'introduzione massiccia dell'informatica, che dovrebbe far scomparire finalmente le penose code alle biglietterie, poste sempre all'esterno delle stazioni cui si accede solo se muniti del biglietto. E con le code, spesso create ad arte, c'è da sperare che scompaia anche la corruzione diffusa tra gli addetti al servizio.

Le Ferrovie cinesi: uno stato nello stato

Dove non è possibile adeguare i tracciati esistenti, è in programma il raddoppio integrale delle linee. Già la nuova dorsale nord-sud, tra Pechino e Canton, è praticamente completata (oltre 2 mila km di binario, stesi in soli quattro anni, grazie al lavoro di 200 mila operai), mentre si progetta una linea ad alta velocità tra le due megalopoli, Pechino e Shanghai, che potrebbe ridurre a 7 ore i tempi di percorrenza, oggi non inferiori alle 17 per i convogli più rapidi. E altri grandi interventi sono previsti per migliorare le relazioni in senso est-ovest, tra la Manciuria e Pechino, tra Nanchino e Chongquing, mentre persino l'estremo occidente – il Turkestan cinese popolato in prevalenza da musulmani – sarà espugnato da una nuova linea che raggiungerà la remota Kashgar, in prossimità del confine afgano. Il grande "balzo in avanti", questa volta di natura ferroviaria, non esclude la necessità di ridimensionare le attività poco produttive. Esattamente come accade da noi, le Ferrovie cinesi minacciano di abbandonare le stazioni poco frequentate: ben 1.500 su un totale di 5.600 rischiano la chiusura. Il che non mancherà di produrre profonde ripercussioni sul personale. Per molti decenni la scelta strategica dei governi comunisti è stata quella di favorire la piena occupazione, compensata da retribuzioni assai modeste.
Il che ha fatto delle Ferrovie cinesi il maggior datore di lavoro dell'intero pianeta. Qualcosa come tre milioni e mezzo di lavoratori sono impiegati nel settore ferroviario, che risponde ad un proprio Ministero, con un corpo di polizia autonomo ed un proprio Tribunale: qualcosa di molto simile ad uno stato nello stato.
È oltremodo probabile che l'apertura al mercato ed al profitto produrrà non pochi cambiamenti nello status dei ferrovieri cinesi.

Ma anche i privati gestiscono i treni

Un assaggio di quello che riserva il futuro lo si può già cogliere nelle zone della costa centro meridionale, le più aperte alle nuove regole economiche. Non solo a Shanghai, dove



in questi ultimi anni sono sorti più grattacieli che nella New York dei ruggenti anni Venti, ma soprattutto a Shenzhen, la metropoli sorta dal nulla per volere di Deng. Fino al 1979, Shenzhen era poco più di un villaggio a ridosso della frontiera con il territorio britannico di Hong Kong. Poi venne istituita qui una "zona economica speciale" con forti incentivi fiscali e pochissimi vincoli sociali per gli imprenditori nazionali e stranieri.
Oggi Shenzhen ha superato il milione di abitanti, è gremita di palazzoni vetro-cemento, di alberghi Holiday Inn, di cantieri aperti giorno e notte con una proliferazione pressoché incessante. Anche la rete di trasporti si è adeguata. Accanto alla vecchia linea ferroviaria, percorsa fino agli anni Settanta dai rari treni internazionali che facevano la spola tra Canton ed Hong Kong, trasportando appena qualche giornalista sinologo ed i primi timidi gruppi di turisti venuti in perlustrazione oltre la "cortina di bambù", è sorta una nuova linea, gestita da una compagnia semi-privata, la GuangShen (ragione sociale ottenuta dalla contrazione dei nomi Guangzhou, ossia Canton, e Shenzhen). Qui 18 coppie di espressi fanno la spola a 160 km/h tra le due metropoli. A Canton la compagnia GuangShen – che è quotata alla Borsa di Hong Kong – si è costruita un'immensa stazione moderna, molto somigliante ad un aeroporto. Le tariffe sono nettamente superiori a quelle dei treni statali, ma anche il servizio a bordo è molto più curato: tutto somiglia alla business class delle compagnie aeree, essendo pensato per la stessa tipologia di clientela, composta prevalentemente da uomini d'affari. Le hostess, dopo aver servito il tè, vendono costosi souvenir, come orologi di marca ed un lussuoso album celebrativo della vita di Deng Xiao Ping, al prezzo di 630 yuans, quasi un mese di stipendio per un impiegato. Eppure il bilancio della compagnia GuangShen non è così buono come pronosticato. Colpa, con ogni probabilità, dell'autostrada parallela, finanziata da un magnate di Hong Kong e percorsa da parecchie linee di autobus espressi. Gli imprenditori ferroviari possono però consolarsi: anche al magnate gli affari non vanno tanto bene, perché un terzo degli automobilisti sono quadri di partito e come tali sono esenti dal pedaggio.
Cosa accadrà dal 1° luglio, quando, ammainata l'Union Jack britannica, Shenzhen farà ormai parte della periferia di Hong Kong, con i suoi 6 milioni di abitanti, il métro avveniristico, i tunnel sottomarini, gli antichi tram a due piani di Wang Chai e quelli ultra moderni di Tuen Mun, l'aeroporto da fantascienza in costruzione sulle isole e gli aliscafi lungo il fiume delle Perle che in tre ore arrivano a Canton, facendo a loro volta concorrenza a ferrovia ed autostrada? Decisamente un bel punto di osservazione per capire l'evoluzione dei sistemi di trasporto. Nel bene e nel male, stavolta la Cina è davvero vicina.

Commuter



Pechino: la stazione Centrale.

Da visitare in treno

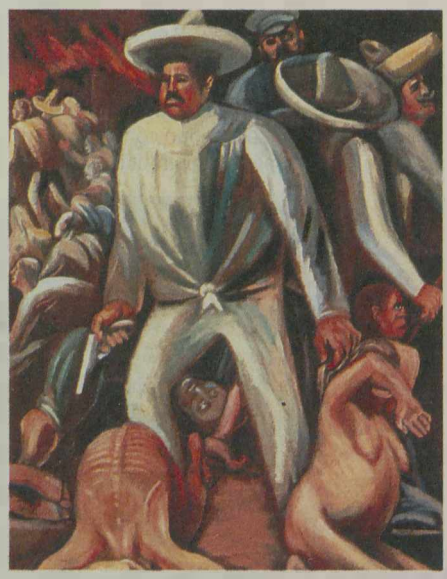
a cura di Marisa Radogna

Passione per la vita La rivoluzione dell'arte messicana nel XX secolo

Napoli, Castel dell'Ovo
Via Partenope
15 marzo - 15 giugno 1997
Orario: dal lunedì al giovedì dalle 10.30 alle 20.00; venerdì, sabato e domenica fino alle 23.00
Informazioni: tel. 081/7643536
Catalogo Leonardo Arte

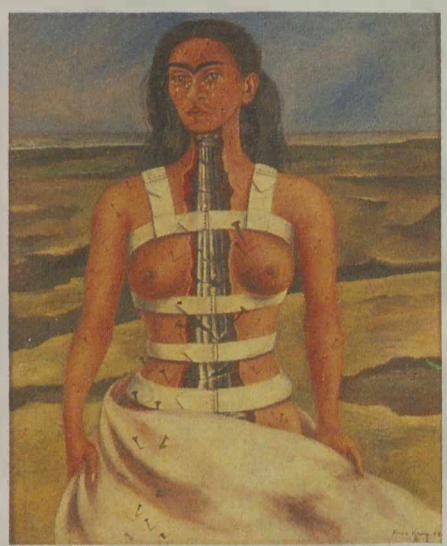
Come raggiungere la sede espositiva
Dalla stazione di Napoli Centrale vi consiglio di prendere uno dei mezzi pubblici che da piazza Garibaldi arrivano a piazza Municipio e di proseguire da qui a piedi. L'itinerario vi consente di conoscere o di rivedere alcuni tra i punti più belli della città. Da piazza Municipio (con il Maschio Angioino) prendere via San Carlo (sulla destra la Galleria Umberto I, sulla sinistra i giardini di Palazzo Reale, sempre aperti fino al tramonto, la Biblioteca Nazionale e il Teatro San Carlo) fino a piazza Trieste e Trento. La grande piazza accanto è quella del Plebiscito (sulla sinistra il Palazzo Reale – aperto dal martedì al venerdì dalle 9.00 alle 13.00, sab. e dom. anche dalle 16.00 alle 19.30 – sulla destra la chiesa di San Francesco di Paola). Proseguire per via Cesario Console e, subito a destra, per via Santa Lucia (antico quartiere di pescatori) fino a via Partenope. Di fronte (attraversare al semaforo!) c'è il Borgo Marinari, con il Castel dell'Ovo.

Napoli incontra il Messico, la sua arte, la sua storia, la sua cultura. Capolavori dell'arte messicana, riuniti per la prima volta in occasione di questa manifestazione, sono esposti nel famoso castello sul mare della città partenopea, per circa 1.500 mq, su due livelli. La mostra ripercorre in quattro sezioni l'arte messicana del Novecento, dai *Precursori* ai *Contemporanei*, passando attraverso il *Trionfo della scuola messicana* e la *Rottura, una nuova generazione*, e vuole soprattutto evidenziare i diversi modi con cui gli artisti hanno percepito, ricercato, recuperato, definito ed espresso la "messicanità", rivisitandola e filtrandola attraverso nuove esperienze e influenze.
La realtà messicana è interpretata con molteplici linguaggi e differenti letture, varianti che sono strettamente dipendenti dalla formazione e dal vissuto di ciascun artista, dalla personale elaborazione delle fonti e delle sollecitazioni intellettuali, dall'attenzione agli eventi contemporanei e ai diversi orientamenti culturali, dalla funzione attribuita all'arte, dalla riscoperta delle proprie origini e tradizioni, dalla riflessione sulla propria identità.



José Clemente Orozco, *Pancho Villa*, 1931.

Graffiante e irriverente è l'ironia di José Guadalupe Posada: le sue zincografie sono popolate da *calaveras*, scheletri animati che ballano il *jarabe* col sombrero, spazzano le strade della città o si affannano in inutili gare in bicicletta. La vita si confonde con la morte, travestita da vecchia signora, un patetico teschio sorridente, due orbite profonde sotto un grande cappello con nastri, piume e fiori (*La Catrina*).Immagini surreali anche in Antonio Ruiz (El Corzo), che penetra la vita quotidiana della provincia con bonaria ironia (l'intimità di due fidanzati sotto il portone di una casa, un soprano nell'interno di un salotto, gli atteggiamenti della gente durante una sfilata per la celebrazione dell'indipendenza).Profondamente distanti da queste caricature sono i desolati paesaggi senza vita dipinti da Francisco Goitia, che riscopre con dolore il Messico durante la rivoluzione, cogliendo del quotidiano il dramma e la sofferenza. Altrettanto distanti le montagne solitarie e il fuoco del vulcano di Gerardo Murillo (Dr. Atl), un artista che ebbe un ruolo dominante alla fine del Porfiriato. La donna india e il paesaggio naïf di un olio di Abraham Angel richiamano la tradizione popolare messicana; la bellezza delle indigene dell'Istmo di Tehuantepec affascina Saturnino Herrán e Diego Rivera e contrasta con la volgarità delle quattro meticce sgraziate di José Clemente Orozco, in cui il tema precolombiano non è lirica espressione di un mondo ideale, ma cruda e angosciante realtà, descritta con sarcasmo dissacrante, provocatorio e impietoso. Le figure femminili sono soggetti ricorrenti in tutto il percorso espositivo, insieme ai bambini (Rivera, Costa, Ruiz, Soriano, Tamayo) e al *bodegón* (la natura morta). Altro filo conduttore è l'iconografia religiosa, singolare fusione tra sacro e profano.David Alfaro Siqueiros, esponente con Rivera e Orozco della grande pittura muralista messicana e del realismo sociale, porta nelle sue tele l'inquietudine dell'uomo e l'impegno politico, le riflessioni sulla storia (una decisa condanna della dittatura, delle oppressioni e sopraffazioni della conquista) e sull'arte (che deve anteporre lo spirito costruttivo a quello decorativo). Si afferma il principio di una nuova pittura messicana, socialmente e politicamente impegnata, che possa consentire alle masse, attraverso la produzione murale, di accedere all'arte. L'adesione al *Manifiesto* del 1923 comportò il ripudio del cavalletto, inteso come espressione di un'arte borghese ed elitaria.
Questo rifiuto rimase solo un proposito ideale. Lo confermano il *Retrato de Eloina* di Siqueiros e i ritratti di Rivera (la *Donna di Oaxaca*, avvolta in uno scialle dello stesso color fucsia dei fiori della gonna; la giovane, elegante e



Frida Kahlo, *Columna Rota*, 1944.

sensuale *Ruth Rivera*, dalla carnagione più scura, in contrasto con il candore dell'abito; madre e figlie nella *Familia Veracruzana*, sempre vestite di bianco). Forte la personalità dei tre grandi muralisti, forte la loro presenza nell'arte messicana. Accanto ad essi, tre pittrici cercarono l'affermazione del proprio spazio. Frida Kahlo esprime in modo inquietante e talvolta agghiacciante (*Unos cuantos piquetitos* "Qualche piccola ferita", *Columna rota* "La colonna spezzata") la propria sofferenza fisica, la lacerazione interiore e il dolore dell'intera umanità; Maria Izquierdo, estranea alle problematiche politiche e sociali, si concentra sulla natura morta (*Naturaleza muerta* è un'esplosio-



David Alfaro Siqueiros, *Primera nota tematica para el mural de Chapultepec*, 1957.

ne di colori accesi), sulle memorie della sua infanzia e sul sogno (*Malabarista* "Equilibrista"); Olga Costa traduce in maniera composta e misurata, nelle figure, nel paesaggio e negli oggetti, la serenità della propria esistenza (*Niña con sandalias*, una bambina meticcia con grandi occhi scuri). Contemporanea al muralismo, si impone una generazione di artisti, attenta alle tendenze delle avanguardie internazionali, che rivendica l'autonomia dell'arte dalla politica e che ricerca, fuori dai vincoli dell'impegno pubblico, l'essenza della pittura messicana, sperimentando nuove tecniche e nuovi materiali. La sezione della rassegna dedicata alla *Ruptura*, con un'ampia selezione di lavori, ne offre un'esauriente documentazione: le figure geometriche delle tele di Mérida, i giochi, la gamma di colore e l'incanto dei notturni di Tamayo, le linee essenziali di Gerzso, le atmosfere irreali, la magia e il mistero nei dipinti di Martinez, le forme "antiestetiche" di Cuevas, le composizioni di oggetti e di arredi di Morales, le ragnatele di Francisco Toledo.
L'ultimo ventennio vede la fine delle ideologie. Gli artisti, ormai equamente distanti dal muralismo e dal dissenso della rottura, ripiegano sulla propria interiorità, cercando una risposta ai grandi interrogativi. Alfredo Castañeda si trasforma in un'enorme testa barbuta su un corpo di bambina, Nahum Zenil si triplica (*Mexican-Curious*) e si moltiplica (*Retrato de boda*, una "foto" ricordo del giorno delle nozze, in cui gli sposi, i testimoni e i parenti in posa hanno tutti il volto del pittore). Giocando con le immagini, nei ritratti e negli autoritratti, questi artisti esprimono la difficoltà di riconoscere se stessi, di ricomporre i pezzi di un'esistenza divisa e frantumata: la questione si sposta sulla ricerca di un'identità e in questa ricerca i *Contemporanei* ridefiniscono anche la "messicanità".

Giovanni Fattori
Le incisioni della collezione Franconi alla Accademia Carrara

Milano, Arte e Civiltà
Viale Sabotino, 22
1° marzo - 29 giugno 1997
Orario: dalle 10.00 alle 20.00, giovedì fino alle 23.00
Chiusura lunedì
Informazioni: tel. 02/58303635
Catalogo Pananti-Firenze

Presso la stessa sede è possibile visitare (fino al 1° giugno, negli stessi orari) anche la mostra "Riflessi di Roma Impero Romano e Barbari dal Baltico". I possessori di biglietto Fs hanno diritto all'ingresso cumulativo ridotto.

Come raggiungere la sede espositiva
Dalla stazione di Milano Centrale utilizzare la metropolitana, linea 3 – gialla – (direzione Duomo/San Donato) e scendere alla fermata Porta Romana.

A Milano, un altro incontro insolito, tutto italiano, tra Toscana e Lombardia. Dall'Accademia Carrara di Bergamo (che con molte iniziative ha celebrato il bicentenario – vedi "Amico Treno" n° 8/96) sono giunte le incisioni di Giovanni Fattori, donate al-



Giovanni Fattori *Roma, Ponte Davendano.*

l'istituzione artistica da un privato collezionista toscano, Luigi Franconi. Grande amatore di grafica dell'Ottocento, Franconi ha ricostruito, in anni di appassionata ricerca e con profondo impegno, una parte consistente dell'opera incisa accertata dell'artista livornese, riunendo 146 pezzi, tra cui alcuni esemplari unici. Per preservare dalla dispersione l'integrità della preziosa e originale raccolta e motivato dalla volontà di diffondere la conoscenza di Fattori oltre la Toscana, Franconi ha poi deciso di destinare la collezione all'Accademia Carrara, che, nel 1990, accettando il generoso gesto, si è assunta l'impegno di divulgare e valorizzare la raccolta donata.
In questi sette anni la collezione si è arricchita, acquisendo da istituzioni private bergamasche altri esemplari, che oggi troviamo esposti nella rassegna milanese.
Giovanni Fattori (Livorno 1825 - Firenze 1908)



Giovanni Fattori, *Bovi al carro (Maremma).*

è ricordato anche per la sua opera di acquafortista. Nelle lastre che egli incise, dal 1880 fino alla morte, con la tecnica su zinco (raramente su rame), in formati piccoli e medi, stampando solo per sé con l'aiuto degli allievi, su carte recuperate spesso occasionalmente, le tematiche sono le stesse dei suoi quadri: immagini di soldati, scene di vita rustica e campestre, ritratti, paesaggi. Rappresentazioni di intensa efficacia, dove il segno è nitido, rapido, essenziale.
Nell'unica ampia sala che ospita la mostra, la disposizione delle opere consente al visitatore di cogliere con immediatezza gli aspetti della quotidianità in cui Fattori cercò ispirazione.
La gente umile e gli animali occupano molti spazi delle acqueforti: contadine (*Donna del gabbro, Contadina toscana, Ciociara, Raccoglitrice di foglie*), vagabondi, mucche, buoi, somari, tori, anatre, cavalli, capre (*Bovi al carro, Somaro in riposo*). In altre incisioni protagonista è il paesaggio: paesaggi luminosi (*Case al sole*), al tramonto, con contrasti chiaroscurali (*Castel di Poggio*) ed effetti di penombra (*Vecchio Mercato a Firenze*), vedute toscane (*Paesaggio maremmano, In Mugello, Dintorni di Fiesole*) e del Lazio (*Roma, Ponte Davendano*), laghetti, boschi, paludi, stagni, stradine.
Nota comune nel resto dei lavori, oltre ai pochi ritratti (*Autoritratto, Ritratto della seconda moglie, Ritratto di uomo con bocchino*), sono le scene di vita militare, soggetti che l'artista aveva già dipinto nella prima produzione e che poi, svincolatosi dai modi della tradizione accademica, rielaborò con nuovo sguardo.



Giovanni Fattori, *Ritratto di uomo con bocchino.*

Arriva Meteor, il métro automatico di Parigi

Entro il corrente anno entrerà in funzione a Parigi "Meteor", una nuova linea metropolitana integralmente automatica. Collegherà inizialmente la stazione di Tolbiac-Massena, nel sud-est della Capitale francese, con la stazione di Saint-Lazare, da dove partono i treni diretti in Normandia. Nella tratta centrale, tra la Gare de Lyon e la centralissima Chatelet, Meteor servirà anche ad alleggerire il traffico sulle parallele linee del Rer A e D. Come era accaduto soltanto nella New York del primo Novecento, a Parigi si tende perciò a raddoppiare la portata delle linee sotterranee nel centro commerciale per far fronte alla prevista crescita della clientela. La novità maggiore di Meteor risiede, tuttavia, nella tecnologia d'avanguardia, che consentirà la riduzione dei costi di esercizio e coefficienti elevatissimi di sicurezza. Le banchine di attesa saranno separate dai binari da porte trasparenti che si apriranno soltanto in corrispondenza di quelle dei convogli, azzerando i rischi di suicidi o di cadute accidentali sulla massicciata. I treni, lunghi 90 metri, della capacità di 720 passeggeri cadauno, trasporteranno inizialmente 96 milioni di passeggeri all'anno. Cifra questa destinata ad aumentare con i successivi prolungamenti verso Port de Gennevilliers, nella banlieu settentrionale, e verso Maison Blanche, a sud. A regime, la linea conterà 18 stazioni, 13 delle quali situate entro i confini municipali della città. Con Meteor si avvia il programma di progressivo ammodernamento dell'intera rete del métro parigino, la cui prima linea venne inaugurata nel lontano 1900.

Riaprono le linee locali tra Francia e Germania

Il 2 marzo 1997 la linea ferroviaria Wissembourg-Winden, chiusa da oltre venti anni al traffico passeggeri, viene riaperta al pubblico. La notizia in sé potrebbe avere un rilievo puramente locale, visto che si tratta di appena 15 km di binario al confine tra l'Alsazia francese e il Land tedesco della Renania-Palatinato. Ma il fatto diventa significativo, dal momento che si inserisce in un programma di cooperazione tra reti ferroviarie europee volte a favorire il traffico transfrontaliero. Per decenni si è pensato alle linee ferroviarie internazionali solo in funzione dei collegamenti a lunga distanza tra le maggiori città del continente, lasciando quasi esclusivamente alla strada i pur consistenti flussi locali, pendolari e non. Adesso, tra Francia e Germania, qualcosa comincia a cambiare. Grazie al finanziamento del Land tedesco, viene proposto un servizio cadenzato ogni ora dalle 5 del mattino alle 21, ovvero 16 coppie di corse giornaliere tra le due località, situate tra Mainz (Magonza) e Strasburgo. E si tratta solo di un primo passo da parte delle autorità tedesche verso il ripristino di ferrovie locali a cavallo della frontiera da tempo abbandonate, ma che in futuro potranno consentire un più facile accesso al sistema di treni veloci che si sta delineando sulle due sponde del Reno. Per il momento il nuovo collegamento dovrebbe interessare gli oltre 6 mila francesi che vivono nella zona e che ogni giorno si recano in Germania per motivi di lavoro.

Tutta sotterranea le ferrovia a Montecarlo

Sono ormai terminati i lavori di scavo del nuovo tunnel ferroviario nel territorio del Principato di Monaco. Con uno sviluppo di 2.8 km, la nuova galleria completerà l'interramento della linea costiera Nizza-Ventimiglia-Genova nella minuscola città-stato. Già nel 1964 era stata coperta la parte occidentale della ferrovia, eliminando l'antica stazione di Montecarlo, posta in prossimità del celebre Casinò, e lasciando in funzione la sola stazione di Monaco, ai piedi della rocca, dominata dal palazzo di Ranieri. Alla fine del 1998, anche questa scomparirà, ma il Principato continuerà ad essere raggiungibile in treno, grazie alla futura stazione sotterranea di Sainte-Devote, posta alle spalle dell'omonima chiesa, un po' più distante dal Palazzo, un po' più vicina al Casinò, ambedue, per altro, facilmente raggiungibili a piedi, viste le distanze assai ridotte. Il costosissimo interramento (oltre 400 miliardi di lire), che ha comportato non piccoli problemi di natura ingegneristica – si è dovuto tra l'altro scavare sotto le fondamenta di un grattacielo, garantendone la perfetta stabilità – sarà certamente compensato dal recupero di 110 mila mq di prezioso terreno, valutato a cifre da capogiro. Resta ora da realizzare un parcheggio di corrispondenza per 700 posti auto su 14 piani, che sconfinerà nel comune di Beausoleil, in territorio francese. In prossimità della chiesa di Sainte-Devote, infatti, il Principato misura appena qualche centinaio di metri tra il mare e la frontiera.

Recupero del patrimonio ferroviario in Francia

Come è noto, Parigi dispone di diverse importanti stazioni di testa cui fanno capo le grandi linee che si diramano in ogni direzione. Fino al 1969, tuttavia, la capitale francese contava anche un terminale destinato essenzialmente al traffico di banlieu: la Gare de la Bastille, situata non lontano dalla Gare de Lyon e dalla piazza su cui si affacciava il famigerato carcere espugnato durante la Rivoluzione. Poi, la progressiva espansione del servizio metropolitano nella zona est della città ridusse il traffico ferroviario fino a determinare la chiusura di quella stazione. Il lungo rilevato su cui correvano i binari, rimasto a lungo abbandonato, è stato recentemente recuperato quale passeggiata urbana nel verde. Grazie a questo percorso, per quasi un chilometro e mezzo, è possibile camminare lungo un giardino pensile, 9 metri al di sopra del traffico motorizzato, fino al parco di Reuilly. Gli archi del lungo viadotto che sosteneva la linea ferrata sono stati tra-



sformati in botteghe artigianali, dopo aver restaurato le facciate in pietra e mattoni rosa. Sempre più frequenti sono gli interventi di recupero del patrimonio architettonico legato all'epopea ferroviaria in Francia. Ciò non si limita alle strutture in disuso, come nel caso della linea della Bastiglia, ma si estende alle stazioni tuttora in servizio, di cui occorre conciliare gli aspetti funzionali con l'armonia estetica. Un pregevole intervento in tal senso viene segnalato nella cittadina turistica di Amboise, nella valle della Loira, dove trascorse i suoi ultimi giorni Leonardo da Vinci. Dopo due anni di lavoro l'immobile che ospita il fabbricato viaggiatori è stato ripristinato nel suo aspetto originario, aggiungendovi in adiacenza un parcheggio di corrispondenza e, all'interno, un ufficio postale ed un percorso guidato per viaggiatori con forti limitazioni alla vista.

Una "strada viaggiante" per i camion dell'Est

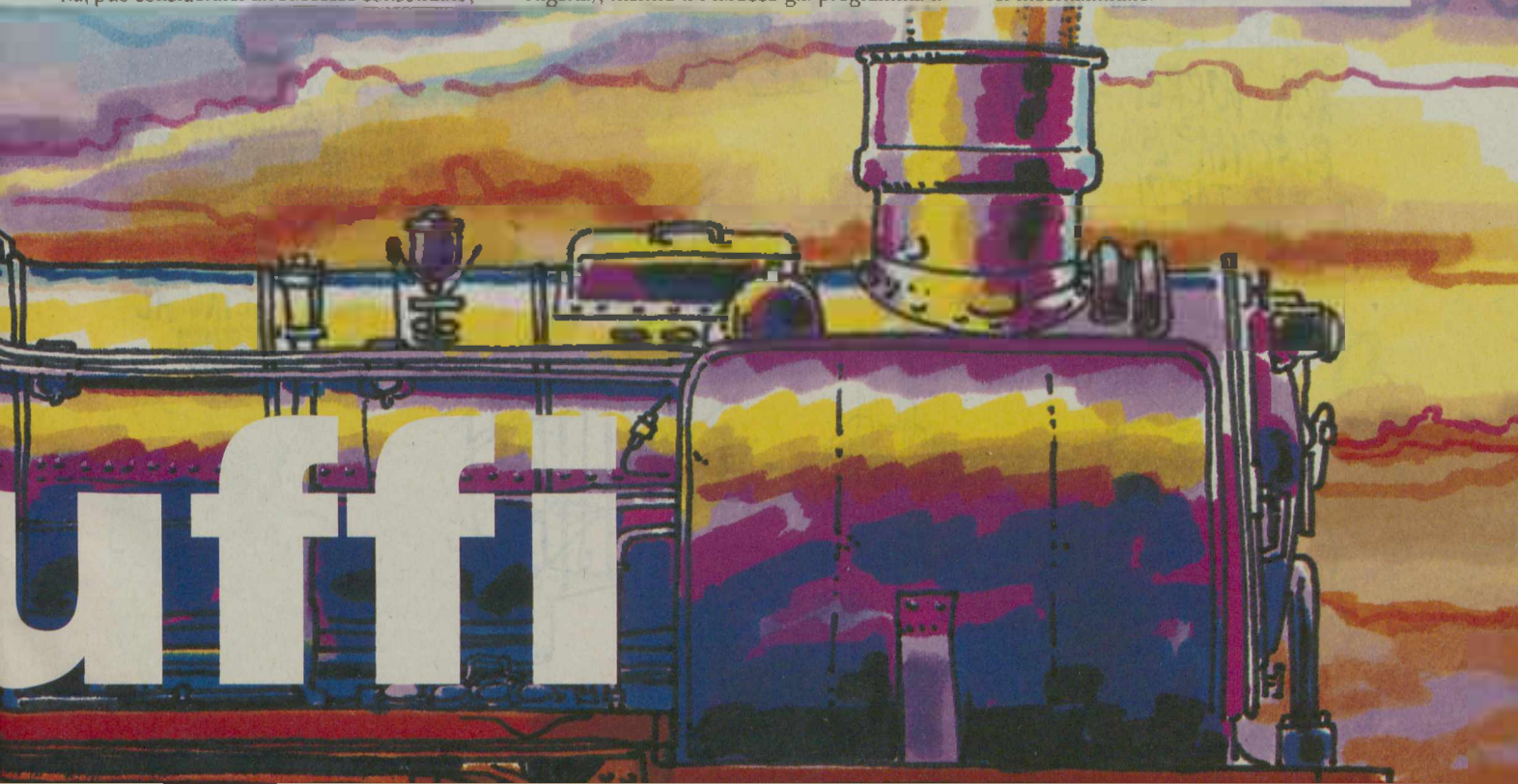
L'apertura all'economia di mercato nelle nazioni dell'Est europeo ha determinato una tumultuosa crescita del traffico merci su strada. Le imprese di trasporto ferroviario cercano tuttavia di reagire, offrendo nuovi servizi alla clientela degli autotrasportatori. Nel 1994, ad esempio, è stata istituita una "Rollende Landstrasse" (letteralmente, una "strada viaggiante") tra Dresda, in Germania, e Lovosice, nella Repubblica Ceca. Un frequente servizio navetta dedicato ai Tir copre i 112 km del tratto di confine della linea Berlino-Praga, evitando agli autisti le asperità della strada di valico sulla catena degli Erzgeberge (i cosiddetti "monti Metalliferi") e soprattutto riducendo a 2 ore e mezza il tempo di viaggio che, su strada, a causa dei lunghi tempi di attesa doganali, richiede in media 36 ore. Ormai questa iniziativa, fermamente voluta dal Land tedesco di Sassonia, anche per contenere la congestione viaria, può considerarsi un successo consolidato, con circa 100 mila camion che ogni anno varcano il confine su rotaia. Il traffico è cresciuto in maniera spettacolare (+352,6 per cento) e da solo rappresenta un volume pari ad un quinto di quello assicurato dal tunnel sotto la Manica con i treni navetta per veicoli commerciali su gomma. Ormai in Europa si contano circa 15 casi di "strade viaggianti", quasi tutte ripartite tra Germania, Svizzera ed Austria, con qualche sconfinamento verso Ungheria e Slovenia e soprattutto legate agli itinerari di attraversamento alpino.

Grandi interventi in programma nel Nord Africa

Le nazioni dell'Africa settentrionale sembrano puntare sul treno quale elemento chiave per il proprio sviluppo economico. Torna d'attualità in Libia il progetto per la realizzazione di una linea ferrata di 2.200 km lungo la costa, dal confine tunisino a quello egiziano. La Libia attualmente è del tutto priva di ferrovie: le brevi tratte attorno a Tripoli e Bengasi, costruite dal governo coloniale italiano, furono smantellate nel dopoguerra ed il paese – grande produttore di petrolio – si è finora affidato unicamente alla rete stradale per i propri trasporti terrestri. Ben diversa la situazione in Egitto, dove già attualmente il treno gioca un ruolo di grande rilievo per il traffico passeggeri nella valle del Nilo e nel popolosissimo Delta. Sono attualmente in costruzione nuove linee nelle zone desertiche a sud del paese per favorire lo sviluppo di insediamenti abitativi ed industriali. Nelle nazioni del Magreb (l'occidente arabo) si può viaggiare su rotaia da Gabes, in Tunisia, non lontano dal confine libico, fino a Marrakech, in Marocco, passando per Tunisi, Algeri, Rabat e Casablanca. Importanti investimenti sono previsti in questi paesi sia per elettrificare parte della rete (soprattutto in Tunisia), sia per estenderla verso le aree interne (in Algeria), mentre il Marocco già programma il congiungimento con il sistema europeo, che dovrebbe concretizzarsi all'inizio del prossimo secolo, con lo scavo del tunnel ferroviario sotto lo stretto di Gibilterra.

E grandi realizzazioni nell'India occidentale

E intanto in India viene completato il più imponente progetto ferroviario del nostro secolo. Nel mese di dicembre 1996 è stata inaugurata la linea costiera di Konkan, tra Bombay e Mangalore, per ben 760 km. Questo tracciato, lungo la costa occidentale del subcontinente, abbrevia di circa mille km il viaggio tra le città del Kerala, lo Stato più meridionale dell'Unione, ed i grandi centri del nord-ovest, la capitale Nuova Delhi e la metropoli di Bombay, soprattutto. Della superba rete costruita dagli inglesi alla fine dell'Ottocento, l'assenza di un itinerario sulla costa occidentale costituiva probabilmente la più vistosa lacuna. In ragione del terreno montagnoso, l'11 per cento circa del tracciato è stato realizzato in galleria, per complessivi 83,6 km. La linea dei primati annovera il tunnel più lungo dell'India (quello di Kurbude, sei km e mezzo di sviluppo) ed il ponte più alto dell'Asia (quello di Panval Nadi: 64 metri di quota). Benché il profilo del binario consenta velocità di 160 km/h, in un primo tempo i treni circoleranno a 100 km/h, ma già così potranno ridurre il viaggio tra Bombay e Mangalore da 41 a 15 ore. La più nota località intermedia è l'antica colonia portoghese di Goa, divenuta negli anni Settanta un paradiso hippies, e finora toccata solo da una lenta ferrovia a scartamento metrico. La zona attraversata, anche a causa della difficoltà nei collegamenti, è popolata da circa 10 milioni di persone, relativamente poco, tenuto conto dei parametri abituali in India. La nuova ferrovia favorirà le attività estrattive (ferro, bauxite, cromo e manganese), ma anche lo sviluppo del turismo lungo spiagge ancora quasi incontaminate.



ERITREO CAZZULATI

di Enzo Lunari



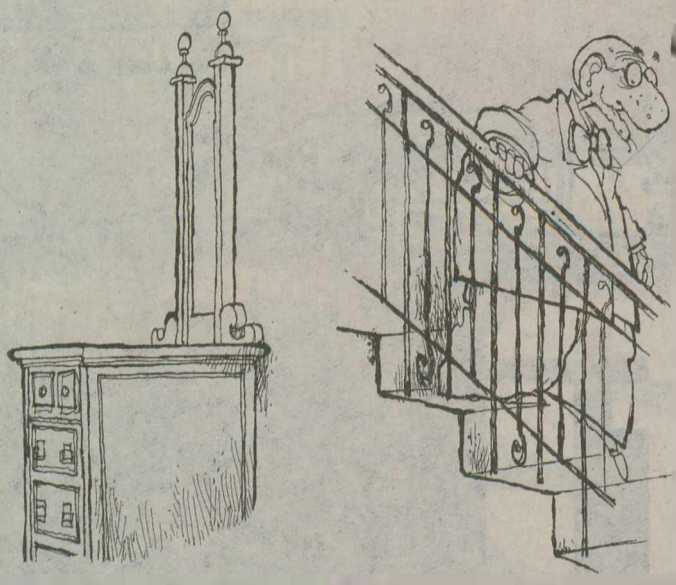













MI SCUSI... NON È ANCORA PRONTO IL TRENO PER VIGEVANO?
PER VIGEVANO?!
PRETENDERÀ MICA DI TROVARE ADESSO UN TRENO CHE PARTE FRA DUE ORE E UN QUARTO!?
PAZIENZA! DOPOTUTTO MEGLIO ASPETTARE CINQUE MINUTI CHE PERDERE IL TRENO
SALA D'ATTESA
ZZZ
ACCIPICCHIA, MI SONO ADDORMENTATO!!
PRETENDERÀ MICA DI TROVARE ANCORA UN TRENO CHE PARTIVA DUE ORE E UN QUARTO FA!?
MI SCUSI, IL TRENO PER VIGEVANO...?

Racconto del mese

I racconti più belli, nuovi ospiti da questo mese su Internet, sono: «Il trucco» di ***Aldo Farina*** *(Roma), «Blackout» di* ***Massimo Grande*** *(Collepardo - Frosinone), «Incontro» di* ***Silvana Onichini*** *(Macerata) e «Andata e ritorno - classe tre» di* ***Anna Simionato*** *(Spresiano - Treviso). Siamo noiosi, ma rammentiamo ancora una volta che l'indirizzo per raggiungere il nostro sito è: www.galactica.it/amicotreno.*

Ci dispiace di non poter dare visibilità a tutti i testi interessanti che arrivano in redazione. Ringraziamo dunque, scusandoci, Angelo Cappelloni (Bologna), Mario Foradori (Rovereto - Trento), Gianluca Fravolini (Aprilia - Latina), Ferdinando Alberto Frigo (Thiene - Vicenza), Pino Gallo (Metaponto - Matera), Mauro Micheluzzi (Vallada Agordina - Belluno) e Vanessa Trapani (Cuzzago di Premosello - Verbania).

Qualche altro doveroso preliminare per ricordarvi le poche regole di questo concorso. I racconti inediti "sul (nel, con il) treno" devono essere inviati con plico raccomandato a: Redazione di "Amico Treno" – "Racconto del mese" – corso Magenta, 24 – 20123 Milano. Condizione per partecipare è che voi abbiate rinnovato l'abbonamento alla rivista. In questa fase di passaggio al nuovo "regime a pagamento", per evitare sperpero di tempo, dovete allegare al racconto la fotocopia del bollettino di ccp (oppure del vostro abbonamento annuale ferroviario). Ogni testo deve essere titolato dall'autore e corredato da: nome – cognome – indirizzo – comune di residenza – provincia – c.a.p. – telefono.

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, furti o casi di plagio.

Con piacere notiamo che l'appello alla brevità (non più di quattromila battute) è stato raccolto. La capacità di sintesi è un talento raro e molti di voi la esercitano con buona maestria: bravi!



Un duro lavoro

Di Lucia Pozzo – Torino

Tutto era incominciato in quella via di periferia. Oggetto di desiderio maschile, me ne stavo lì, in attesa che un uomo mi scegliesse. Molti mi avevano guardato, molti mi avevano palpato, accarezzato, toccato nei punti più nascosti... poi mi avevano lasciato lì, scartata insieme a molte altre, forse a causa delle mie forme tutt'altro che aggraziate, anzi direi proprio massicce. Il mio intimo desiderio era quello di essere un giorno scelta, ma scelta per sempre, smettere di fare vetrina e di attirare l'attenzione dei passanti.

Quando Lui mi vide, pensai fosse stato "amore a prima vista"; mi prese con sé e mi portò a casa sua, via da quella periferia.

La mia vita cambiò, non necessariamente in meglio.

Iniziai così a viaggiare sui treni, rigorosamente in seconda classe, sovente nei corridoi, sbattuta a destra e a sinistra, da una stazione all'altra, da una sordida pensione all'altra. Mi trascinavo per le banchine ferroviarie in attesa del viaggio successivo; a volte i passeggeri del treno mi prendevano a calci e di sicuro Lui non mi trattava meglio.

Dopo anni di viaggi, iniziai ad essere vittima dei segni del tempo e della fatica; con l'aspetto sempre più trasandato, la mia pelle era ormai diventata opaca e con l'età iniziai a sformarmi.

Un giorno, mentre finalmente mi godevo un periodo di riposo, Lui entrò in casa con un'altra; io la guardai con orrore, temendo per la mia sorte.

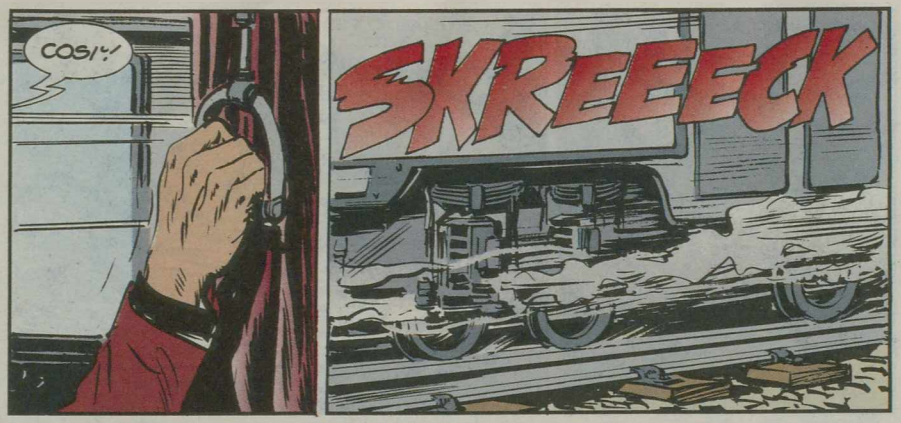
Lei era lì adagiata sul letto, rigida in quelle sue forme sode di giovane, pronta ad essere iniziata al lavoro.

La mia carriera era ormai giunta al termine; mentre un'ombra scura si abbatteva sul mio destino, ripensai alle avventure nei vagoni letto, ai viaggi in piedi, alle corse in taxi, alle code alle biglietterie con la costante angoscia di essere scippata. Quella del furto era sempre stata una mia mania, un eterno incubo; ogni qual volta mi trovavo sola in un vagone ferroviario avevo veramente paura.

Che illusa, la mia figura non era certo così preziosa da solleticare la fantasia di un ladro, chissà, forse un simile incidente avrebbe cambiato la mia vita; senz'altro avrebbe spezzato la monotonia e la routine dei miei viaggi.

Invece, grazie a quell'altra, da un giorno all'altro venni abbandonata, in piena notte, sul ciglio di una strada di quella stessa periferia in cui avevo incominciato molti anni prima.

E senza onore né gloria, finiva così l'insignificante carriera di una valigia da uomo di qualità mediocre.









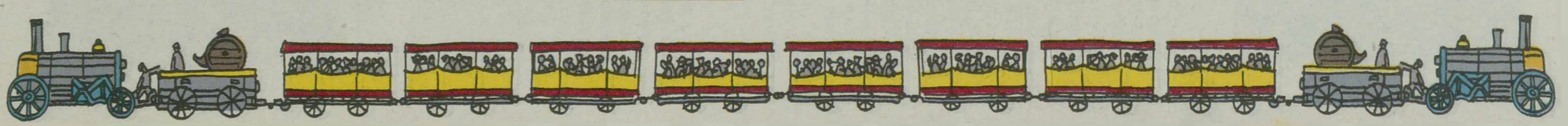
Testi di **Guido Nolitta**
Disegni di **Gallieno Ferri**
Lettering di **Marina Sanfelice**
© Sergio Bonelli Editore

ZAGOR

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








E STAVOLTA E' UN ALTRO...
STAVOLTA TOCCA A ZAGOR...
ZAGOR
GIA'... ZA-GOR-TE-NAY... IL RE DI DARKWOOD, LO SPIRITO CON LA SCURE ...LO LEGGEVO ANCH'IO DA RAGAZZO.

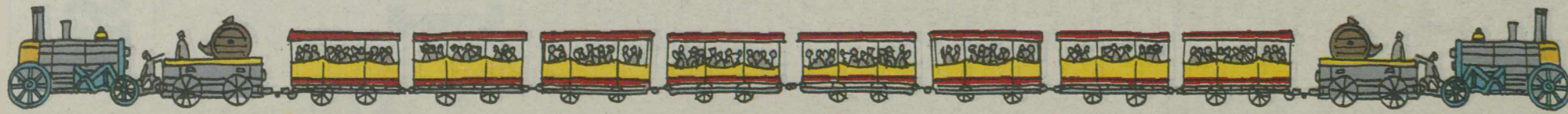

MI STANNO INGHIOTTENDO SECONDO DOPO SECONDO...
...E QUANTO PIU' MI AGITO...
...TANTO PIU' MI SENTO SPROFONDARE!


VOLAVA DI RAMO IN RAMO COME TARZAN E CON QUEL... CON QUEL SUO RIDICOLO COSTUME DA PAGLIACCIO!


PER MILLE TUONI... E' FINITA... E' FINITA...
LA MIA MANO, PRESTO!
!
AFFERRA LA MIA MANO, PRESTO!


E CON QUELLO STRANO GRIDO RILISCIVA A FAR PAURA A TUTTI...
...MA PROPRIO A TUTTI...
...AI PELLIROSSE... AI FUORILEGGE... AI PIRATI... AGLI SCERIFFI...


TI SALVERO'... TI SALVERO', AMORE; AFFERRA LA MIA MANO!
SI'... SI'... DEVO FARCELA!
PIU' GIU', FIOR DI LUNA... ANCORA... ANCORA UN POCO... SOLTANTO UN POCO...



I Treni Verdi

È stata ufficialmente presentata alla stampa, lo scorso 20 aprile a Roma, la nuova politica commerciale promossa dalla Divisione Trasporto Locale, che ha portato alla creazione della Carta Amicotreno, i cui vantaggi sono già stati anticipati ai nostri lettori nei precedenti numeri della rivista. In particolare, il direttore dell'Asa Trasporto Metropolitano e Regionale, Cesare Vaciago, ha sottolineato come la Carta rappresenti il primo esempio, in ambito ferroviario, di una politica di marketing mirato, ma anche una parziale soluzione al problema dei tagli e delle minori risorse messe a disposizione per il trasporto locale (321 miliardi in meno rispetto alla precedente legge finanziaria). La Carta Amicotreno, offrendo il 50 per cento di sconto sui "treni verdi", quelli a bassa e scarsa frequentazione di cui era stata decisa la soppressione, in seguito sospesa dal Governo, può rappresentare infatti un'opportunità per riempire treni che viaggiano da sempre semivuoti. È quindi una politica di sconti che vuole attirare nuovi clienti al treno: senza questa clientela – ha ricordato Vaciago – quando la programmazione del trasporto pubblico passerà alle Regioni sarà molto difficile difendere il più costoso ferro, che ha un costo di 15 mila lire/km, nei confronti della gomma (3 mila lire/km).
Sono stati illustrati poi gli altri vantaggi della Carta, che offre sconti su una numerosa serie di voci di spesa per chi viaggia: dalla ristorazione agli alberghi, dal noleggio auto alle iniziative turistiche dei maggiori tour operator, ma anche sconti su libri, video e cd-rom in vendita presso le librerie Feltrinelli e, in un prossimo futuro, su eventi culturali. Gratuito, infine, per i titolari della Carta l'abbonamento ad "Amico Treno".
Nel corso della conferenza stampa sono state inoltre presentate da Giuseppe Sciarrone, direttore dell'Asa Passeggeri, le iniziative commerciali destinate alla media e lunga percorrenza: la Carta Primaclasse (sconto del 50 per cento per otto viaggi effettuati nell'arco di tre mesi, che, detratto il prezzo della carta, consente uno sconto effettivo intorno al 35 per cento); introduzione dell'abbonamento per la lunga percorrenza (oggi valido solo fino a 250 km) sia per la prima che per la seconda classe; sconto del 30 per cento per i viaggi di gruppo in 1ª classe (gruppo composto da un minimo di tre persone paganti tariffa intera); sconto del 30 per cento per viaggi in seconda classe per gruppi familiari composti da due persone adulte e almeno un ragazzo di età inferiore ai 18 anni; Club Eurostar, che dà diritto ai servizi delle sale disco verde e all'accesso gratuito ai parcheggi delle stazioni.
Di seguito pubblichiamo l'elenco dei "Treni Verdi", la cui tariffa sarà scontata del 50 per cento per i possessori della "Carta Amicotreno". Siamo sicuri di accontentare così i nostri lettori, in anticipo rispetto all'edizione estiva dell'Orario Ufficiale Fs. Nell'inserto, di agevole lettura, i treni sono stati suddivisi per regione (gli interregionali sono riportati a parte).

C.F.

I Treni Verdi entreranno in servizio il 1° giugno 1997. Fino a tale data l'elenco che riportiamo di seguito potrà essere integrato con altri treni e potranno comunque intervenire piccole variazioni. I Treni Verdi saranno facilmente individuabili (e in forma definitiva) nell'edizione estiva dell'Orario ufficiale Fs perché evidenziati con colore verde. L'aggiornamento in tempo reale avverrà sul sito Internet: www.amicotreno.com

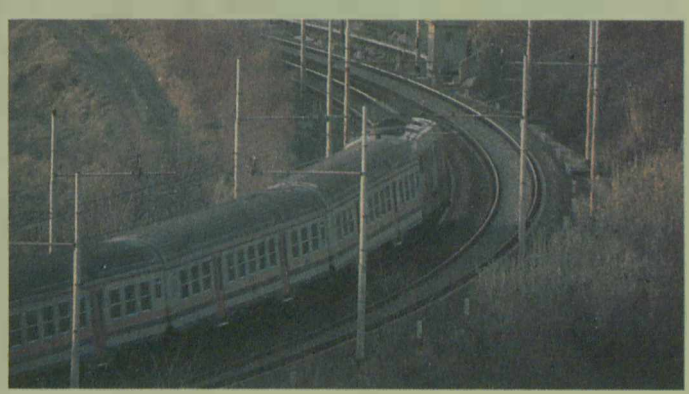
RIEPILOGO DEI TRENI VERDI DEL TRASPORTO LOCALE

	Totale treni	Festivo	Feriale	Sempre
Piemonte-Valle d'Aosta	446	43	4	399
Lombardia	804	135	7	662
Alto Adige	40	13	0	27
Trentino	24	3	0	21
Veneto	161	46	5	110
Friuli - V.G	113	6	2	105
Liguria	137	49	3	85
Emilia R.	211	43	9	159
Toscana	375	77	16	282
Marche	49	16	0	33
Umbria	64	26	0	38
Lazio	208	60	2	146
Abruzzo	61	27	0	34
Molise	13	7	0	6
Campania	173	47	1	125
Basilicata	25	10	0	15
Puglia	154	25	5	124
Calabria	71	10	1	60
Sicilia	63	10	1	52
Sardegna	11	1	0	10
Interregionali	121	72	11	38
Totale	**3324**	**726**	**67**	**2531**

N. B. I BUS VERDI SONO IN FASE DI INDIVIDUAZIONE E SARANNO PUBBLICATI SULL'EDIZIONE ESTIVA DELL'ORARIO UFFICIALE FS

Legenda

- ● **treno verde nei giorni festivi**
- ■ **treno verde nei giorni feriali**
- ▲ **treno verde sempre**



INTERREGIONALI

TRENO	DA	PART.	A	ARR.			
1705	Milano P. Garib.	13.18	Venezia S.L.	16.48			▲
1706	Venezia S.L.	21.18	Milano C.	0.45			▲
1761	Sarzana	10.18	Livorno C.	11.33	●		
1773	Verona P.N.	9.40	Bologna C.	11.23			▲
1776	Bologna C.	7.38	Verona P.N.	9.17			▲
2000	Milano C.	0.20	Torino P.N.	2.05			▲
2001	Torino P.N.	4.50	Milano C.	6.40	●		
2002	Milano C.	5.05	Torino P.N.	6.55	●		
2004	Milano C.	6.05	Torino P.N.	7.55	●		
2005	Torino P.N.	6.50	Milano C.	8.40	●		
2006	Milano C.	7.20	Torino P.N.	9.05	●		
2013	Torino P.N.	12.50	Milano C.	14.40	●		
2014	Milano C.	13.20	Torino P.N.	15.05	●		
2018	Milano C.	15.20	Torino P.N.	17.05	●		
2027	Torino P.N.	19.50	Milano C.	21.40		■	
2029	Torino P.N.	20.50	Milano C.	22.40		■	
2030	Milano C.	21.20	Torino P.N.	23.05		■	
2031	Torino P.N.	21.50	Milano C.	23.40			▲
2032	Milano C.	22.20	Torino P.N.	0.05			▲
2033	Torino P.N.	22.50	Milano C.	0.40			▲
2036	Livorno C.	6.00	Milano C.	10.25	●		
2037	Milano C.	7.10	Sarzana	10.18	●		
2041	Genova P.P.	7.05	Livorno C.	9.55	●		
2042	Genova Br.	5.27	Torino P.N.	7.40	●		
2044	La Spezia C.	5.56	Torino P.N.	9.35	●		
2046	Genova Br.	11.39	Torino P.N.	13.35	●		
2048	Livorno C.	11.10	Torino P.N.	15.35	●		
2055	Torino P.N.	18.25	La Spezia C.	21.39	●		
2057	Torino P.N.	20.25	Genova Br.	22.19			▲
2059	Torino P.N.	22.20	Genova Br.	0.27			▲
2088	Verona P.N.	6.40	Milano C.	8.30	●		
2091	Milano C.	8.15	Verona P.N.	10.05			▲
2094	Verona P.N.	8.50	Milano C.	10.45			▲
2097	Milano C.	12.15	Verona P.N.	14.05	●		
2100	Verona P.N.	13.50	Milano C.	15.45	●		
2103	Milano C.	15.15	Verona P.N.	17.05	●		
2108	Verona P.N.	17.50	Milano C.	19.45		■	
2115	Milano C.	21.15	Verona P.N.	23.05		■	
2116	Verona P.N.	21.50	Milano C.	23.45			▲
2117	Milano C.	22.15	Verona P.N.	0.10			▲
2118	Ancona	6.38	Bologna C.	9.14	●		
2121	Bologna C.	6.43	Ancona	9.18			▲
2142	Ancona	20.38	Bologna C.	23.14		■	
2147	Domodossola	11.58	Milano C.	13.35			▲
2154	Milano C.	21.25	Domodossola	23.10			▲
2156	Genova Br.	5.40	Milano C.	7.40	●		
2159	Ventimiglia	5.10	Genova P.P.	7.40	●		
2160	Genova P.P.	7.54	Milano C.	9.45	●		
2174	Genova Br.	20.46	Milano C.	22.45			▲
2186	Genova P.P.	12.05	Ventimiglia	15.20	●		
2191	Milano C.	14.15	Genova P.P.	16.05	●		
2192	Genova P.P.	16.20	Albenga	17.42	●		
2199	Milano C.	22.15	Genova Br.	0.27		■	
2205	Venezia S.L.	8.02	Trieste C.	9.58	●		
2206	Trieste C.	6.39	Venezia S.L.	7.41	●		
2209	Venezia S.L.	13.02	Trieste C.	14.58	●		
2214	Trieste C.	14.02	Venezia S.L.	15.59	●		
2219	Venezia S.L.	23.50	Trieste C.	1.49			▲
2220	Trieste C.	20.02	Venezia S.L.	21.59			▲
2225	Venezia S.L.	6.20	Bologna C.	8.15	●		
2230	Bologna C.	11.45	Venezia S.L.	13.42	●		
2231	Venezia S.L.	11.20	Bologna C.	13.15			▲
2232	Bologna C.	12.45	Venezia S.L.	14.42	●		
2233	Venezia S.L.	12.20	Bologna C.	14.15	●		
2250	Bologna C.	22.15	Padova	23.40			▲
2252	Verona P.N.	7.45	Brennero	10.51	●		
2253	Bolzano	5.32	Bologna C.	9.24	●		
2256	Bologna C.	7.38	Verona P.N.	10.10			▲
2257	Verona P.N.	12.40	Bologna C.	14.23			▲
2259	Bolzano	12.33	Bologna C.	16.20	●		
2260	Bologna C.	11.38	Brennero	16.51	●		
2269	Brennero	19.09	Verona P.N.	22.16			▲
2270	Bologna C.	20.35	Verona P.N.	22.16		■	
2304	Roma Termini	6.20	Firenze S.M.N.	10.05	●		
2305	Firenze S.M.N.	6.45	Roma Termini	10.20	●		
2310	Roma Termini	12.20	Firenze S.M.N.	15.45	●		
2311	Firenze S.M.N.	12.15	Roma Termini	15.40	●		
2318	Roma Termini	20.20	Firenze S.M.N.	23.50		■	
2319	Firenze S.M.N.	20.15	Roma Termini	23.20		■	
2321	Ancona	2.30	Roma Tiburtina	6.40			▲
2322	Roma Termini	7.20	Ancona	11.18	●		
2323	Perugia	4.55	Roma Termini	7.40	●		
2324	Roma Termini	13.20	Ancona	16.54	●		
2325	Ancona	4.40	Roma Termini	8.40	●		
2326	Roma Termini	14.10	Perugia	16.13	●		
2328	Roma Termini	15.20	Ancona	19.15	●		
2334	Roma Tiburtina	23.05	Ancona	2.53			▲
2351	Campobasso	5.12	Napoli C.	7.45	●		
2353	Roma Termini	6.15	Vairano	8.16	●		



2354	Vairano	8.21	Campobasso	9.45	●	
2362	Napoli C.	14.14	Campobasso	17.00	●	
2371	Pescara C.	5.00	Roma Termini	8.35	●	
2372	Roma Termini	7.35	Pescara C.	11.22	●	
2377	Pescara C.	19.05	Roma Termini	22.40		▲
2416	Napoli C.	5.33	Roma Termini	7.45	●	
2417	Roma Termini	9.10	Napoli C.	11.15	●	
2424	Cosenza	4.30	Napoli C.	8.40	●	
2426	Lamezia T.C.	8.06	Napoli C.	11.30	●	
2430	Cosenza	10.30	Napoli C.	14.40	●	
2431	Napoli C.	13.20	Cosenza	17.40	●	
2433	Napoli C.	15.20	Cosenza	19.40	●	
2435	Napoli C.	16.50	Lamezia T.C.	20.01		▲
2438	Cosenza	18.30	Napoli C.	22.40	■	
2439	Napoli C.	19.20	Cosenza	23.40	●	
2445	Udine	6.48	Venezia S.L.	8.34	●	
2450	Venezia S.L.	11.54	Udine	13.34	●	
2451	Udine	13.37	Trieste C.	14.41	●	
2452	Trieste C.	9.17	Udine	10.22		▲
2454	Venezia S.L.	13.54	Udine	15.34	●	
2455	Udine	15.37	Trieste C.	16.41	●	
2456	Trieste C.	11.17	Udine	12.22	●	
2457	Udine	12.25	Venezia S.L.	14.07	●	
2464	Trieste C.	15.17	Udine	16.22	●	
2471	Udine	23.37	Trieste C.	0.48		▲
2472	Trieste C.	19.17	Udine	20.22		▲
2473	Udine	20.25	Venezia S.L.	22.07		▲
2474	Venezia S.L.	23.54	Udine	1.34		▲
2476	Trieste C.	21.17	Udine	22.22		▲
2477	Udine	22.25	Venezia S.L.	0.07		▲
20890	Venezia S.L.	6.54	Udine	8.34		▲
20891	Udine	8.37	Trieste C.	9.41		▲

ABRUZZO

3181	Ancona	7.33	Pescara C.	9.18	●	
3183	Ancona	21.55	Pescara C.	23.43		▲
3184	Termoli	8.36	Ancona	11.50		▲
3186	Pescara C.	15.35	Ancona	17.38		▲
3187	Pescara C.	5.35	Sulmona	6.43		▲
3188	Termoli	15.39	Ancona	18.50		▲
3191	Giulianova	6.10	Terano	6.36		▲
3206	Termoli	16.03	Ancona	19.00	●	
3232	Teramo	19.23	Giulianova	19.49		▲
3234	Teramo	20.19	Giulianova	20.45		▲
3235	Giulianova	20.48	Sulmona	22.42		▲
3267	Sulmona	15.52	Napoli C.	19.40	●	
3482	Napoli C.	5.54	Sulmona	9.57	●	
3486	Napoli C.	16.08	Pescara C.	21.10	●	
6995	Pescara C.	14.05	Termoli	15.26	●	
7052	Sulmona	4.49	Pescara C.	5.57		▲
7080	Teramo	9.52	Giulianova	10.18		▲
7081	Giulianova	10.31	Teramo	10.57		▲
7087	L'Aquila	5.45	Sulmona	6.39		▲
7090	Sulmona	8.12	L'Aquila	9.09		▲
7094	Antrodoco	7.15	Terni	8.31	●	
7095	Terni	7.00	Sulmona	10.15	●	
7098	Sulmona	7.57	Terni	10.55		▲
7099	Terni	10.03	Sulmona	13.42		▲
7103	Terni	11.55	L'Aquila	14.59	●	
7108	Sulmona	13.20	Terni	16.12		▲
7110	Sulmona	14.19	L'Aquila	15.22		▲
7118	Sulmona	17.22	Terni	20.34		▲
7119	Terni	18.26	L'Aquila	20.07		▲
7123	Terni	19.58	Antrodoco	21.13		▲
7127	Terni	20.56	Antrodoco	21.59		▲
7445	Sora	4.57	Cassino	5.52		▲
7450	Roccasecca	6.10	Avezzano	7.53	●	
7451	Avezzano	7.02	Cassino	9.05	●	
7454	Cassino	6.19	Avezzano	9.08	●	
7456	Cassino	8.00	Sora	9.00		▲
7457	Avezzano	10.10	Sora	11.18		▲
7458	Roccasecca	9.37	Avezzano	11.16		▲
7459	Sora	13.05	Roccasecca	13.45	●	
7461	Avezzano	12.47	Cassino	15.13	●	
7465	Avezzano	15.19	Sora	16.26		▲
7468	Roccasecca	16.25	Avezzano	18.12		▲
7469	Avezzano	16.30	Roccasecca	18.22		▲
7470	Cassino	16.42	Avezzano	18.50		▲
7473	Avezzano	19.50	Sora	20.58	●	
7474	Cassino	20.05	Sora	21.08	●	
12025	Ancona	5.09	Pescara C.	7.27		▲
12026	Pescara C.	5.10	Ancona	7.18	●	
12031	Ancona	11.35	Sulmona	14.54	●	
12032	Pescara C.	11.46	Ancona	13.43	●	
12035	Ancona	14.17	Pescara C.	16.38	●	
12037	Ancona	16.28	Termoli	20.01		▲
12038	Pescara C.	18.48	Ancona	21.05	●	
12040	Pescara C.	21.28	Ancona	23.23		▲
12041	Ancona	17.38	Pescara C.	19.40		▲
12045	Pescara C.	6.10	Termoli	7.36	●	
12048	Termoli	13.55	Pescara C.	15.22	●	
12051	Pescara C.	17.00	Termoli	18.28	●	
12138	Sulmona	14.21	Pescara C.	15.47	●	
12140	Sulmona	15.24	Pescara C.	16.37	●	
12142	Sulmona	17.22	Pescara C.	18.34	●	

ALTO ADIGE

2671	Bolzano	8.16	Verona P.N.	10.04		▲
5400	Trento	6.10	Brennero	8.25		▲
5403	Brennero	7.26	Bolzano	8.45	●	
5404	Bolzano	13.50	Fortezza	14.33		▲
5405	Brennero	9.09	Bolzano	10.32		▲
5413	Bolzano	18.08	Trento	18.57		▲
5414	S. Candido	5.05	Fortezza	6.10		▲
5421	Fortezza	10.16	Brunico	11.27		▲
5429	Fortezza	22.17	S. Candido	23.20		▲
5435	Bolzano	7.44	Merano	8.20		▲
5437	Bolzano	8.50	Merano	9.27		▲
5439	Bolzano	9.50	Merano	10.27		▲
5440	Merano	13.44	Bolzano	14.20	●	
5443	Bolzano	12.50	Merano	13.27	●	
5445	Bolzano	14.50	Merano	15.27	●	
5447	Bolzano	15.50	Merano	16.27	●	
5449	Bolzano	16.50	Merano	17.27	●	
5450	Merano	19.40	Bolzano	20.24		▲
5451	Bolzano	17.50	Merano	18.27	●	
5457	Bolzano	20.38	Merano	21.13		▲
10910	Ala	7.57	Bolzano	9.13		▲
10912	Bolzano	12.45	Brennero	14.10		▲
10923	Bolzano	16.40	Verona P.N.	18.44		▲
10924	Trento	19.24	Bolzano	20.15		▲
10926	Bolzano	20.35	Brennero	22.04		▲
10928	Trento	20.10	Bolzano	20.53		▲
10936	Bolzano	23.35	Brennero	0.54		▲
10940	S. Candido	6.55	Fortezza	8.01		▲
10943	Fortezza	11.33	S. Candido	12.44	●	
10947	Fortezza	16.21	S. Candido	17.32		▲
10948	S. Candido	15.20	Fortezza	16.37		▲
10950	S. Candido	18.29	Fortezza	19.39		▲
10951	Fortezza	20.21	S. Candido	21.28	●	
10953	Bolzano	11.50	Merano	12.27		▲
10955	Bolzano	13.50	Merano	14.27	●	
10956	Merano	12.44	Bolzano	13.27	●	
10958	Merano	14.44	Bolzano	15.27	●	
10963	Bolzano	23.35	Merano	0.13		▲
10918/10949	Bolzano	17.10	S. Candido	19.17	●	
10952/10941	Bolzano	7.31	S. Candido	10.33		▲

BASILICATA

8274	Rocchetta S.A.L.	5.22	Foggia	6.11		▲
8277	Foggia	5.56	Potenza	8.18	●	
8278	Potenza	7.13	Foggia	9.23	●	
8282	Potenza	8.28	Foggia	10.30	●	
8283	Foggia	11.19	Potenza	13.32	●	
8284	Potenza	10.56	Foggia	13.02	●	
8290	Potenza	12.28	Rocchetta S.A.L.	13.48		▲
8291	Foggia	13.47	Potenza	15.56	●	
8295	Foggia	15.32	Potenza	17.52		▲
8296	Potenza	14.30	Foggia	16.42	●	
8297	Foggia	18.51	Potenza	21.11	●	
8302	Potenza	18.37	Foggia	20.39	●	
8303	Foggia	22.38	Potenza	0.57		▲
8306	Potenza	21.25	Foggia	23.46		▲
8353	Potenza	14.22	Taranto	15.50		▲
8370	Gioia del Colle	14.36	Rocchetta S.A.L.	15.25		▲
8373	Rocchetta S.A.L.	15.35	Gioia del Colle	16.22		▲
12433	Salerno	8.35	Potenza	10.52		▲
12437	Napoli C.le	17.50	Potenza	20.50		▲
12440	Potenza	20.05	Salerno	22.12		▲
12536	Potenza	13.35	Foggia	16.07	●	
12539	Foggia	17.31	Potenza	20.09		▲
12540	Potenza	22.42	Foggia	0.59		▲
12604	Metaponto	14.25	Potenza	16.10		▲
12343/3456	Potenza Inf.	6.10	Napoli Cent.	8.58		▲

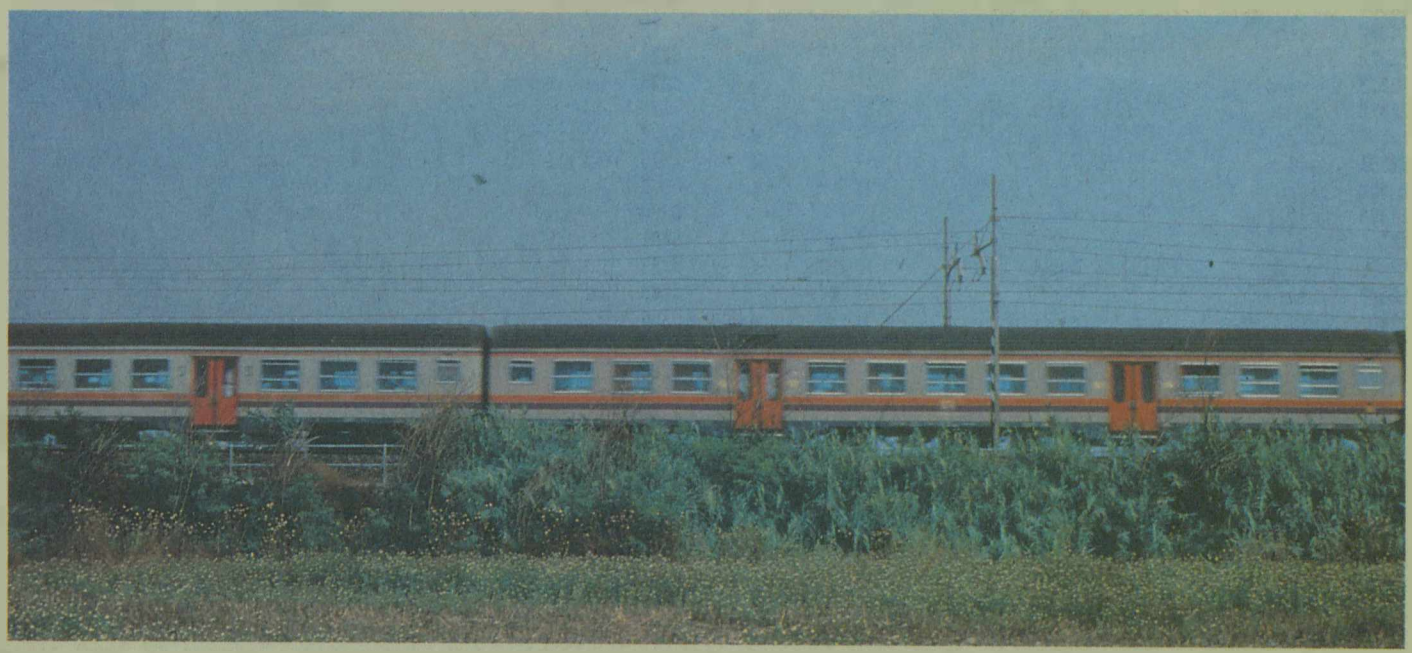
CALABRIA

3461	Napoli C.	14.20	Paola	18.45	●	
3469	Napoli C.	18.20	Paola	22.40		▲
3668	Reggio C. C.	0.30	Villa S.G.	0.45		▲
3681	Sapri	5.35	Cosenza	7.32		▲
3690	Cosenza	17.25	Sapri	19.27		▲
3692	Cosenza	20.25	Sapri	22.28		▲
3708	Paola	13.20	Napoli C.	17.40		▲
3712	Paola	17.20	Napoli C.	21.40	■	
3722	Crotone	4.40	Sibari	6.09		▲
3742	Reggio C. C.	4.10	Lamezia T. C.	7.47		▲
3754	Reggio C. C.	17.10	Catanzaro L.	20.38		▲
3755	Lamezia T. C.	19.39	Reggio C. C.	23.57		▲
3770	Catanzaro L.	16.26	Lamezia T. C	17.20		▲
3771	Lamezia T. C.	17.01	Catanzaro L.	17.56	●	
3796	Taranto	5.26	Metaponto	6.10		▲
3797	Metaponto	6.11	Catanzaro L.	9.40		▲
3798	Catanzaro L.	14.09	Metaponto	18.06		▲
3799	Metaponto	18.07	Taranto	18.57		▲
3802	Cosenza	11.36	Metaponto	14.09	●	
3803	Metaponto	14.09	Taranto	14.53	●	
3804	Cosenza	12.25	Sibari	13.35	●	
3805	Sibari	7.22	Cosenza	8.25		▲
3806	Cosenza	15.40	Sibari	16.47		▲
3807	Sibari	15.20	Cosenza	16.30		▲
8465	Sibari	15.43	Crotone	17.10		▲
8473	Sibari	18.45	Crotone	20.32		▲
8479	Catanzaro L.	13.43	Roccella J.	15.00		▲
8492	Cosenza	5.55	Sibari	7.11	●	
8503	Sibari	20.15	Cosenza	21.32		▲
8536	Reggio C. C.	16.00	Villa S.G.	16.20		▲
8539	Villa S.G.	6.05	Reggio C. C.	6.25		▲
8544	Reggio C. C.	19.00	Villa S.G.	19.20		▲
8551	Villa S.G.	13.30	Reggio C. C.	13.50		▲
8555	Villa S.G.	16.30	Reggio C. C.	16.50		▲
8558	Reggio C. C	17.23	Brancaleone	18.43		▲
8559	Villa S.G.	18.30	Reggio C. C.	18.50		▲
8561	Villa S.G.	19.30	Reggio C. C.	19.50		▲
12610	Taranto	18.25	Metaponto	19.05		▲
12652	Lamezia T. C.	6.25	Paola	7.29		▲
12653	Lamezia T. C.	4.34	Reggio C. C.	7.21		▲
12655	Lamezia T. C.	6.35	Rosarno	8.11		▲
12659	Lamezia T. C.	7.32	Rosarno	9.01		▲
12660	Rosarno	11.35	Lamezia T. C.	13.13		▲
12661	Paola	6.25	Lamezia T. C.	7.35		▲
12667	Lamezia T. C.	11.26	Reggio C. C.	14.20		▲
12686	Reggio C. C.	19.30	Rosarno	20.50		▲
12690	Paola	6.10	Sapri	7.50		▲
12692	Paola	7.05	Sapri	8.54		▲
12696	Cosenza	7.02	Sapri	9.24	●	
12699	Sapri	12.45	Cosenza	15.01		▲
12701	Sapri	13.45	Cosenza	16.01		▲
12701	Sapri	13.45	Cosenza	16.01		▲
12703	Sapri	19.15	Paola	21.03		▲
12706	Roccella J.	6.48	Catanzaro L.	8.16		▲
12712	Reggio C. C.	8.44	Sibari	15.17		▲
12719	Brancaleone	15.30	Reggio C. C.	16.47		▲
12723	Catanzaro L.	17.53	Roccella J.	19.05		▲
12725	Sibari	4.37	Catanzaro L.	7.10		▲
12727	Sibari	5.56	Crotone	7.45		▲
12735	Sibari	13.43	Catanzaro L.	16.17	●	
12743	Metaponto	19.06	Sibari	20.42		▲
22460	Cosenza	5.10	Paola	5.30		▲
22461	Paola	4.57	Cosenza	5.18		▲
22463	Paola	6.01	Cosenza	6.28		▲
22466	Cosenza	11.30	Paola	11.52		▲
22467	Paola	8.52	Cosenza	9.13	●	
22469	Paola	12.00	Cosenza	12.21		▲
22470	Cosenza	15.12	Paola	15.38		▲
22473	Paola	16.32	Cosenza	16.59	●	
22476	Cosenza	21.30	Paola	21.53		▲
22477	Paola	20.15	Cosenza	20.38		▲

CAMPANIA

2380	Napoli C.le	5.06	Roma Termini	7.40	●	
2381	Roma Tiburtina	5.10	Napoli C.le	7.49	●	
2382	Napoli C.le	6.06	Roma Termini	8.40	●	
2383	Roma Termini	6.20	Napoli C.le	8.54	●	
2384	Napoli C.le	7.06	Roma Termini	9.40	●	
2392	Napoli C.le	11.06	Roma Termini	13.40	●	
2393	Roma Termini	11.20	Napoli C.le	13.54	●	
2395	Roma Termini	12.20	Napoli C.le	14.54	●	
2396	Napoli C.le	13.06	Roma Termini	15.40	●	
2399	Roma Termini	14.20	Napoli C.le	16.54	●	
2406	Napoli C.le	18.06	Roma Termini	20.40	●	
2409	Roma Termini	19.20	Napoli C.le	21.54	●	
2411	Roma Termini	20.20	Napoli C.le	23.08	●	
3267	Sulmona	18.41	Napoli C.le	19.40	●	
3355	Roma Termini	7.25	Caserta	10.32	●	
3356	Caserta	4.30	Roma Termini	5.16	●	
3364	Caserta	13.15	Roma Termini	13.57		▲
3365	Roma Termini	16.20	Napoli C.le	19.34	●	
3384	Battipaglia	7.20	Napoli C.le	8.26	●	
3388	Salerno	9.00	Napoli C.le	10.00	●	
3421	Torre Annunz. C.le	6.49	Gragnano	7.15		▲
3422	Gragnano	7.20	Torre Annunz. C.le	7.44		▲
3423	Torre Annunz. C.le	7.49	Gragnano	8.15		▲
3424	Gragnano	8.20	Torre Annunz. C.le	8.44		▲
3425	Torre Annunz. C.le	14.15	Gragnano	14.39		▲
3426	Gragnano	14.44	Torre Annunz. C.le	15.09		▲
3427	Torre Annunz. C.le	15.20	Gragnano	15.44		▲
3428	Napoli C.le	20.12	Formia	21.33		▲
3429	Formia	6.16	Napoli C.le	7.26	●	
3453	Napoli C.le	6.20	Sapri	9.07	●	
3461	Napoli C.le	14.20	Paola	18.45	●	
3469	Napoli C.le	18.20	Paola	22.40		▲
3471	Napoli C.le	20.50	Sapri	23.35	●	
3482	Napoli C.le	5.54	Sulmona	9.57	●	
3486	Napoli C.le	16.08	Pescara C.le	17.13	●	

3700	Sapri	4.50	Napoli C.le	7.33	●
3706	Sapri	12.56	Napoli C.le	15.40	▲
3708	Paola	13.40	Napoli C.le	17.40	▲
3712	Paola	17.20	Napoli C.le	21.40	■
7883	Mercato S.S.	6.46	Benevento	8.07	▲
7884	Avellino	6.03	Mercato S.S.	6.37	▲
7885	Mercato S.S.	7.50	Benevento	9.07	▲
7886	Benevento	5.40	Mercato S.S.	7.00	▲
7887	Mercato S.S.	8.50	Benevento	10.18	▲
7890	Benevento	7.05	Mercato S.S.	8.32	▲
7892	Benevento	11.55	Mercato S.S.	13.10	▲
7893	Mercato S.S.	13.20	Benevento	14.40	▲
7896	Benevento	12.30	Avellino	13.08	▲
7897	Mercato S.S.	15.20	Benevento	16.37	▲
7898	Benevento	13.15	Mercato S.S.	14.37	▲
7899	Avellino	17.00	Benevento	17.41	▲
7901	Mercato S.S.	18.20	Benevento	19.40	▲
7902	Benevento	16.58	Mercato S.S.	18.12	▲
7902	Benevento	16.58	Mercato S.S.	18.12	▲
7904	Benevento	18.15	Mercato S.S.	19.34	▲
7905	Mercato S.S.	19.50	Benevento	21.10	▲
7913	Torre Annunz. C.le	7.20	Gragnano	7.45	▲
7914	Gragnano	6.48	Torre Annunz. C.le	7.12	▲
7915	Torre Annunz. C.le	8.20	Gragnano	8.45	▲
7916	Gragnano	7.49	Torre Annunz. C.le	8.13	▲
7917	Torre Annunz. C.le	9.19	Gragnano	9.45	▲
7920	Gragnano	12.50	Torre Annunz. C.le	13.14	▲
7921	Torre Annunz. C.le	14.45	Gragnano	15.10	▲
7922	Gragnano	14.14	Torre Annunz. C.le	14.37	▲
7923	Torre Annunz. C.le	15.45	Gragnano	16.10	▲
7924	Gragnano	15.14	Torre Annunz. C.le	15.37	▲
7925	Torre Annunz. C.le	16.45	Gragnano	17.10	▲
7926	Gragnano	16.14	Torre Annunz. C.le	16.37	▲
7927	Torre Annunz. C.le	17.45	Gragnano	18.10	▲
7928	Gragnano	17.14	Torre Annunz. C.le	17.37	▲
7929	Torre Annunz. C.le	18.45	Gragnano	19.10	▲
7930	Gragnano	18.14	Torre Annunz. C.le	18.37	▲
7931	Torre Annunz. C.le	19.45	Gragnano	20.10	▲
7932	Gragnano	19.14	Torre Annunz. C.le	19.37	▲
7933	Torre Annunz. C.le	15.19	Gragnano	15.44	▲
7938	Torre Annunz. C.le	5.54	Cancello	6.36	▲
7939	Cancello	5.50	Torre Annunz. C.le	6.29	▲
7940	Torre Annunz. C.le	6.54	Cancello	7.36	▲
7941	Cancello	6.50	Torre Annunz. C.le	7.29	▲
7942	Torre Annunz. C.le	7.52	Cancello	8.40	▲
7943	Torre Annunz. C.le	19.49	Gragnano	20.14	▲
7944	Torre Annunz. C.le	12.45	Cancello	13.25	▲
7945	Cancello	12.40	Torre Annunz. C.le	13.21	▲
7946	Torre Annunz. C.le	13.49	Cancello	14.32	▲
7947	Cancello	13.46	Torre Annunz. C.le	14.24	▲
7950	Avellino	6.51	Lioni	7.57	▲
7951	Lioni	6.17	Avellino	7.42	▲
7952	Lioni	8.05	Rocchetta S.A.	9.08	▲
7953	Rocchetta S.A.	10.20	Lioni	11.28	▲
7954	Avellino	15.15	Lioni	16.47	▲
7955	Lioni	13.36	Avellino	15.01	▲
7956	Lioni	18.03	Rocchetta S.A.	19.08	▲
7957	Lioni	17.20	Avellino	18.49	▲
7958	Avellino	19.10	Lioni	20.33	▲
7959	Rocchetta S.A.	19.40	Lioni	20.47	▲
7976	Codola	8.28	Sarno	8.37	▲
7977	Sarno	14.49	Codola	15.00	▲
7981	Cancello	19.30	Salerno	20.16	▲
8100	Aversa	7.02	Cancello Arnone	7.21	▲
8105	Villa Literno	12.51	Aversa	13.04	▲
8107	Cancello Arnone	13.48	Aversa	14.07	▲
8108	Aversa	15.25	Villa Literno	15.39	▲
8109	Cancello Arnone	14.48	Aversa	15.07	▲
8110	Aversa	17.53	Villa Literno	18.06	▲
8111	Villa Literno	15.43	Aversa	15.58	▲
8112	Aversa	18.58	Villa Literno	19.11	▲
8113	Villa Literno	18.10	Aversa	18.23	▲
8144	Benevento	6.41	Caserta	7.48	▲
8146	Benevento	8.05	Caserta	9.15	▲
8150	Foggia	14.14	Benevento	16.10	▲
8160	Sarno	5.35	Cancello	6.01	▲
8163	Caserta	6.57	Salerno	7.57	●
8164	Salerno	6.55	Caserta	7.56	●
8167	Capua	8.48	Salerno	10.02	▲
8168	Salerno	8.21	Caserta	9.25	▲
8171	Caserta	13.20	Salerno	14.22	▲
8172	Salerno	13.45	Caserta	14.41	●
8174	Salerno	14.28	Capua	15.45	●
8175	Caserta	14.49	Salerno	15.50	●
8179	Capua	16.50	Salerno	18.05	▲
12301	Napoli C.le	4.53	Napoli C.le	6.15	▲
12302	Caserta	5.25	Napoli C.le	6.09	▲
12304	Napoli C.le	5.07	Napoli C.le	6.39	▲
12307	Napoli C.le	7.15	Napoli C.le	8.50	●
12311	Napoli C.le	8.20	Napoli C.le	9.43	●
12313	Napoli C.le	8.49	Napoli C.le	10.15	▲
12315	Napoli C.le	10.15	Napoli C.le	11.03	▲
12318	Napoli C.le	8.20	Napoli C.le	9.43	▲
12320	Napoli C.le	8.55	Napoli C.le	10.23	▲





12321	Napoli C.le	12.15	Napoli C.le	13.40	●	
12328	Napoli C.le	13.00	Napoli C.le	14.22	●	
12331	Napoli C.le	14.52	Napoli C.le	16.20	●	
12332	Napoli C.le	13.45	Napoli C.le	15.22	●	
12337	Napoli C.le	15.45	Napoli C.le	17.10	●	
12340	Napoli C.le	16.20	Napoli C.le	17 44	●	
12341	Napoli C.le	17.15	Napoli C.le	18.40	●	
12344	Napoli C.le	18.00	Napoli C.le	19.20	●	
12345	Napoli C.le	18.26	Napoli C.le	19.49	●	
12350	Caserta	21.12	Napoli C.le	22.00		▲
12351	Napoli C.le	21.05	Napoli C.le	22.58		▲
12352	Napoli C.le	20.50	Napoli C.le	22.19	●	
12354	Napoli C.le	21.42	Caserta	22.18		▲
12355	Salerno	5.30	Sapri	7.50		▲
12357	Napoli C.le	5.35	Gragnano	6.36		▲
12358	Salerno	5.50	Napoli C.le	7.16		▲
12359	Napoli C.le	6.25	Battipaglia	8.06	●	
12363	Napoli C.le	7.25	Salerno	8.45	●	
12365	Napoli C.le	8.25	Salerno	9.45		▲
12366	Gragnano	9.49	Napoli C.le	10.54		▲
12368	Salerno	11.00	Napoli C.le	12.34		▲
12372	Salerno	12.15	Napoli C.le	13.35		▲
12373	Napoli C.le	13.25	Salerno	14.45		▲
12378	Salerno	15.15	Napoli C.le	16.34		▲
12380	Salerno	16.10	Napoli C.le	17.34		▲
12381	Napoli	16.15	Sapri	19.37		▲
12382	Salerno	17.15	Napoli C.le	18.34		▲
12383	Napoli C.le	16.55	Salerno	18.20		▲
12385	Napoli C.le	18.25	Salerno	19.45	●	
12388	Gragnano	20.14	Napoli C.le	21.10		▲
12400	Benevento	6.01	Napoli C.le	8.01	●	
12401	Napoli C.le	5.43	Benevento	7.51		▲
12405	Napoli C.le	20.46	Benevento	22.42		▲
12408	Napoli C.le	4.15	Cassino	6.12		▲
12415	Cassino	8.41	Caserta	10.02		▲
12420	Napoli C.le	14.30	Vairano	15.50		▲
12421	Cassino	16.55	Napoli C.le	18.55		▲
12423	Vairano	18.12	Caserta	19.00		▲
12427	Cassino	20.38	Napoli C.le	23.38		▲
12428	Napoli C.le	20.12	Cassino	22.00		▲
12433	Salerno	8.35	Potenza Inferiore	10.52		▲
12437	Napoli C.le	17.50	Potenza Inferiore	21.13		▲
12440	Potenza Inferiore	20.05	Salerno	22.12		▲
12343/3456	Potenza Inferiore	6.10	Napoli C.le	8.58		▲

EMILIA ROMAGNA

2919	Piacenza	11.47	Bologna C.	13.30	●	
2941	Poggio Rusco	18.10	Bologna C.	19.03		▲
2952	Bologna C.	8.36	Venezia S.L.	11 07	●	
2997	Bologna C.	15.43	Faenza	16.22	●	
3002	Ravenna	6.34	Bologna C.	7.50	●	
3003	Bologna C.	6.08	Ravenna	7.31		▲
3009	Bologna C.	17.11	Rimini	19.32	●	
3014	Ravenna	17.30	Bologna C.	18.46	■	
3015	Bologna C.	18.18	Ravenna	19.32	●	
5313	Cremona	7.56	Parma	8.46		▲
5314	Parma	9.28	Cremona	10.14		▲
6256	Bologna C.	16 40	Piacenza	18.45		▲
6260	Bologna C.	13.50	Verona P.N.	16.05		▲
6268	Fidenza	6.07	Salsomaggiore	6.14		▲
6270	Fidenza	6.37	Salsomaggiore	6.44		▲
6271	Salsomaggiore	6.50	Fidenza	6.57		▲
6272	Fidenza	7.07	Salsomaggiore	7.14		▲
6273	Salsomaggiore	7.20	Fidenza	7.27		▲
6274	Fidenza	7.37	Salsomaggiore	7.44		▲
6275	Salsomaggiore	7.50	Fidenza	7.57		▲
6276	Fidenza	8.07	Salsomaggiore	8.14		▲
6277	Salsomaggiore	8.20	Fidenza	8.27		▲
6278	Fidenza	8.37	Salsomaggiore	8.44		▲
6279	Salsomaggiore	8.50	Fidenza	8.57		▲
6280	Fidenza	9.07	Salsomaggiore	9.14		▲
6281	Salsomaggiore	9.20	Fidenza	9.27		▲
6282	Fidenza	9.37	Salsomaggiore	9.44		▲
6283	Salsomaggiore	9.50	Fidenza	9.57		▲
6286	Fidenza	10.07	Salsomaggiore	10.14		▲
6287	Salsomaggiore	10.20	Fidenza	10.27		▲
6288	Fidenza	11.07	Salsomaggiore	11.14		▲
6289	Salsomaggiore	11.20	Fidenza	11.27		▲
6290	Fidenza	11.37	Salsomaggiore	11.44		▲
6291	Salsomaggiore	11.50	Fidenza	11.57		▲
6292	Fidenza	12.11	Salsomaggiore	12.18		▲
6293	Salsomaggiore	12.24	Fidenza	12.31		▲
6294	Fidenza	12.41	Salsomaggiore	12.48		▲
6295	Salsomaggiore	12.54	Fidenza	13.01		▲
6296	Fidenza	13.11	Salsomaggiore	13.18		▲
6297	Salsomaggiore	13.24	Fidenza	13.31		▲
6298	Fidenza	13.41	Salsomaggiore	13.48		▲

6299	Salsomaggiore	13.54	Fidenza	14.01			▲	6369	Bologna C.	21.10	Porretta T.	22.10		▲
6300	Fidenza	14.11	Salsomaggiore	14.18			▲	6398	Bologna C	6.55	Poggio Rusco	7.49		▲
6301	Salsomaggiore	14.24	Fidenza	14.31			▲	6399	Verona P.N.	14.53	Bologna C.	17.00		▲
6302	Fidenza	14.41	Salsomaggiore	14.48			▲	6400	Bologna C.	10.38	Verona P.N.	12.30		▲
6303	Salsomaggiore	14.54	Fidenza	15.01			▲	6402	Bologna C.	14.38	Poggio Rusco	15.28		▲
6304	Fidenza	15.11	Salsomaggiore	15.18			▲	6404	Bologna C.	18.10	Poggio Rusco	19.04		▲
6305	Salsomaggiore	15.24	Fidenza	15.31			▲	6412	Bologna C.	8.05	Ferrara	8.50		▲
6306	Fidenza	15.41	Salsomaggiore	15.48			▲	6413	Ferrara	11.00	Bologna C.	11.47		▲
6307	Salsomaggiore	15.54	Fidenza	16.01			▲	6417	Ferrara	11.58	Bologna C.	12.47		▲
6308	Fidenza	16.11	Salsomaggiore	16.18			▲	6424	Bologna C.	15.05	Ferrara	15.52		▲
6309	Salsomaggiore	16.24	Fidenza	16.31			▲	6426	Bologna C.	16.05	Ferrara	16.50		▲
6310	Fidenza	16.41	Salsomaggiore	16.48			▲	6427	Ferrara	16.00	Bologna C.	16.47		▲
6311	Salsomaggiore	16.54	Fidenza	17.01			▲	6430	Bologna C.	18.33	San Pietro C.	19.07		▲
6312	Fidenza	17.11	Salsomaggiore	17.18			▲	6432	Bologna C.	19.05	Ferrara	19.57	●	
6313	Salsomaggiore	17.24	Fidenza	17.31			▲	6433	San Pietro C.	19.20	Bologna C.	19.47		▲
6315	Salsomaggiore	17.54	Fidenza	18.01			▲	6464	Castel Bol.	4.56	Bologna C.	5.30		▲
6316	Fidenza	18.11	Salsomaggiore	18.18			▲	6466	Ravenna	5.33	Castel Bol.	6.17		▲
6317	Salsomaggiore	18.24	Fidenza	18.31			▲	6468	Ravenna	6.56	Castel Bol.	7.48		▲
6318	Fidenza	18.41	Salsomaggiore	18.48			▲	6470	Ravenna	8.22	Bologna C.	9.36	●	
6319	Salsomaggiore	18.54	Fidenza	19.01			▲	6473	Castel Bol.	12.10	Ravenna	12.53		▲
6320	Fidenza	19.41	Salsomaggiore	19.48			▲	6474	Ravenna	12.26	Castel Bol.	13.00	●	
6321	Salsomaggiore	19.54	Fidenza	20.01			▲	6475	Castel Bol.	13.15	Ravenna	14.04	●	
6336	Porretta T.	4.52	Bologna C.	5.50			▲	6476	Ravenna	13.33	Castel Bol	14.17		▲
6339	Bologna C.	6.10	Porretta T.	7.12			▲	6477	Castel Bol.	15.13	Ravenna	15.54		▲
6341	Bologna C.	7.10	Porretta T.	8.14			▲	6479	Castel Bol.	17.15	Ravenna	18.01		▲
6342	Porretta T.	8.22	Bologna C.	9.24	●			6480	Ravenna	18.33	Castel Bol.	19.21	■	
6345	Bologna C.	9.10	Porretta T.	10.14		■		6482	Ravenna	20.00	Bologna C.	21.12		▲
6346	Porretta T.	10.22	Bologna C.	11.24		■		6483	Bologna C.	21.43	Ravenna	22.54		▲
6347	Bologna C.	10.10	Porretta T.	11.14			▲	6485	Bologna C.	22.43	Ravenna	23.55		▲
6348	Porretta T.	11.22	Bologna C.	12.24			▲	6487	Faenza	5.41	Lavezzola	6.24		▲
6351	Bologna C.	12.10	Porretta T	13.14			▲	6488	Lavezzola	6.29	Faenza	7.26		▲
6352	Porretta T.	13.22	Bologna C	14.24			▲	6491	Faenza	7.05	Lavezzola	7.58		▲
6353	Bologna C.	13.10	Porretta T.	14.14	●			6492	Lavezzola	8.12	Faenza	9.07		▲
6355	Bologna C.	14.10	Porretta T.	15.14	●			6497	Faenza	12.00	Lavezzola	12.56		▲
6356	Porretta T.	15.22	Bologna C.	16.24		■		6499	Faenza	13.16	Lavezzola	14.08		▲
6357	Bologna C.	15.10	Porretta T.	16.14	●			6500	Lavezzola	13.07	Faenza	13.54		▲
6358	Porretta T.	16.22	Bologna C.	17.24			▲	6501	Faenza	14.22	Lavezzola	15.30		▲
6359	Bologna C.	16.10	Porretta T.	17.14	●			6502	Lavezzola	14.17	Faenza	15.03		▲
6360	Porretta T.	17.22	Bologna C.	18.24		■		6506	Lavezzola	17.03	Faenza	18.23		▲
6361	Bologna C.	17.10	Porretta T.	18.14	●			6507	Faenza	17.30	Lavezzola	18.28		▲
6362	Porretta T.	18.22	Bologna C.	19.24		■		6508	Lavezzola	18.35	Faenza	19.29		▲
6364	Porretta T.	19.22	Bologna C.	20.24			▲	6513	Ravenna	0.45	Pesaro	1.58		▲
6365	Bologna C.	19.10	Porretta T.	20.14	●			6517	Ravenna	5.38	Rimini	6.18		▲
6366	Porretta T.	20.22	Bologna C.	21.24			▲	6518	Ravenna	8.33	Ferrara	9.37		▲
6367	Bologna C.	20.10	Porretta T.	21.14	●			6519	Ferrara	7.20	Rimini	9.33		▲



6520	Cattolica	9.20	Ferrara	11.37	●	
6525	Ravenna	12.38	Rimini	13.34		▲
6526	Ravenna	12.32	Ferrara	13.52		▲
6528	Rimini	14.20	Ravenna	15.25	●	
6531	Ferrara	17.20	Ravenna	18.28		▲
6533	Ravenna	20.26	Rimini	21.22		▲
6535	Ferrara	20.20	Rimini	22.16	●	
6541	Bologna C.	5.15	Prato	6.25		▲
6546	Prato	18.38	Bologna C.	19.58		▲
6548	Prato	20.09	Bologna C.	21.21		▲
6549	Bologna C.	19.23	Prato	20.58		▲
6550	Bologna C.	23.08	San Pietro C.	23.29		▲
6590	Rimini	11.17	Ravenna	12.50		▲
6591	Ravenna	11.38	Rimini	12.47		▲
11400	Bologna C.	0.47	Parma	2.11		▲
11402	Bologna C.	6.38	Parma	7.51		▲
11403	Parma	4.30	Bologna C.	5.41		▲
11407	Piacenza	5.27	Bologna C.	7.32	●	
11409	Piacenza	13.17	Bologna C.	15.35	●	
11414	Bologna C.	12.40	Piacenza	14.47		▲
11416	Bologna C.	14.40	Parma	15.52		▲
11417	Piacenza	16.02	Bologna C.	17.59		▲
11437	Bologna C.	18.10	Porretta T.	19.15	●	
11444	Bologna C.	5.26	Verona P.N.	7.22		▲
11445	Verona P.N.	5.18	Bologna C.	7.18	●	
11456	Bologna C.	16.40	Poggio Rusco	17.44		▲
11460	Bologna C.	18.50	Verona P.N.	20.50	●	
11475	Rovigo	5.56	Bologna C.	7.38	●	
11487	Padova	12.35	Bologna C.	14.47		▲
11490	Bologna C.	12.18	Venezia M.	15.53		▲
11493	Padova	16.28	Bologna C.	18.47		▲
11496	Bologna C.	17.05	Rovigo	18.27	●	
11500	Bologna C.	18.05	Padova	20.23	●	
11524	Rimini	5.32	Bologna C.	7.13	●	
11525	Bologna C.	4.55	Ancona	8.49		▲
11529	Bologna C.	6.50	Rimini	8.36		▲
11530	Rimini	7.23	Bologna C.	9.22	●	
11532	Rimini	9.53	Bologna C.	11.28	●	
11533	Bologna C.	11.18	Rimini	12.58	●	
11537	Bologna C.	13.20	Rimini	15.06		▲
11540	Rimini	13.22	Bologna C.	15.13		▲
11543	Bologna C.	16.28	Ancona	20.04	●	
11545	Bologna C.	17.43	Rimini	19.30	●	
11546	Rimini	16.15	Bologna C.	18.06	●	
11547	Bologna C.	18.28	Rimini	20.14		▲
11550	Rimini	18.02	Bologna C.	19.50	●	
11559	Bologna C.	8.17	Rimini	10.34		■
11560	Ravenna	11.20	Bologna C.	12.44		▲
11561	Bologna C.	14.22	Ravenna	15.23	●	
11562	Ravenna	13.07	Bologna C.	14.32		▲
11567	Faenza	6.45	Ravenna	7.16		▲
11568	Ravenna	7.43	Faenza	8.23		▲
11570	Russi	11.39	Faenza	11.54		▲
11571	Faenza	12.53	Ravenna	13.23		▲
11573	Faenza	13.57	Ravenna	14.29		▲
11574	Russi	13.53	Faenza	14.12		▲
11575	Faenza	14.32	Ravenna	14.59		▲
11576	Ravenna	15.01	Faenza	15.37		▲
11578	Russi	18.55	Faenza	19.12		▲
11584	Rimini	5.20	Ferrara	7.42		▲
11585	Ravenna	6.38	Rimini	7.37		▲
11589	Ferrara	13.20	Rimini	15.40		▲
11590	Rimini	12.20	Ferrara	15.04		▲
11592	Rimini	13.20	Ferrara	15.45		▲
11593	Ferrara	16.20	Rimini	18.35	●	
11594	Rimini	20.05	Ravenna	21.05	●	
11595	Ferrara	18.20	Rimini	20.38		▲
11624	Prato	6.20	Bologna C.	7.25	●	
11626	Firenze S.M.N.	4.40	Bologna C.	6.03		▲
11629	Bologna C.	6.09	Firenze C.M.	7.46		▲
11631	Bologna C.	6.43	Firenze S.M.N.	8.15	●	
11632	Prato	10.47	Bologna C.	11.56		▲
11635	Bologna C.	12.23	Prato	13.41		▲
11636	Prato	13.54	Bologna C.	14.58		■
11637	Bologna C.	13.28	Prato	14.47	●	
11638	Prato	14.57	Bologna C.	15.59		▲
11645	Bologna C.	20.28	Firenze S.M.N.	21.46		▲
11648	Firenze S.M.N.	22.00	Bologna C.	23.26		▲
12012	Ancona	18.12	Bologna C.	21.30		▲
15566	Russi	7.20	Faenza	7.37		▲

FRIULI VENEZIA GIULIA

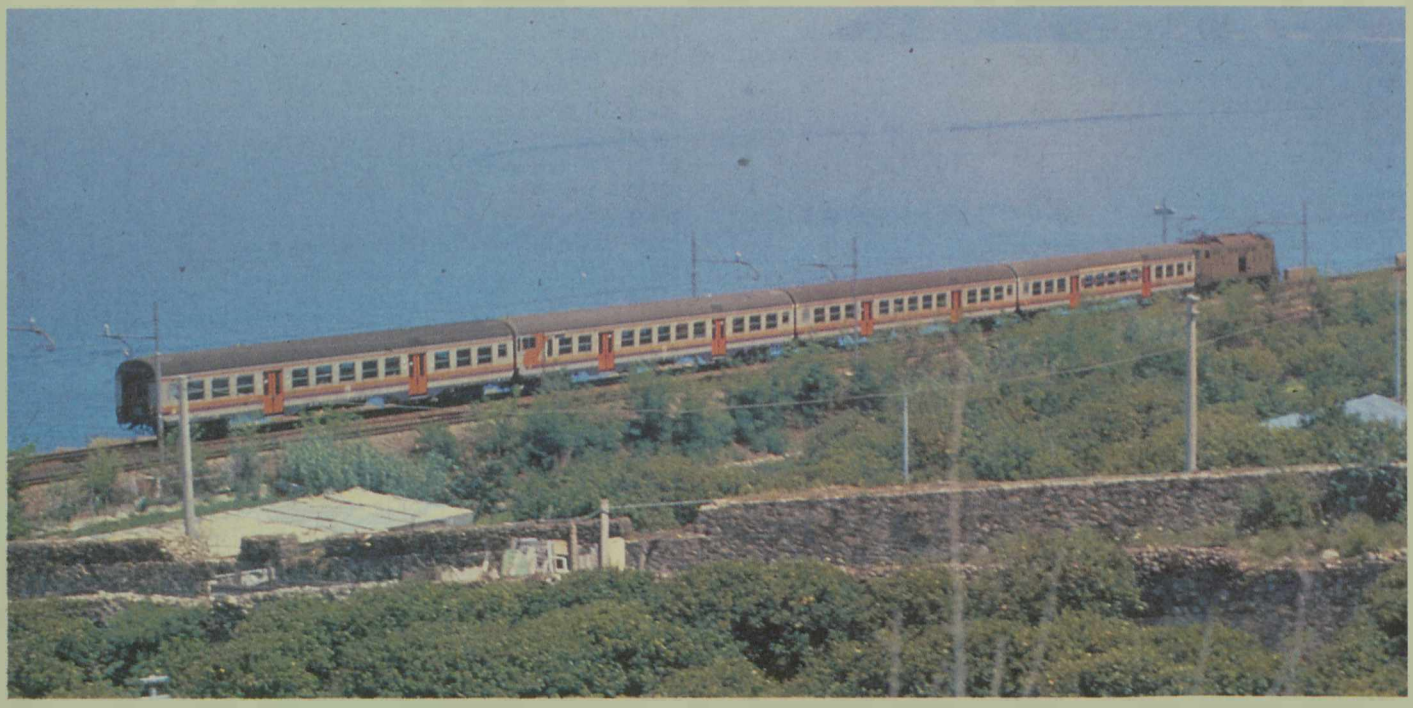
2792	Venezia S.L.	8,46	Udine	10,31		▲
2800	Venezia S.L.	22.42	Udine	0,37		▲
2848	Trieste C.	6,20	Udine	7,34		▲
2856	Trieste C.	8,17	Udine	9,35		▲
2857	Udine	9,27	Trieste C.	10,41		▲
2859	Udine	12,27	Trieste C.	13,43		▲
2863	Udine	14,23	Trieste C.	15,38		▲
2865	Venezia S.L.	14,24	Trieste C.	16,23	●	
2868	Trieste C.	16,17	Udine	17,31		▲
2869	Udine	16,27	Trieste C.	17,41		▲
2879	Udine	20,30	Trieste C.	21,43		▲
5811	Udine	13,20	Sacile	14,10		▲
5816	Sacile	18,32	Udine	19,23		▲
5922	Portogruaro C.	6,29	Casarsa	6,53		▲
5923	Casarsa	5,59	Portogruaro C.	6,21		▲
5927	Casarsa	7,48	Portogruaro C.	8,12		▲
5933	Casarsa	12,17	Portogruaro C.	12,39		▲
5936	Portogruaro C.	13,36	Casarsa	14,00		▲
5939	Casarsa	14,26	Portogruaro C.	14,52		▲
5940	Portogruaro C.	14,59	Casarsa	15,23		▲
5943	Casarsa	17,16	Portogruaro C.	17,38		▲
5944	Portogruaro C.	17,46	Casarsa	18,10		▲
5945	Casarsa	18,16	Portogruaro C.	18,38		▲
5946	Portogruaro C.	18,46	Casarsa	19,10		▲
5950	Udine	19,45	Carnia	20,24		▲
5951	Portogruaro C.	5,10	Trieste C.	6,30		▲
5953	Udine	5,19	Trieste C.	6,45		▲
5955	Carnia	5,54	Udine	6,33		▲
5956	Cervignano A.G.	6,52	Portogruaro C.	7,32		▲
5958	Trieste C.	6,53	Portogruaro C.	8,11		▲
5959	Carnia	7,26	Udine	8,05		▲
5960	Cervignano A.G.	7,27	Udine	8,10		▲
5962	Udine	7,27	Carnia	8,06		▲
5963	Portogruaro C.	7,52	Cervignano A.G.	8,33		▲
5965	Carnia	8,17	Udine	8,56		▲
5966	Udine	11,45	Gemona d. F.	12,12		▲
5967	Udine	12,40	Cervignano A.G.	13,16		▲
5969	Gemona d. F.	12,49	Udine	13,16		▲
5970	Udine	13,20	Carnia	13,59		▲
5972	Trieste C.	13,30	Udine	14,58		▲
5973	Portogruaro C.	13,32	Cervignano A.G.	14,13		▲
5975	Udine	13,40	Cervignano A.G.	14,16		▲
5976	Cervignano A.G.	13,45	Udine	14,28		▲
5977	Carnia	14,10	Udine	14,49		▲
5978	Trieste C.	14,23	Portogruaro C.	15,47		▲
5980	Trieste C.	14,30	Udine	15,56		▲
5981	Udine	14,40	Cervignano A.G.	15,16		▲
5982	Cervignano A.G.	14,45	Udine	15,28		▲
5984	Cervignano A.G.	15,42	Udine	16,20		▲
5986	Udine	15,45	Carnia	16,24		▲
5987	Carnia	16,36	Udine	17,15		▲
5989	Udine	16,40	Cervignano A.G.	17,16		▲
5991	Udine	17,05	Trieste C.	18,33		▲
5993	Udine	17,40	Cervignano A.G.	18,16		▲
5994	Cervignano A.G.	17,45	Udine	18,28		▲
5996	Udine	17,45	Carnia	18,24		▲
5997	Udine	18,40	Cervignano A.G.	19,16		▲

5998	Cervignano A.G.	18.45	Udine	19,28		▲
6008	Sacile	7.10	Maniago	7,46		▲
6011	Maniago	8.19	Sacile	8,52		▲
6023	Maniago	13,36	Sacile	14,15		▲
6032	Sacile	16,32	Maniago	17.09		▲
6037	Maniago	17,16	Sacile	17,47		▲
11002	Sacile	5,46	Udine	6,39		▲
11008	Venezia S.L.	7,10	Udine	9.16	●	
11009	Udine	6,00	Venezia S.L.	7.57	●	
11015	Udine	7,18	Sacile	8,06		▲
11018	Venezia S.L.	12,49	Udine	14,56	●	
11024	Venezia S.L.	14.49	Udine	16,55	●	
11035	Udine	15 40	Venezia S.L.	17,45		▲
11039	Udine	17.00	Venezia S.L.	19.05	■	
11045	Udine	19,00	Venezia S.L.	20,55		▲
11047	Udine	19,40	Venezia S.L.	21.39	■	
11049	Udine	20,00	Sacile	20,47		▲
11102	Trieste C.	4,49	Venezia S.L.	7,05	●	
11152	Trieste C.	5,07	Udine	6,33		▲
11154	Trieste C	5,49	Udine	7,15		▲
11156	Trieste C.	6,43	Udine	8,09		▲
11163	Udine	8,00	Trieste C.	9,26		▲
11166	Trieste C.	11,30	Udine	12.56		▲
11169	Udine	13,43	Trieste C.	15 13		▲
11174	Trieste C.	17,37	Venezia S.L.	20,19		▲
11175	Udine	18.02	Trieste C.	19,28		▲
11177	Udine	18,56	Trieste C.	20,22		▲
11178	Trieste C.	19,32	Portogruaro C.	20,55		▲
11188	Trieste C.	12,38	Portogruaro C.	13.58		▲
11191	Portogruaro C.	14 11	Trieste C.	15,31		▲
11194	Trieste C.	17 42	Udine	19,06		▲
11196	Trieste C.	18,30	Udine	19,55		▲
11198	Udine	18,45	Pontebba	19,35		▲
20891	Udine	8,37	Trieste C.	9,41		▲
20893	Udine	7 12	Trieste C	8,38		▲
20896	Trieste C.	8,12	Udine	9 38		▲
20898	Udine	8,45	Tarvisio C.	10,04		▲
20906	Trieste C.	10.10	Udine	11,36		▲
20907	Udine	10.12	Trieste C.	11.38		▲
20908	Udine	10,45	Gemona d. F.	11,14		▲
20909	Gemona d. F.	11,24	Pinzano	11,51		▲
20913	Udine	12.12	Trieste C.	13,38		▲
20914	Trieste C.	12,17	Udine	13,43		▲
20915	Pontebba	13,03	Udine	13,56		▲
20916	Sacile	13,17	Gemona d. F.	14,49		▲
20918	Trieste C.	14.10	Udine	15,36		▲
20920	Udine	14,20	Carnia	14,58		▲
20921	Gemona d. F.	15,30	Sacile	16,53		▲
20922	Sacile	17,06	Pordenone	17,18		▲
20924	Trieste C.	16,07	Udine	17,32		▲
20925	Udine	16.12	Trieste C.	17,38		▲
20929	Tarvisio C	16,55	Udine	18.13		▲
20934	Trieste C.	18,17	Udine	19,43		▲
20935	Udine	19,45	Venezia S.L.	21,45		▲
20940	Udine	19,45	Pontebba	20,38		▲
21009	Udine	14,16	Trieste C.	15,42		▲

LAZIO

3257	Grosseto	6.00	Roma Termini	8.15	●	
3261	Civitavecchia	12.25	Roma Ostiense	13.33		▲
3262	Roma Termini	21.15	Grosseto	23.40		■
3272	Roma Ostiense	18.31	Viterbo P. Fiorentina	20.07	●	
3273	Viterbo P. Fiorentina	7.22	Roma Tuscolana	9.05	●	
3277	Chiusi	5.47	Roma Termini	7 32	●	
3343	Avezzano	5.06	Roma Termini	7.05	●	
3348	Roma Termini	23.10	Avezzano	0 47		▲
3351	Roma Tiburtina	5.40	Cassino	7.42		▲
3353	Roma Termini	6.25	Cassino	8.26		▲
3355	Roma Termini	7.25	Caserta	10.32	●	
3356	Caserta	4.32	Roma Termini	7 45	●	
3358	Cassino	5.20	Roma Termini	8 25	●	
3359	Roma Termini	13.35	Cassino	15 28	●	
3361	Roma Termini	14.35	Cassino	16.28	●	
3364	Caserta	13.15	Roma Termini	16.40		▲
3365	Roma Termini	16.20	Caserta	19.40	●	
3366	Cassino	16.32	Roma Termini	18.25		▲
3367	Roma Termini	17.35	Cassino	19.28	●	
3368	Cassino	17.32	Roma Termini	19.25		▲
3369	Roma Termini	18.35	Cassino	20.28	●	
7161	Roma Ostiense	4 34	Frascati	5.05		▲
7162	Frascati	5.18	Roma Termini	5.45		▲
7163	Roma Termini	5.55	Frascati	6.20		▲
7165	Roma Termini	6.30	Frascati	6 56		▲
7169	Roma Termini	8.30	Frascati	8.59		▲
7169/7347	Roma Termini	8 30	Albano Laziale	9 21		▲
7170/7208	Frascati	9 29	Roma Termini	9.55	●	
7171	Roma Termini	9.30	Frascati	9.55		▲





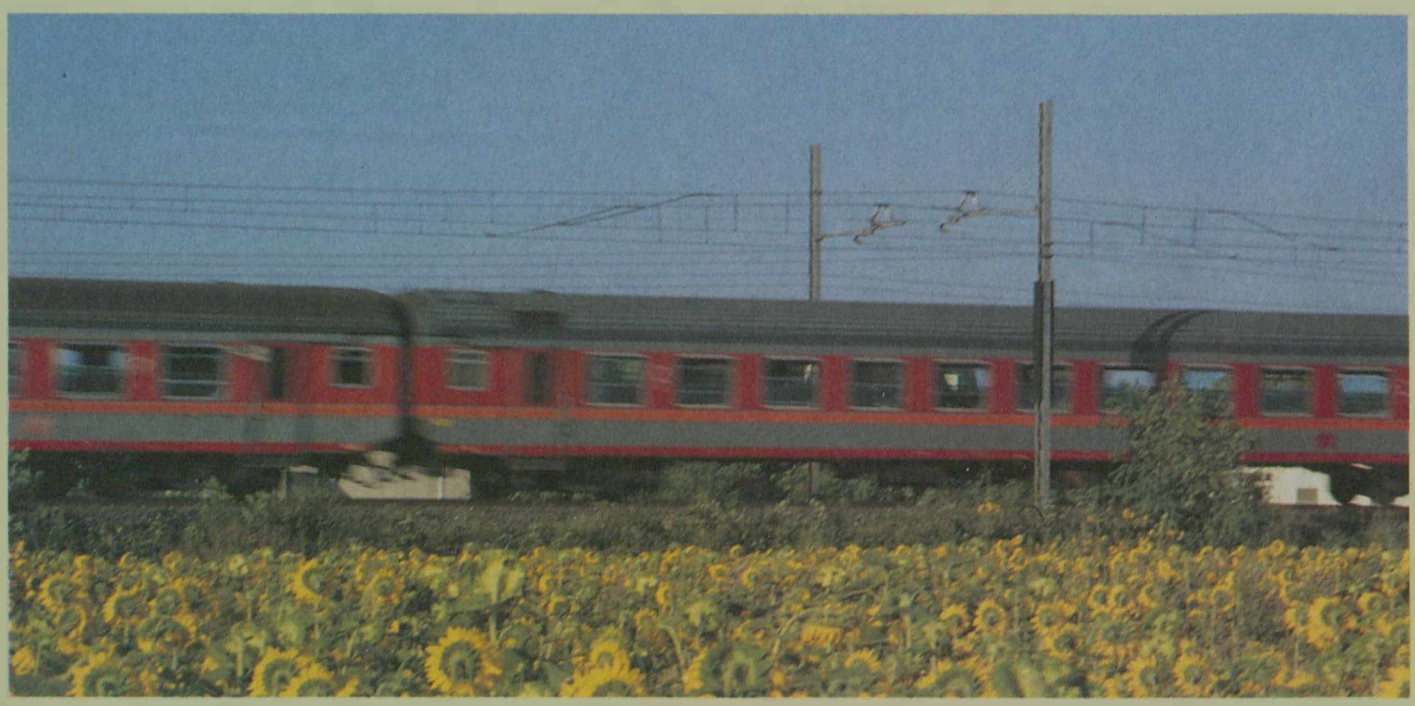
7174	Frascati	6.25	Roma Termini	6.55		▲
7179	Roma Termini	14.30	Frascati	14.57		▲
7180	Frascati	15.30	Roma Termini	16.00		▲
7181	Roma Termini	15.30	Frascati	15.57		▲
7183	Roma Termini	16.30	Frascati	16.56		▲
7184	Frascati	17.30	Roma Termini	17.55		▲
7186	Frascati	18.30	Roma Termini	18.56		▲
7188	Frascati	19.30	Roma Termini	19.55		▲
7189	Roma Termini	19.30	Frascati	19.57	●	
7190	Frascati	20.24	Roma Termini	20.55		▲
7192	Frascati	21.30	Roma Termini	21.55		▲
7193	Roma Termini	21.30	Frascati	21.56		▲
7194	Frascati	22.30	Roma Ostiense	22.55		▲
7201	Roma Tiburtina	4.23	Velletri	5.07		▲
7205	Roma Termini	6.20	Velletri	7.13		▲
7207	Roma Termini	7.05	Velletri	8.00		▲
7208	Velletri	8.30	Roma Termini	9.20	●	
7209	Roma Termini	9.10	Velletri	9.59		▲
7210	Velletri	10.33	Roma Termini	11.20		▲
7211	Roma Termini	10.10	Velletri	11.01		▲
7212	Velletri	11.30	Roma Termini	12.20		▲
7213	Roma Termini	12.10	Velletri	12.58		▲
7214	Velletri	13.25	Roma Termini	14.20		▲
7219	Roma Termini	15.10	Velletri	16.00	●	
7220	Velletri	16.27	Roma Termini	17.20	●	
7222	Velletri	17.20	Roma Termini	18.20		▲
7224	Velletri	18.27	Roma Termini	19.20		▲
7225	Roma Termini	18.10	Velletri	18.58	●	
7226	Velletri	19.30	Roma Termini	20.20		▲
7229	Roma Termini	20.10	Velletri	20.57	●	
7230	Velletri	21.27	Roma Termini	22.20		▲
7231	Roma Termini	21.10	Velletri	22.00		▲
7231/7369	Roma Termini	21.10	Albano Laziale	22.00		▲
7232	Velletri	22.25	Roma Termini	23.20		▲
7233	Roma Termini	22.10	Velletri	22.56		▲
7234	Velletri	23.05	Roma Tiburtina	23.55		▲
7235	Civitavecchia	4.55	Roma Termini	6.15		▲
7245	Viterbo P. Fiorentina	5.00	Orte	5.51		▲
7248	Orte	8.09	Viterbo P. Fiorentina	9.10		▲
7252	Orte	15.18	Viterbo P. Fiorentina	16.07		▲
7341	Roma Tiburtina	5.01	Albano Laziale	5.58		▲
7343	Roma Termini	5.50	Albano Laziale	6.32		▲
7344	Albano Laziale	7.03	Roma Termini	7.55	●	
7345	Roma Termini	7.20	Albano Laziale	8.10	●	
7346	Albano Laziale	8.20	Roma Termini	9.10	●	
7348	Albano Laziale	10.20	Roma Termini	11.05		▲
7350	Albano Laziale	11.27	Roma Termini	12.10		▲
7351	Roma Termini	11.10	Albano Laziale	11.58		▲
7352	Albano Laziale	12.15	Roma Termini	13.00		▲
7353	Roma Termini	12.30	Albano Laziale	13.20	●	
7354	Albano Laziale	13.30	Roma Termini	14.20		▲
7355	Roma Termini	13.45	Albano Laziale	14.32		▲
7356	Albano Laziale	15.00	Roma Termini	15.50		▲
7357	Roma Termini	14.45	Albano Laziale	15.30	●	
7358	Albano Laziale	15.44	Roma Termini	16.28		▲
7360	Albano Laziale	16.51	Roma Termini	17.33		▲
7361	Roma Termini	17.00	Albano Laziale	17.54	●	
7363	Roma Termini	18.00	Albano Laziale	18.47	●	
7364	Albano Laziale	18.53	Roma Termini	19.33		▲
7366	Albano Laziale	20.10	Roma Termini	20.55		▲
7367	Roma Termini	19.45	Albano Laziale	20.37	●	
7370	Albano Laziale	22.07	Roma Tiburtina	22.55		▲
7500	Roma Tiburtina	5.10	Tivoli	5.58		▲
7502	Roma Tiburtina	7.09	Tivoli	7.57		▲
7505	Tivoli	8.19	Roma Tiburtina	9.07	●	
7506	Roma Tiburtina	8.22	Tivoli	9.16		▲
7507	Tivoli	9.31	Roma Tiburtina	10.23		▲
7511	Tivoli	11.58	Roma Tiburtina	12.45		▲
7512	Roma Tiburtina	10.35	Tivoli	11.20		▲
7513	Guidonia Montecelio	13.17	Roma Tiburtina	13.58		▲
7514	Roma Tiburtina	12.19	Guidonia Montecelio	12.57		▲
7516	Roma Tiburtina	13.34	Tivoli	14.18	●	
7517	Tivoli	15.35	Roma Tiburtina	16.22		▲
7519	Tivoli	16.07	Roma Tiburtina	16.58		▲
7520	Roma Tiburtina	15.48	Tivoli	16.36		▲
7523	Tivoli	17.56	Roma Tiburtina	18.45		▲
7525	Tivoli	18.29	Roma Tiburtina	19.22		▲
7526	Roma Tiburtina	18.40	Tivoli	19.26	●	
7527	Tivoli	19.38	Roma Tiburtina	20.35		▲
7529	Tivoli	21.07	Roma Tiburtina	21.55		▲
7530	Roma Tiburtina	20.46	Tivoli	21.36		▲
7531	Tivoli	22.22	Roma Tiburtina	23.05		▲
7540	Roma Tiburtina	5.15	Anguillara	6.15		▲
7542	Roma Tiburtina	5.47	Anguillara	6.57		▲
7543	Viterbo P. Fiorentina	5.05	Roma Tiburtina	7.19	●	
7546	Roma Ostiense	8.02	Viterbo P. Fiorentina	10.10	●	
7548	Roma Ostiense	9.16	La Storta	10.01		▲
7550	Roma Tuscolana	9.51	Bracciano	10.58		▲
7555	La Storta	10.36	Roma Tiburtina	11.28		▲
7557	Bracciano	11.28	Roma Ostiense	12.34		▲

7562	Roma Ostiense	15.57	Viterbo P. Fiorentina	18.10	●	
7564	Roma Tiburtina	16.31	Viterbo P. Fiorentina	18.36	●	
7568	Roma Tuscolana	18.07	La Storta	18.51	●	
7569	Viterbo P. Fiorentina	17.34	Roma Ostiense	19.34	●	
7573	Bracciano	19.05	Roma Tiburtina	20.28		▲
7577	Viterbo P. Fiorentina	20.14	Roma Tiburtina	22.30		▲
7581	Viterbo P. Fiorentina	21.20	Roma Termini	23.17		▲
12152	Cassino	4.27	Roma Termini	6.35	●	
12155	Roma Termini	8.20	Cassino	10.28	●	
12161	Roma Termini	18.20	Frosinone	19.51	●	
12162	Cassino	18.32	Roma Tiburtina	20.40		▲
12164	Cassino	19.32	Roma Termini	21.40		▲
12189	Roma Tiburtina	4.30	Nettuno	5.45		▲
12190	Nettuno	5.00	Roma Termini	6.05		▲
12191	Roma Termini	6.50	Nettuno	8.00		▲
12199	Roma Termini	11.25	Nettuno	12.30	■	
12206	Nettuno	13.50	Roma Termini	15.00		▲
12207	Roma Termini	14.30	Nettuno	15.40		▲
12208	Nettuno	15.05	Roma Termini	16.05		▲
12210	Nettuno	15.50	Roma Termini	17.05		▲
12212	Nettuno	16.50	Roma Termini	18.00		▲
12218	Nettuno	19.50	Roma Termini	21.00		▲
12220	Nettuno	21.55	Roma Termini	23.10		▲
12221	Roma Termini	21.30	Nettuno	22.35		▲
12239	Grosseto	5.25	Roma Ostiense	7.43		▲
12240	Roma Tiburtina	4.36	Civitavecchia	5.47		▲
12242	Roma Termini	6.15	Grosseto	8.53		▲
12243	Civitavecchia	13.25	Roma Ostiense	14.33		▲
12245	Grosseto	13.08	Roma Ostiense	15.33		▲
12247	Civitavecchia	16.25	Roma Ostiense	17.33		▲
12249	Grosseto	16.20	Roma Ostiense	18.33		▲
12256	Roma Ostiense	19.56	Grosseto	22.27	●	
12262	Roma Tiburtina	6.41	Avezzano	9.20		▲
12266	Roma Tiburtina	11.40	Sulmona	14.58	●	
12269	Avezzano	13.24	Roma Tiburtina	15.52	●	
12270	Roma Tiburtina	14.43	Avezzano	16.58	●	
12272	Roma Tiburtina	16.22	Tivoli	17.26	●	
12279	Roma Ostiense	17.20	Formia	19.18		▲
12280	Roma Tiburtina	21.31	Avezzano	23.36		▲
12281	Roma Termini	22.35	Formia	0.11		▲
12283	Roma Termini	23.45	Formia	1.36		▲
12284	Priverno Fossanova	4.45	Roma Ostiense	5.55		▲
12290	Minturno Scauri	5.45	Roma Termini	7.25	●	
12295	Roma Termini	5.35	Velletri	6.27		▲
12296	Velletri	6.42	Roma Termini	7.35	●	
12297	Roma Termini	8.10	Velletri	9.04		▲
12298	Velletri	9.30	Roma Termini	10.20		▲
21723	Orte	4.25	Roma Tiburtina	5.43		▲
21730	Roma Tiburtina	7.25	Fara Sabina	8.01		▲
21902	Frosinone	5.55	Roma Termini	7.15	●	
21914	Frosinone	17.12	Roma Termini	18.40		▲
21916	Frosinone	18.12	Roma Termini	19.40		▲
21918	Frosinone	21.21	Roma Termini	22.40		▲
21919	Roma Termini	22.20	Frosinone	23.39		▲
21950	Nettuno	6.30	Roma Termini	7.30	●	
21958	Nettuno	13.50	Roma Termini	14.55	●	
21961	Roma Termini	15.25	Nettuno	16.30	●	
21963	Roma Termini	17.25	Nettuno	18.30	●	
21964	Nettuno	18.50	Roma Termini	20.00		▲
21965	Roma Termini	18.50	Nettuno	19.55	●	
21966	Nettuno	20.05	Roma Termini	21.10	●	
21967	Roma Termini	20.25	Nettuno	21.30	●	
21969	Roma Termini	21.30	Nettuno	22.35		▲
22004	Roma Tiburtina	6.21	Fiumicino Città	7.02		▲
22107	Fiumicino Città	19.13	Roma Tiburtina	19.54		▲
22115	Fiumicino Città	20.13	Roma Tiburtina	20.54		▲
22116	Roma Tiburtina	20.21	Fiumicino Città	21.02		▲
22121	Fiumicino Città	21.21	Roma Tiburtina	22.02		▲
22151	Viterbo P. Fiorentina	5.40	Roma Tiburtina	7.48	●	
22152	Roma Tiburtina	6.29	Viterbo P.Fiorentina	8.33	●	
22159	Viterbo P. Fiorentina	11.30	Roma Tuscolana	13.21	●	
22162	Roma Tiburtina	15.28	Bracciano	16.46		▲
22165	Capranica	16.50	Roma Tiburtina	18.19		▲
22166	Roma Ostiense	19.00	Bracciano	20.03	●	
22167	Bracciano	17.29	Roma Tuscolana	18.54		▲
22168	Roma Tuscolana	19.19	Viterbo P. Fiorentina	21.17	●	
22169	Bracciano	20.35	Roma Termini	21.45		▲
21757/22036	Fara Sabina	9.44	Fiumicino Città	11.02		▲
21773/22052	Fara Sabina	11.44	Fiumicino Città	13.02		▲
21789/22068	Fara Sabina	13.44	Fiumicino Città	15.02		▲
21805/22084	Fara Sabina	15.44	Fiumicino Città	17.02		▲
21821/22100	Fara Sabina	17.44	Fiumicino Città	19.02		▲
21829/22108	Fara Sabina	18.44	Fiumicino Città	20.02		▲
22019/21742	Fiumicino Città	8.13	Fara Sabina	9.31		▲
22027/21750	Fiumicino Città	9.13	Fara Sabina	10.31		▲
22035/21758	Fiumicino Città	10.13	Fara Sabina	11.31		▲
22043/21766	Fiumicino Città	11.13	Fara Sabina	12.31		▲
22051/21744	Fiumicino Città	12.13	Fara Sabina	13.31		▲
22067/21790	Fiumicino Città	14.13	Fara Sabina	15.31		▲



LIGURIA

02516	La Spezia C.	4.34	Alessandria	7.43	●		
02880	Genova Br.	6.45	Ventimiglia	9.53	●		
02881	Ventimiglia	5.25	Genova Br.	8.30	●		
02882	Genova Br.	13.00	Ventimiglia	16.10	●		
02883	Ventimiglia	7.50	Genova Br.	10.48	●		
02884	Genova Br.	15.00	Ventimiglia	18.06	●		
02885	Ventimiglia	11.40	Genova Br.	14.48	●		
02886	Genova Br.	17.00	Ventimiglia	20.18	●		
02888	Genova Br.	19.00	Ventimiglia	22.25	●		
02889	Ventimiglia	17.40	Genova Br.	21.04		■	
02895	Alessandria	12.23	Sestri L.	14.38	●		
02896	Genova Br.	12.25	Alessandria	13.33			▲
02898	Genova Br.	14.25	Alessandria	15.34			▲
06100	Genova Br.	6.11	Alessandria	7.25			▲
06101	Novi L.	4.19	Genova Br.	5.40			▲
06105	Alessandria	5.26	Genova Br.	7.04	●		
06106	Genova Br.	11.45	Arquata S.	12.53	●		
06108	Genova Br.	12.40	Alessandria	14.20	●		
06112	Genova Br.	15.10	Alessandria	17.00	●		
06115	Arquata S.	13.08	Genova Br.	14.20	●		
06116	Genova Br.	16.40	Arquata S.	17.50	●		
06119	Alessandria	14.38	Genova Br.	16.20	●		
06121	Novi L.	17.23	Genova Br.	18.50			▲
06122	Genova Br.	20.09	Novi L.	21.35	●		
06124	Genova Br.	20.40	Novi L.	22.05			▲
06125	Ronco S.	19.00	Genova Br.	19.53			▲
06126	Genova Br.	23.50	Novi L.	1.13			▲
06127	Arquata S.	19.08	Genova Br.	20.20			▲
06129	Alessandria	22.01	Genova Br.	23.35			▲
06150	Genova Br.	6.16	Acqui T.	7.40			▲
06152	Genova Br.	7.17	Acqui T.	8.48			▲
06154	Genova Br.	12.15	Acqui T.	13.40	●		
06155	Acqui T.	5.30	Genova Br.	6.55	●		
06159	Acqui T.	8.50	Genova Br.	10.10	●		
06161	Acqui T.	12.15	Genova Br	13.34	●		
06162	Genova Br.	19.15	Acqui T.	20.34	●		
06163	Acqui T.	15.05	Genova Br.	16.25	●		
06164	Genova N.	20.05	Acqui T.	21.40	●		
06167	Acqui T	20.41	Genova Br.	22.01			▲
06201	Genova P.P.	4.54	La Spezia C.	6.52	●		
06202	Sestri L.	4.50	Genova Br.	5.49			▲
06204	Genova Br	6.15	Albenga	7.58			▲
06211	Ventimiglia	6.40	Savona	9.06			▲
06214	Savona	13.30	Albenga	14.15			▲
06217	Genova Br.	20.12	La Spezia C.	22.29			▲
06219	Savona	23.00	Sestri L.	1.30		■	
06220	Savona	17.28	Ventimiglia	19.52			▲
06224	Genova Br.	21.10	Savona	22.11			▲
06751	Parma	7.37	La Spezia C.	8.43			▲
06758	La Spezia C.	12.20	Parma	13.11	●		
06767	Pontremoli	16.45	La Spezia C.	17.40			▲
06772	La Spezia C.	5.30	Parma	6.24			▲
06797	Parma	23.49	La Spezia C.	0.40			▲
11201	Novi L.	6.03	Genova Br.	7.40	●		
11202	Genova Br.	5.54	Arquata S.	7.04			▲
11204	Genova Br.	10.40	Alessandria	12.25			▲
11206	Genova Br.	13.10	Alessandria	15.00			▲
11207	Arquata S.	7.32	Genova Br.	8.44	●		
11208	Genova Br.	17.10	Alessandria	18.52	●		
11209	Alessandria	13.06	Genova Br	14.50			▲
11210	Genova Br.	17.52	Alessandria	19.10			▲
11213	Alessandria	15.38	Genova Br.	17.20			▲
11217	Alessandria	20.08	Genova Br.	21.50			▲
11218	Genova Br.	8.41	Acqui T.	10.03			▲
11222	Genova Br.	9.54	Acqui T.	11.21			▲
11225	Acqui T.	10.20	Genova Br.	11.41			▲
11228	Genova Br.	16.56	Acqui T.	18.05	●		
11229	Acqui T.	13.19	Genova Br.	14.43			▲
11251	Savona	4.45	Genova Br.	5.45			▲
11252	La Spezia C.	0.20	Sestri L.	1.20			▲
11253	Albenga	4.55	Savona	5.40			▲
11255	Sestri L.	6.26	La Spezia C.	7.26	●		
11256	Genova Br.	5.28	Savona	6.35			▲
11258	Savona	6.45	Finale Ligure M.	7.04			▲
11263	Savona	6.29	Genova Br.	7.39	●		
11264	Sestri L.	6.53	Genova P. P.	8.08	●		
11266	La Spezia C.	6.12	Savona	9.37	●		
11275	Finale Ligure M.	7.46	Genova Br.	8.54	●		
11280	Genova Br.	12.05	Savona	13.08	●		
11291	Savona	12.45	La Spezia C.	16.13			▲
11297	Savona	13.49	Genova Br.	15.01			▲
11309	Savona	15.23	Genova Br.	16.24			▲
11315	Savona	16.45	Sestri L.	19.01	●		
11326	Genova Br.	19.05	Savona	20.06	●		
11327	Genova Br.	21.03	Sestri L.	22.10			▲
11329	Savona	21.10	Genova Br.	22.11			▲
11331	Sestri L.	22.38	La Spezia C.	23.35			▲



11332	Genova Br.	19.45	Savona	20.46	●	
11333	Savona	21.50	Sestri L.	23.59		▲
11335	Sestri L.	23.40	La Spezia C.	0.42		▲
11336	La Spezia C.	18.25	Savona	21.20	■	
11338	Sestri L.	19.43	Genova Br.	20.53		▲
11340	Sestri L.	21.14	Savona	23.21		▲
11342	La Spezia C.	21.10	Sestri L.	22.10		▲
11359	Alessandria	6.00	Genova Br.	7.24	●	
11360	Sestri L.	6.15	Arquata S.	8.19	●	
11361	Arquata S.	8.38	Genova Br.	9.50	●	
11365	Arquata S.	10.43	Genova Br.	11.58		▲
11371	Acqui T.	6.58	Genova Br.	8.25	●	
11372	Genova Br.	13.17	Acqui T.	14.48		▲
11380	Genova Br.	0.05	Savona	1.10		▲
11381	Sestri L.	4.39	La Spezia C.	5.37		▲
11382	Albenga	5.40	Ventimiglia	7.45		▲
11383	Savona	5.17	La Spezia C.	8.58	●	
11384	Savona	11.47	Ventimiglia	14.12		▲
11385	Ventimiglia	6.08	Savona	8.30		▲
11390	La Spezia C.	19.06	Sestri L.	20.07	●	
11392	La Spezia C.	19.40	Sestri L.	20.47		▲
11395	Ventimiglia	20.11	Savona	22.32		▲
11903	Pontremoli	5.50	La Spezia C.	6.37		▲
11905	Parma	6.27	La Spezia C.	7.20	●	
11906	La Spezia C.	6.25	Parma	7.21	●	
11908	La Spezia C.	14.24	Pontremoli	15.12		▲
11909	Pontremoli	15.25	La Spezia C.	16.12		▲
11912	La Spezia C.	9.45	Parma	10.58		▲
11913	Borgo V. T.	13.00	La Spezia C.	14.12		▲
11915	Parma	14.19	La Spezia C.	15.12		▲
11916	La Spezia C.	13.20	Parma	14.14		▲
11918	La Spezia C.	15.20	Parma	16.10		▲
11920	La Spezia C.	17.02	Borgo V. T.	18.15		▲
11921	Parma	18.00	La Spezia C.	18.55	●	
11925	Parma	22.02	La Spezia C.	22.50		▲
11969	La Spezia C.	7.37	Sarzana	7.56		▲
11970	Sarzana	8.07	La Spezia C.	8.27		▲
11971	Levanto	13.25	Sarzana	14.29		▲
21102	Genova Br.	7.27	Busalla	8.09		▲
21106	Genova Br.	9.40	Busalla	10.22		▲
21107	Busalla	11.38	Genova Br.	12.20		▲
21108	Genova Br.	11.10	Busalla	11.52		▲
21109	Busalla	12.08	Genova Br.	12.50		▲
21110	Genova Br.	12.10	Busalla	12.52		▲
21111	Busalla	13.08	Genova Br.	13.50		▲
21112	Genova Br.	13.40	Busalla	14.22		▲
21113	Busalla	14.38	Genova Br.	15.20		▲
21114	Genova Br.	16.09	Busalla	16.52		▲
21115	Busalla	17.38	Genova Br.	18.20		▲
21117	Busalla	20.38	Genova Br.	21.20		▲

LOMBARDIA

1854	Milano Centrale	6.23	Chiavenna	8.26		▲
1855	Luino	22.05	Milano P.ta Garibaldi	23.13		▲
1858	Milano Centrale	6.15	Tirano	8.37		▲
1860	Milano Centrale	10.15	Tirano	12.40		▲
2535	Novara	7.31	Alessandria	8.18		▲
2551	Domodossola	7.42	Milano P.ta Garibaldi	9.25	●	
2552	Milano P.ta Garibaldi	12.38	Domodossola	14.42	●	
2567	Varese	17.00	Milano P.ta Garibaldi	17.52	●	
2570	Milano P.ta Garibaldi	7.05	Luino	8.45		▲
2571	Luino	7.30	Milano P.ta Garibaldi	8.46	●	
2572	Milano P.ta Garibaldi	14.20	Luino	15.47	●	
2573	Luino	13.57	Milano P.ta Garibaldi	15.12	●	
2574	Milano P.ta Garibaldi	22.20	Luino	0.02		▲
2577	Milano Centrale	14.20	Bergamo	15.09		▲
2585	Sondrio	5.20	Milano Centrale	7.30	●	
2588	Milano Centrale	7.10	Tirano	9.44		▲
2589	Tirano	5.50	Milano Centrale	8.30	●	
2591	Tirano	6.50	Milano Centrale	9.30	●	
2593	Tirano	9.02	Milano Centrale	11.30	●	
2595	Sondrio	11.30	Milano Centrale	13.30	●	
2596	Milano Centrale	14.15	Tirano	16.40	●	
2605	Tirano	19.02	Milano Centrale	21.30		■
2607	Sondrio	20.12	Milano Centrale	22.30		■
2609	Sondrio	21.30	Milano Centrale	23.57		▲
2613	Brescia	6.46	Parma	8.07		▲
2614	Bergamo	7.00	Milano Centrale	7.50	●	
2615	Brescia	10.20	Parma	11.43	●	
2617	Brescia	14.41	Parma	16.17		▲
2620	Bergamo	9.52	Milano Centrale	10.40		▲
2621	Milano Centrale	8.25	Bergamo	9.16		▲
2623	Milano Centrale	15.30	Bergamo	16.08		▲
2625	Milano Centrale	16.20	Bergamo	17.15		▲
2626	Bergamo	17.46	Milano Centrale	18.40		■
2627	Milano Centrale	17.20	Bergamo	18.05	●	
2628	Bergamo	21.35	Milano Centrale	22.25		▲
2629	Milano Centrale	18.20	Bergamo	19.09	●	
2631	Milano Centrale	19.20	Bergamo	20.09		▲
2633	Milano Centrale	21.20	Bergamo	22.09		▲
2644	Voghera	19.10	Milano Lambrate	19.57		▲
2646	Cremona	10.32	Milano Centrale	11.40		▲
2649	Pavia	17.17	Codogno	18.06	●	
2650	Mantova	5.25	Milano Centrale	7.45	●	
2651	Milano Centrale	6.30	Mantova	8.29		▲
2652	Mantova	6.48	Milano Centrale	8.40	●	
2653	Milano Centrale	8.20	Mantova	10.13		▲
2654	Mantova	8.47	Milano Centrale	10.45	●	
2655	Milano Centrale	12.20	Mantova	14.29		▲
2656	Mantova	11.40	Milano Centrale	13.40		▲
2657	Milano Centrale	14.20	Mantova	16.06	●	
2661	Milano Centrale	17.20	Mantova	19.15	●	
2662	Mantova	14.47	Milano Centrale	16.45		▲
2663	Milano Centrale	18.45	Mantova	20.42	●	
2664	Mantova	18.36	Milano Centrale	20.45		■
2665	Milano P.ta Garibaldi	10.15	Mantova	12.11		▲
2666	Parma	18.07	Brescia	19.29		▲
2667	Milano Centrale	16.10	Cremona	17.15	●	
2706	Verona P.N.	5.25	Milano Centrale	7.45	●	
2927	Milano Centrale	19.20	Piacenza	20.10		▲
4651	Mortara	6.19	Pavia	6.58		▲
4652	Pavia	7.01	Mortara	7.49		▲
4653	Vercelli	7.00	Pavia	8.13		▲
4654	Pavia	7.40	Mortara	8.30		▲
4656	Mortara	8.11	Vercelli	8.39		▲
4657	Mortara	8.53	Pavia	9.37		▲
4658	Pavia	10.47	Vercelli	12.05	●	
4659	Vercelli	9.01	Pavia	10.15		▲
4660	Pavia	12.47	Vercelli	14.07	●	
4661	Vercelli	13.00	Pavia	14.13	●	
4663	Vercelli	14.56	Pavia	16.13		▲
4664	Pavia	14.47	Vercelli	16.07	●	
4665	Vercelli	16.57	Pavia	18.12	●	
4666	Pavia	16.47	Vercelli	18.07	●	
4667	Vercelli	17.30	Pavia	18.43		▲
4668	Pavia	18.49	Vercelli	20.07		▲
4700	Mortara	6.14	Arona	7.41		▲
4701	Mortara	7.26	Alessandria	8.08		▲
4702	Alessandria	6.45	Mortara	7.23		▲
4703	Novara	7.18	Alessandria	8.41		▲
4710	Alessandria	12.42	Novara	13.57		▲
4713	Mortara	15.44	Alessandria	16.21		▲
4714	Alessandria	16.43	Novara	17.54		▲
4715	Novara	16.05	Alessandria	17.11		▲
4719	Novara	18.28	Mortara	18.51		▲
4721	Novara	19.12	Alessandria	20.15		▲
4725	Novara	20.28	Alessandria	21.33		▲
4730	Alessandria	5.21	Pavia	6.41		▲
4731	Pavia	6.23	Alessandria	7.37		▲
4732	Alessandria	7.49	Pavia	9.03	●	
4733	Pavia	7.31	Alessandria	8.33		▲

4735	Pavia	7.47	Alessandria	9.06		▲
4736	Alessandria	11.44	Pavia	13.16		▲
4738	Alessandria	17.22	Pavia	18.32		▲
4739	Pavia	13.00	Alessandria	14.21		▲
4740	Alessandria	17.49	Pavia	19.16		▲
4741	Pavia	15.41	Alessandria	17.06		▲
4742	Alessandria	19.44	Pavia	21.03		▲
4743	Pavia	17.41	Alessandria	19.15		▲
4745	Pavia	18.14	Alessandria	19.29		▲
4901	Treviglio Ovest	6.56	Cremona	8.07	●	
4902	Cremona	8.13	Treviglio Ovest	9.13		▲
4904	Cremona	8.59	Treviglio Ovest	10.04		▲
4907	Treviglio Ovest	9.41	Cremona	10.50		▲
4908	Cremona	10.38	Treviglio	11.35		▲
4912	Cremona	11.54	Treviglio Ovest	12.57		▲
4916	Cremona	13.21	Treviglio Ovest	14.25		▲
4918	Cremona	14.22	Treviglio Ovest	15.30		▲
4924	Cremona	18.31	Treviglio	19.46		▲
4927	Treviglio Ovest	19.58	Cremona	20.53	●	
4929	Treviglio Ovest	20.55	Cremona	21.52		▲
4943	Bergamo	5.46	Brescia	6.35	●	
4944	Bergamo	7.01	Lecco	7.40	●	
4945	Bergamo	6.50	Brescia	7.40	●	
4946	Brescia	6.50	Lecco	8.40	●	
4947	Lecco	6.36	Bergamo	7.16		▲
4948	Brescia	7.54	Lecco	9.40	●	
4949	Lecco	7.08	Brescia	8.45	●	
4950	Brescia	8.54	Bergamo	9.47		▲
4951	Lecco	8.08	Brescia	9.45	●	
4953	Lecco	9.08	Brescia	10.44	●	
4954	Bergamo	12.04	Lecco	12.40		▲
4955	Lecco	11.08	Brescia	12.44	●	
4956	Bergamo	13.04	Lecco	13.40		▲
4957	Lecco	12.08	Brescia	13.44	●	
4958	Brescia	12.24	Lecco	13.57	●	
4959	Lecco	13.08	Brescia	14.45	●	
4962	Brescia	13.54	Lecco	15.40		■
4964	Brescia	14.54	Lecco	16.40	●	
4967	Lecco	16.08	Brescia	17.42	●	
4968	Brescia	16.54	Lecco	18.45	●	
4975	Palazzolo S/O	20.42	Brescia	21.03		▲
4976	Brescia	20.13	Bergamo	21.09		▲
4977	Lecco	19.06	Brescia	21.03	●	
4978	Bergamo	21.14	Lecco	21.50		▲
4979	Lecco	20.04	Brescia	21.32		▲
4980	Brescia	21.14	Bergamo	22.15		▲
5020	Molteno	6.44	Como S.G.	7.28		▲
5021	Merone	6.33	Lecco	7.11		▲
5022	Lecco	7.42	Como S.G.	8.45		▲
5024	Molteno	13.30	Como S.G.	14.11		▲
5025	Como S.G.	12.35	Molteno	13.14		▲
5026	Molteno	14.30	Como S.G.	15.11		▲
5027	Como S.G.	13.35	Molteno	14.19		▲
5028	Molteno	17.30	Como S.G.	18.11		▲
5029	Como S.G.	16.35	Molteno	17.14		▲
5030	Molteno	19.30	Como S.G.	20.11		▲
5031	Como S.G.	17.35	Molteno	18.14		▲
5033	Como S.G.	18.35	Molteno	19.14		▲
5038	Bergamo	4.36	Milano P.ta Garibaldi	5.30		▲
5041	Milano P.ta Garibaldi	5.25	Bergamo	6.30		▲
5043	Carnate U.	7.14	Bergamo	7.41		▲
5044	Carnate U.	6.48	Seregno	7.02		▲
5045	Seregno	7.10	Carnate U.	7.24		▲
5046	Bergamo	6.52	Carnate U.	7.28		▲
5048	Carnate U.	7.32	Seregno	7.46		▲
5049	Seregno	7.56	Bergamo	8.41	●	
5050	Bergamo	7.55	Carnate U.	8.28		▲
5051	Milano P.ta Garibaldi	8.53	Bergamo	9.41	●	
5052	Bergamo	8.55	Carnate U.	9.28		▲
5053	Carnate U.	10.14	Bergamo	10.41		▲
5054	Bergamo	9.55	Carnate U.	10.28		▲
5055	Carnate U.	11.14	Bergamo	11.41		▲
5058	Bergamo	11.55	Seregno	12.43		▲
5059	Seregno	13.00	Bergamo	13.41		▲
5061	Monza	14.04	Bergamo	14.41		▲
5062	Bergamo	12.55	Milano P.ta Garibaldi	13.55	●	
5065	Seregno	15.00	Bergamo	15.41		▲
5066	Bergamo	13.55	Seregno	14.43		▲
5067	Carnate U.	16.14	Bergamo	16.41		▲
5068	Bergamo	14.55	Carnate U.	15.28		▲
5069	Carnate U.	17.14	Bergamo	17.41		▲
5070	Bergamo	15.55	Milano P.ta Garibaldi	16.55	●	
5071	Seregno	17.31	Carnate U.	17.45		▲
5073	Milano P.ta Garibaldi	17.48	Bergamo	18.51	●	
5074	Bergamo	16.55	Carnate U.	17.28		▲
5075	Seregno	18.29	Carnate U.	18.42		▲
5076	Carnate U.	17.55	Seregno	18.10		▲
5077	Seregno	19.17	Carnate U.	19.32		▲
5078	Carnate U.	18.52	Seregno	19.07		▲
5079	Carnate U.	20.14	Bergamo	20.44		▲
5080	Bergamo	18.55	Carnate U.	19.29	●	
5081	Carnate U.	21.14	Bergamo	21.41		▲
5082	Bergamo	19.55	Carnate U.	20.28		▲
5083	Carnate U.	22.14	Bergamo	22.41		▲
5084	Bergamo	20.55	Carnate U.	21.28		▲
5085	Milano Centrale	22.20	Bergamo	23.12		▲
5086	Bergamo	22.07	Sesto S. Giovanni	22.58		▲
5088	Cremona	5.10	Pavia	7.14		▲
5089	Codogno	5.50	Mantova	7.31	●	
5090	Cremona	5.25	Codogno	5.48		▲
5091	Codogno	6.54	Cremona	7.29		▲
5092	Cremona	5.57	Codogno	6.28		▲
5093	Pavia	6.38	Codogno	7.45		▲
5094	Chignolo Po	6.57	Pavia	7.35		▲
5095	Cremona	8.48	Mantova	9.47		▲
5096	Cremona	6.40	Pavia	8.20	●	
5097	Pavia	11.44	Codogno	12.40		▲
5098	Codogno	8.04	Pavia	9.01	●	
5099	Codogno	13.21	Mantova	15.04		▲
5100	Mantova	10.21	Codogno	11.40		▲
5101	Pavia	13.00	Codogno	14.07		▲
5102	Cremona	13.10	Codogno	13.41		▲
5103	Codogno	14.24	Cremona	14.50		▲
5104	Mantova	12.47	Cremona	13.58		▲
5105	Pavia	13.45	Codogno	14.57		▲
5106	Codogno	14.02	Pavia	15.04		▲
5107	Cremona	16.21	Mantova	17.16		▲
5108	Cremona	16.15	Codogno	16.42		▲
5109	Codogno	17.05	Cremona	17.33		▲
5110	Codogno	16.49	Pavia	17.52		▲
5111	Pavia	18.14	Codogno	19.13		▲
5113	Pavia	18.50	Cremona	20.36		▲
5114	Codogno	19.01	Pavia	20.18		▲
5115	Codogno	20.52	Cremona	21.11		▲
5116	Mantova	17.45	Codogno	19.23		▲
5117	Codogno	22.35	Cremona	23.02		▲
5120	Mantova	19.41	Codogno	21.22		▲
5124	Lecco	5.41	Sesto S. Giovanni	6.54		▲
5125	Sesto S. Giovanni	6.04	Lecco	7.34		▲
5131	Sesto S. Giovanni	10.28	Lecco	11.47		▲
5134	Lecco	7.42	Sesto S. Giovanni	8.58		▲
5135	Sesto S. Giovanni	13.28	Lecco	14.47		▲
5137	Sesto S. Giovanni	14.28	Lecco	15.47		▲
5138	Lecco	9.02	Sesto S. Giovanni	10.15		▲
5139	Sesto S. Giovanni	16.25	Lecco	17.47	●	
5140	Lecco	11.02	Sesto S. Giovanni	12.19		▲
5141	Sesto S. Giovanni	16.58	Lecco	18.20		▲
5142	Lecco	12.02	Sesto S. Giovanni	13.19		▲
5144	Lecco	13.02	Monza	14.13		▲
5146	Lecco	14.02	Sesto S. Giovanni	15.19		▲
5147	Sesto S. Giovanni	18.27	Lecco	19.48	●	
5148	Lecco	15.02	Sesto S. Giovanni	16.15		▲
5150	Lecco	16.02	Monza	17.22		▲
5151	Sesto S. Giovanni	19.28	Lecco	20.44		▲

5152	Lecco	17.02	Sesto S. Giovanni	18.23		▲
5153	Sesto S. Giovanni	20.28	Lecco	21.39		▲
5154	Lecco	17.02	Sesto S. Giovanni	18.15		▲
5156	Lecco	18.29	Sesto S. Giovanni	20.00		▲*
5158	Lecco	19.01	Sesto S. Giovanni	20.23		▲
5160	Lecco	20.07	Molteno	20.35		▲
5164	Parma	12.52	Piadena	13.31	●	
5165	Piadena	5.42	Parma	6.24		▲
5166	Parma	20.32	Brescia	22.18		▲
5167	Remedello	13.21	Parma	14.36		▲
5169	Piadena	19.07	Parma	19.47		▲
5188	Colico	6.27	Chiavenna	6.58		▲
5189	Chiavenna	6.19	Colico	6.57		▲
5190	Colico	7.09	Chiavenna	7.44		▲
5191	Chiavenna	7.05	Colico	7.40		▲
5192	Colico	8.42	Chiavenna	9.13		▲
5193	Chiavenna	7.25	Colico	8.00		▲
5194	Colico	10.42	Chiavenna	11.13		▲
5195	Chiavenna	7.53	Colico	8.27		▲
5196	Colico	11.31	Chiavenna	12.02		▲
5197	Chiavenna	9.25	Colico	10.00		▲
5198	Colico	12.41	Chiavenna	13.10		▲
5199	Chiavenna	11.22	Colico	11.58		▲
5202	Colico	13.31	Chiavenna	14.05		▲
5203	Chiavenna	12.34	Colico	13.08		▲
5204	Colico	14.31	Chiavenna	15.05		▲
5205	Chiavenna	13.25	Colico	14.00		▲
5206	Colico	15.48	Chiavenna	16.18		▲
5207	Chiavenna	14.25	Colico	15.00		▲
5208	Colico	16.31	Chiavenna	17.05		▲
5209	Chiavenna	15.13	Colico	15.45		▲
5210	Colico	17.55	Chiavenna	18.26		▲
5211	Chiavenna	16.25	Colico	17.00		▲
5214	Colico	18.30	Chiavenna	19.01		▲
5215	Chiavenna	17.15	Colico	17.50		▲
5216	Colico	19.42	Chiavenna	20.13		▲
5217	Chiavenna	18.47	Colico	19.21		▲
5218	Colico	20.42	Chiavenna	21.13		▲
5219	Chiavenna	19.25	Colico	19.59		▲
5221	Brescia	6.29	Cremona	7.17		▲
5222	Cremona	5.24	Brescia	6.10		▲
5223	Brescia	6.53	Cremona	7.58		▲
5224	Cremona	6.32	Brescia	7.27	●	
5225	Brescia	9.13	Cremona	10.07		▲
5226	Cremona	7.35	Brescia	8.28	●	
5227	Brescia	10.32	Cremona	11.17		▲
5228	Cremona	8.45	Brescia	9.30	●	
5229	Brescia	12.10	Cremona	13.00		▲
5230	Cremona	10.31	Brescia	11.25		▲
5231	Brescia	13.10	Cremona	13.52	●	
5232	Cremona	11.40	Brescia	12.25		▲
5233	Brescia	14.28	Cremona	15.16		▲
5234	Cremona	13.09	Brescia	14.01		▲
5236	Cremona	14.10	Brescia	14.56		▲
5237	Brescia	17.28	Cremona	18.17		▲
5238	Cremona	16.02	Brescia	16.55		▲
5240	Cremona	17.23	Brescia	18.10		▲
5241	Brescia	20.10	Cremona	20.58		▲
5243	Brescia	21.25	Cremona	22.17		▲
5244	Milano Centrale	0.25	Lecco	1.15		▲
5245	Colico	5.01	Milano P.ta Garibaldi	6.57	●	
5246	Sondrio	7.05	Tirano	7.43		▲
5248	Colico	6.38	Sondrio	7.27		▲
5249	Colico	6.33	Lecco	7.35		▲
5250	Lecco	6.48	Sondrio	8.32		▲
5252	Sondrio	9.08	Tirano	9.44		▲
5253	Sondrio	6.40	Lecco	8.24		▲
5254	Lecco	8.07	Sondrio	9.58		▲
5255	Sondrio	6.50	Lecco	8.34		▲
5257	Tirano	7.57	Sondrio	8.36		▲
5258	Lecco	9.15	Sondrio	10.58		▲
5259	Sondrio	8.41	Lecco	10.32		▲
5260	Sondrio	11.15	Tirano	11.47		▲
5261	Tirano	9.54	Sondrio	10.30		▲
5262	Lecco	10.07	Sondrio	11.58		▲
5263	Lecco	11.57	Milano P.ta Garibaldi	13.04	●	
5264	Sondrio	12.38	Tirano	13.18		▲
5265	Carnate	13.18	Milano P.ta Garibaldi	13.46		▲
5266	Sondrio	13.04	Tirano	13.43		▲
5267	Sondrio	10.39	Lecco	12.24		▲
5268	Lecco	12.07	Sondrio	13.58		▲
5269	Tirano	11.54	Sondrio	12.30		▲
5270	Lecco	13.15	Sondrio	14.58		▲
5271	Sondrio	12.39	Lecco	14.32	●	
5273	Sondrio	13.39	Lecco	15.32		▲
5274	Lecco	14.07	Sondrio	15.58	●	
5275	Tirano	13.54	Sondrio	14.30		▲
5276	Milano P.ta Garibaldi	13.41	Lecco	14.46	●	
5277	Sondrio	14.39	Lecco	16.25		▲
5278	Lecco	15.07	Sondrio	16.58		▲





5279	Colico	16.35	Lecco	17.32	▲	
5280	Sondrio	17.09	Tirano	17.46	▲	
5281	Sondrio	16.39	Lecco	18.37	■	
5282	Lecco	17.07	Sondrio	18.58	▲	
5283	Sondrio	17.39	Lecco	19.37	▲	
5284	Sondrio	19.12	Tirano	19.45	▲	
5285	Tirano	17.54	Sondrio	18.31	▲	
5286	Lecco	18.12	Sondrio	19.58	▲	
5287	Sondrio	18.39	Lecco	20.32	▲	
5288	Lecco	19.15	Sondrio	20.58	▲	
5289	Lecco	20.57	Milano Centrale	22.04	▲	
5290	Lecco	19.20	Sondrio	20.58	▲	
5291	Sondrio	19.39	Lecco	21.32	▲	
5292	Lecco	21.07	Colico	22.07	▲	
5293	Lecco	21.57	Milano P.ta Garibaldi	23.04	▲	
5294	Lecco	21.07	Colico	22.02	▲	
5298	Milano P.ta Garibaldi	14.48	Bergamo	15.41	▲	
5300	Milano Centrale	22.40	Lecco	23.46	▲	
5342	Varese	5.28	Porto Ceresio	5.46	▲	
5343	Varese	4.30	Milano P.ta Garibaldi	5.35	▲	
5344	Gallarate	6.18	Varese	6.38	▲	
5345	Porto Ceresio	6.02	Varese	6.23	▲	
5346	Varese	6.43	Porto Ceresio	7.06	▲	
5349	Porto Ceresio	8.05	Varese	8.25	▲	
5350	Varese	7.15	Porto Ceresio	7.36	▲	
5351	Porto Ceresio	9.05	Varese	9.23	▲	
5352	Varese	8.42	Porto Ceresio	9.00	▲	
5353	Porto Ceresio	11.30	Varese	11.50	▲	
5354	Varese	9.49	Porto Ceresio	10.08	▲	
5355	Porto Ceresio	12.39	Varese	12.58	▲	
5356	Gallarate	11.00	Varese	11.22	▲	
5357	Porto Ceresio	13.27	Varese	13.50	▲	
5358	Varese	12.10	Porto Ceresio	12.29	▲	
5359	Porto Ceresio	14.05	Varese	14.24	▲	
5360	Varese	12.40	Porto Ceresio	13.01	▲	
5361	Porto Ceresio	15.03	Varese	15.20	▲	
5362	Varese	13.32	Porto Ceresio	13.51	▲	
5363	Porto Ceresio	16.06	Varese	16.24	▲	
5364	Varese	14.42	Porto Ceresio	14.58	▲	
5365	Porto Ceresio	17.05	Varese	17.24	▲	
5366	Varese	15.35	Porto Ceresio	15.52	▲	
5367	Porto Ceresio	17.32	Varese	17.54	▲	
5368	Varese	16.42	Porto Ceresio	16.59	▲	
5369	Porto Ceresio	18.03	Varese	18.25	▲	
5370	Varese	17.07	Porto Ceresio	17.26	▲	
5371	Porto Ceresio	18.49	Varese	19.08		▲
5372	Varese	17.38	Porto Ceresio	17.55		▲
5373	Porto Ceresio	19.47	Varese	20.09		▲
5375	Varese	20.28	Milano P.ta Garibaldi	21.35		▲
5376	Varese	18.51	Porto Ceresio	19.11		▲
5377	Porto Ceresio	20.15	Varese	20.38		▲
5378	Milano P.ta Garibaldi	18.34	Varese	19.44	●	
5379	Varese	21.30	Milano P.ta Garibaldi	22.35	●	
5380	Varese	19.51	Porto Ceresio	20.10		▲
5381	Varese	22.30	Milano P.ta Garibaldi	23.35		▲
5388	Mortara	8.24	Luino	9.58		▲
5389	Luino	10.10	Mortara	12.11		▲
5392	Oleggio	14.05	Luino	15.12		▲
10071	Vercelli	5.10	Milano P.ta Garibaldi	6.25		▲
10080	Milano P.ta Garibaldi	7.45	Novara	8.34		▲
10102	Milano P.ta Garibaldi	17.24	Novara	18.17	●	
10104	Milano P.ta Garibaldi	18.40	Chivasso	20.56		▲
10107	Chivasso	6.28	Milano P.ta Garibaldi	8.25	●	
10312	Pavia	6.10	Mortara	6.57		▲
10313	Vercelli	6.17	Pavia	7.58		▲
10314	Mortara	7.14	Vercelli	7.45		▲
10316	Pavia	17.54	Vercelli	19.27		▲
10317	Vercelli	18.50	Pavia	20.18		▲
10326	Mortara	7.04	Novara	7.36		▲
10327	Novara	5.50	Alessandria	7.09		▲
10328	Mortara	7.33	Novara	8.07		▲
10329	Novara	9.08	Alessandria	10.18		▲
10335	Novara	13.01	Alessandria	14.28		▲
10336	Alessandria	13.53	Novara	15.03		▲
10337	Novara	13.34	Mortara	14.04		▲
10340	Alessandria	17.42	Novara	18.53		▲
10343	Novara	17.28	Mortara	17.55		▲
10344	Alessandria	18.44	Mortara	19.25		▲
10352	Alessandria	20.43	Mortara	21.51		▲
10353	Novara	17.03	Alessandria	18.10		▲
10354	Alessandria	14.46	Novara	16.03		▲
10360	Alessandria	6.00	Pavia	7.23		▲
10361	Pavia	11.41	Alessandria	13.01		▲
10362	Alessandria	6.59	Pavia	8.19		▲
10363	Pavia	13.41	Alessandria	14.59		▲
10364	Alessandria	13.45	Pavia	15.08		▲
10365	Pavia	17.15	Alessandria	18.29		▲
10366	Alessandria	15.44	Pavia	17.07		▲
10367	Pavia	18.57	Alessandria	20.11		▲
10461	Milano P.ta Garibaldi	6.20	Bergamo	7.35		▲

10471	Milano P.ta Garibaldi	18.45	Bergamo	19.50	●	
10474	Bergamo	17.55	Milano P.ta Garibaldi	18.58	●	
10481	Lecco	7.03	Bergamo	7.48		▲
10482	Brescia	13.50	Bergamo	14.50		▲
10484	Brescia	18.26	Bergamo	19.30		▲
10491	Treviglio	5.52	Cremona	7.23		▲
10495	Treviglio Ovest	14.53	Cremona	15.50		▲
10497	Milano P.ta Garibaldi	16.23	Cremona	18.04	●	
10498	Cremona	12.51	Treviglio Ovest	13.37		▲
10500	Mortara	5.00	Milano P.ta Genova	5.42		▲
10501	Milano P.ta Genova	5 57	Mortara	7.04		▲
10502	Mortara	5.41	Milano P.ta Genova	6.27		▲
10503	Milano P.ta Genova	6.40	Mortara	7.21		▲
10504	Cremona	16.12	Treviglio Ovest	17.23		▲
10506	Mortara	5.47	Milano P.ta Genova	6 23		▲
10507	Milano P.ta Genova	6 48	Mortara	7 45		▲
10511	Milano P.ta Genova	7.44	Mortara	8.45		▲
10513	Milano P.ta Genova	8.40	Mortara	9.21		▲
10515	Milano P.ta Genova	8 40	Mortara	9.29		▲
10517	Milano P.ta Genova	9.40	Mortara	10.21		▲
10518	Mortara	7.41	Milano P.ta Genova	8.23		▲
10519	Milano P.ta Genova	10.40	Mortara	11.21		▲
10520	Alessandria	7.38	Milano P.ta Genova	9.10		▲
10521	Milano P.ta Genova	11 40	Mortara	12.21		▲
10523	Milano P.ta Genova	12.40	Mortara	13.21		▲
10524	Mortara	8.53	Milano P.ta Genova	9.27		▲
10526	Mortara	9 41	Milano P.ta Genova	10.27		▲
10527	Milano P.ta Genova	13.40	Mortara	14.21		▲
10528	Mortara	10.41	Milano P.ta Genova	11.27		▲
10529	Milano P.ta Genova	14.40	Mortara	15.21		▲
10530	Mortara	11.41	Milano P.ta Genova	12.27		▲
10531	Milano P.ta Genova	15.40	Mortara	16.21		▲
10532	Mortara	12.41	Milano P.ta Genova	13.27		▲
10534	Mortara	13.41	Milano P.ta Genova	14.27		▲
10535	Milano P.ta Genova	16.40	Mortara	17.21		▲
10536	Mortara	14 41	Milano P.ta Genova	15.27		▲
10538	Mortara	15.41	Milano P.ta Genova	16.27		▲
10540	Mortara	16.36	Milano P.ta Genova	17.29		▲
10545	Milano P.ta Genova	18.45	Mortara	19.32	●	
10546	Mortara	17 41	Milano P.ta Genova	18.22		▲
10547	Milano P.ta Genova	19.10	Alessandria	20.48		▲
10548	Mortara	18.41	Milano P.ta Genova	19.22		▲
10550	Mortara	19.41	Milano P.ta Genova	20.27		▲
10551	Milano P.ta Genova	19.40	Mortara	20.27		▲
10552	Mortara	19.45	Milano P.ta Genova	20.31		▲
10553	Milano P.ta Genova	20.12	Alessandria	21.47		▲
10554	Mortara	20.34	Milano P.ta Genova	21.27		▲
10555	Milano P.ta Genova	20.40	Mortara	21.21		▲
10557	Milano P.ta Genova	21.40	Mortara	22.21		▲
10558	Mortara	21.41	Milano P.ta Genova	22 27		▲
10559	Milano P.ta Genova	22.40	Mortara	23.21		▲
10560	Milano Centrale	5.02	Tirano	8.29		▲
10561	Lecco	5.11	Milano Centrale	6.16		▲
10562	Milano P.ta Garibaldi	5.35	Lecco	6.37		▲
10564	Milano P.ta Garibaldi	7.41	Lecco	8.46	●	
10566	Milano Centrale	6.37	Lecco	7.46		▲
10567	Lecco	6.57	Milano P.ta Garibaldi	8.04	●	
10568	Milano P.ta Garibaldi	8.41	Lecco	9.46		▲
10570	Milano P.ta Garibaldi	9 41	Lecco	10.46		▲
10571	Lecco	7.27	Milano P.ta Garibaldi	8.26		▲
10572	Milano P.ta Garibaldi	10.41	Lecco	11 46		▲
10573	Monza	8.58	Milano P.ta Garibaldi	9.15		▲
10574	Milano P.ta Garibaldi	11.41	Lecco	12.46		▲
10575	Lecco	7 57	Milano P.ta Garibaldi	9.04		▲
10576	Milano P.ta Garibaldi	12.41	Lecco	13.46		▲
10577	Lecco	8.57	Milano P.ta Garibaldi	10.04		▲
10578	Milano P.ta Garibaldi	13.11	Lecco	14.11		▲
10579	Lecco	9.57	Milano P.ta Garibaldi	11.04		▲
10580	Milano P.ta Garibaldi	14.41	Lecco	15.46		▲
10581	Lecco	10.57	Milano P.ta Garibaldi	12.04		▲
10582	Milano P.ta Garibaldi	15.41	Lecco	16.46		▲
10583	Lecco	12.57	Milano P.ta Garibaldi	14.04		▲
10584	Milano P.ta Garibaldi	16.41	Lecco	17.46		▲
10585	Lecco	13.28	Milano P.ta Garibaldi	14.33		▲
10587	Monza	14.30	Milano P.ta Garibaldi	14.47		▲
10589	Lecco	13.57	Milano P.ta Garibaldi	15.04		▲
10590	Milano P.ta Garibaldi	17.38	Lecco	18.39		▲
10591	Lecco	14.57	Milano P.ta Garibaldi	16.04		▲
10593	Lecco	15.57	Milano P.ta Garibaldi	17.04		▲
10594	Milano P.ta Garibaldi	18.36	Lecco	19.46	●	
10595	Lecco	16.57	Milano P.ta Garibaldi	18.04		▲
10597	Lecco	17.54	Milano P.ta Garibaldi	19.04		▲
10598	Milano P.ta Garibaldi	19.41	Lecco	20.46	●	
10599	Lecco	18.57	Milano P.ta Garibaldi	20.08		▲
10600	Milano P.ta Garibaldi	21.41	Lecco	22.46		▲
10601	Carnate U	9.18	Milano P.ta Garibaldi	9.48		▲
10602	Milano P.ta Garibaldi	7.55	Carnate U.	8.22		▲
10603	Lecco	19.57	Milano P.ta Garibaldi	21.04		▲
10604	Mantova	5.54	Codogno	7 49		▲
10605	Codogno	8.02	Cremona	8.29		▲



10606	Mantova	7.10	Cremona	8.32		▲
10607	Codogno	9.55	Cremona	10.20		▲
10608	Cremona	8.43	Codogno	9.02		▲
10609	Cremona	11.52	Mantova	13.08		▲
10610	Mantova	13.47	Codogno	15.38		▲
10611	Cremona	13.12	Mantova	14.11		▲
10612	Mantova	16.11	Cremona	17.15		▲
10613	Cremona	17.38	Mantova	18.51		▲
10615	Codogno	18.46	Piadena	20.01		▲
10620	Parma	4.52	Brescia	6.29		▲
10621	Brescia	5.19	Parma	7.38		▲
10622	Piadena	6.02	Brescia	7.11		▲
10623	Brescia	8.13	Parma	9.58		▲
10624	Parma	6.01	Brescia	7.48		▲
10625	Brescia	13.28	Parma	15.15		▲
10626	Parma	8.23	Brescia	10.16		▲
10627	Brescia	16.10	Parma	17.57		▲
10628	Parma	10.52	Brescia	12.48		▲
10629	Brescia	17.37	Piadena	18.36		▲
10630	Parma	13.40	Brescia	15.31		▲
10631	Brescia	19.13	Parma	20.55		▲
10632	Parma	15.54	Brescia	18.04		▲
10633	Brescia	20.40	Parma	22.17		▲
10634	Parma	19.27	Brescia	21.15		▲
10638	Cremona	19.30	Treviglio Ovest	20.40		▲
10642	Milano P.ta Garibaldi	6.18	Novara	7.12		▲
10643	Novara	5.00	Milano P.ta Garibaldi	5.50		▲
10644	Milano P.ta Garibaldi	6.40	Novara	7.25		▲
10647	Vittuone	8.47	Milano P.ta Garibaldi	9.10		▲
10648	Milano P.ta Garibaldi	8.05	Vittuone	8.30		▲
10649	Novara	8.31	Milano Centrale	9.20	●	
10650	Milano P.ta Garibaldi	8.45	Novara	9.35		▲
10651	Novara	9.30	Milano P.ta Garibaldi	10.16		▲
10652	Milano P.ta Garibaldi	11.45	Novara	12.35		▲
10653	Novara	12.30	Milano P.ta Garibaldi	13.25		▲
10654	Milano P.ta Garibaldi	12.45	Novara	13.35		▲
10655	Novara	13.30	Milano P.ta Garibaldi	14.25		▲
10656	Milano Centrale	13.45	Novara	14.35		▲
10657	Novara	14.29	Milano P.ta Garibaldi	15.20		▲
10658	Milano P.ta Garibaldi	14.40	Novara	15.34		▲
10659	Novara	15.26	Milano P.ta Garibaldi	16.15		▲
10660	Milano P.ta Garibaldi	15.42	Novara	16.33		▲
10661	Novara	16.30	Milano P.ta Garibaldi	17.20		▲
10663	Novara	17.08	Milano P.ta Garibaldi	18.05		▲
10664	Milano P.ta Garibaldi	17.44	Novara	18.36	●	
10665	Novara	17.33	Milano Lambrate	18.27		▲
10667	Novara	18.25	Milano P.ta Garibaldi	19.20		▲
10668	Milano P.ta Garibaldi	19.38	Novara	20.28		▲
10669	Novara	19.30	Milano P.ta Garibaldi	20.22		▲
10670	Milano P.ta Garibaldi	20.30	Novara	21.20		▲
10671	Novara	20.25	Milano P.ta Garibaldi	21.15		▲
10672	Milano P.ta Garibaldi	21.30	Novara	22.17		▲
10680	Milano P.ta Garibaldi	5.00	Domodossola	7.35		▲
10681	Arona	5.50	Milano P.ta Garibaldi	7.10	●	
10682	Milano P.ta Garibaldi	9.10	Domodossola	11.40		▲
10683	Domodossola	5.30	Milano P.ta Garibaldi	7.46	●	
10684	Milano P.ta Garibaldi	13.40	Arona	15.00		▲
10685	Domodossola	6.03	Milano P.ta Garibaldi	8.10	●	
10687	Domodossola	12.18	Milano P.ta Garibaldi	14.45		▲
10689	Domodossola	13.45	Milano P.ta Garibaldi	16.07		▲
10690	Milano P.ta Garibaldi	18.22	Domodossola	21.26	●	
10691	Arona	17.48	Monza	19.17		▲
10692	Monza	19.40	Domodossola	22.19	●	
10693	Domodossola	18.10	Milano P.ta Garibaldi	20.40		▲
10700	Milano P.ta Garibaldi	6.13	Varese	7.24		▲
10701	Varese	5.25	Milano P.ta Garibaldi	6.30		▲
10704	Milano P.ta Garibaldi	7.30	Varese	8.37	●	
10705	Varese	6.30	Milano P.ta Garibaldi	7.35	●	
10708	Milano P.ta Garibaldi	8.30	Varese	9.44		▲
10710	Milano P.ta Garibaldi	9.30	Varese	10.35		▲
10711	Porto Ceresio	6.40	Monza	8.41	●	
10712	Milano Centrale	10.35	Varese	11.44		▲
10713	Porto Ceresio	7.45	Milano P.ta Garibaldi	8.51	●	
10714	Milano P.ta Garibaldi	11.28	Varese	12.35	●	
10715	Varese	8.15	Milano P.ta Garibaldi	9.20	●	
10716	Milano P.ta Garibaldi	12.00	Varese	13.10		▲
10717	Varese	8.30	Milano P.ta Garibaldi	9.43		▲
10718	Milano P.ta Garibaldi	12.30	Varese	13.26		▲
10719	Varese	9.00	Milano Centrale	10.10		▲
10720	Milano P.ta Garibaldi	13.05	Varese	14.15	●	
10722	Milano P.ta Garibaldi	13.30	Varese	14.37	●	
10723	Varese	10.28	Milano P.ta Garibaldi	11.36		▲
10724	Milano P.ta Garibaldi	14.00	Varese	15.09		▲
10725	Varese	11.25	Milano P.ta Garibaldi	12.29		▲
10726	Milano P.ta Garibaldi	14.47	Varese	16.02		▲
10727	Varese	12.04	Milano P.ta Garibaldi	13.07		▲
10728	Milano P.ta Garibaldi	15.30	Varese	16.37		▲
10729	Varese	12.20	Monza	14.05		▲
10731	Varese	13.03	Milano P.ta Garibaldi	14.09		▲
10733	Varese	13.20	Milano P.ta Garibaldi	14.14		▲
10735	Varese	14.00	Milano P.ta Garibaldi	15.07		▲
10738	Milano P.ta Garibaldi	17.55	Varese	19.02	●	
10739	Varese	15.25	Milano P.ta Garibaldi	16.28		▲
10740	Milano P.ta Garibaldi	18.12	Porto Ceresio	19.44	●	
10741	Varese	16.00	Milano P.ta Garibaldi	17.07		▲
10743	Varese	16.30	Milano P.ta Garibaldi	17.33		▲
10744	Milano P.ta Garibaldi	19.15	Porto Ceresio	20.40	●	
10746	Milano P.ta Garibaldi	19.30	Varese	20.42	●	
10747	Varese	18.00	Milano P.ta Garibaldi	19.10		▲
10748	Milano P.ta Garibaldi	20.35	Varese	21.46		▲
10749	Varese	18.30	Milano P.ta Garibaldi	19.45		▲
10750	Milano Centrale	21.38	Varese	22.45		▲
10751	Varese	19.13	Milano P.ta Garibaldi	19.58		▲
10753	Varese	19.30	Milano Centrale	20.35		▲
10760	Milano P.ta Garibaldi	5.20	Luino	7.12		▲
10761	Luino	4.55	Gallarate	5.41		▲
10763	Luino	5.58	Milano P.ta Garibaldi	7.40		▲
10764	Milano P.ta Garibaldi	19.25	Luino	21.09		▲
10767	Luino	8.56	Gallarate	9.49		▲
10775	Luino	5.15	Novara	6.54		▲
10776	Novara	17.15	Laveno M.	18.36		▲
10777	Laveno M.	6.24	Novara	7.45		▲
10778	Novara	18.35	Laveno M.	19.59		▲
10781	Laveno M.	18.45	Novara	20.01		▲
10788	Milano Centrale	0.30	Chiasso	1.44		▲
10789	Como S.G.	4.35	Milano Centrale	5.38		▲
10791	Como S.G.	5.25	Milano Centrale	6.30		▲
10793	Chiasso	6.28	Milano P.ta Garibaldi	7.34	●	
10794	Milano P.ta Garibaldi	8.35	Chiasso	9.46		▲
10796	Milano P.ta Garibaldi	9.30	Como S.G.	10.30		▲
10798	Milano P.ta Garibaldi	12.28	Chiasso	13.50		▲
10799	Como S.G.	11.25	Milano P.ta Garibaldi	12.28		▲
10800	Milano P.ta Garibaldi	13.28	Chiasso	14.40		▲
10801	Como S.G.	12.25	Milano P.ta Garibaldi	13.31		▲
10802	Milano P.ta Garibaldi	14.23	Como S.G.	15.31		▲
10803	Chiasso	13.20	Milano P.ta Garibaldi	14.28		▲
10804	Milano P.ta Garibaldi	15.14	Seregno	15.42		▲
10805	Chiasso	15.23	Milano Centrale	16.30		▲
10807	Chiasso	17.00	Milano P.ta Garibaldi	18.15		▲
10808	Milano P.ta Garibaldi	17.55	Como S.G.	18.58	●	
10809	Como S.G.	18.03	Milano P.ta Garibaldi	19.10		▲
10811	Como S.G.	19.25	Milano P.ta Garibaldi	20.28		▲
10812	Milano P.ta Garibaldi	19.33	Chiasso	20.48	●	
10813	Como S.G.	20.28	Milano P.ta Garibaldi	21.25		▲
10814	Milano P.ta Garibaldi	20.35	Como S.G.	21.48		▲
10816	Milano P.ta Garibaldi	21.35	Chiasso	22.40		▲
10818	Milano Centrale	22.34	Como S.G.	23.34		▲
10826	Brescia	5.03	Milano Centrale	6.35		▲
10827	Milano Centrale	0.15	Verona P.N.	2.16		▲
10827	Milano Centrale	0,15	Brescia	1.30		▲
10829	Milano Lambrate	8.14	Brescia	9.38		▲
10831	Milano Centrale	11.45	Brescia	13.37		▲
10833	Milano Greco P.	13.29	Brescia	15.10		▲
10834	Brescia	6.36	Milano Lambrate	8.03		▲



10835	Milano P.ta Garibaldi	14.14	Treviglio	15.06		▲
10836	Brescia	6.54	Milano Centrale	8.20	●	
10837	Sesto S. Giovanni	15.13	Brescia	17.10		▲
10838	Brescia	10.52	Milano P.ta Garibaldi	12.23		▲
10839	Milano Centrale	17.25	Brescia	18.49		▲
10840	Brescia	13.13	Milano Lambrate	14.31		▲
10842	Brescia	16.58	Milano Centrale	18.35		▲
10845	Milano Centrale	18.25	Brescia	19.40	●	
10849	Sesto S. Giovanni	18.35	Brescia	20.36		▲
10851	Milano P.ta Garibaldi	19.17	Brescia	20.57	●	
10860	Bergamo	5.17	Milano Centrale	6.08		▲
10861	Milano Centrale	6.20	Bergamo	7.19		▲
10862	Bergamo	6.35	Milano Centrale	7.30		▲
10863	Milano Centrale	7.20	Bergamo	8.28		▲
10865	Milano Lambrate	11.20	Bergamo	12.16	●	
10866	Bergamo	13.35	Milano Centrale	14.33		▲
10867	Milano Centrale	12.20	Bergamo	13.17		▲
10868	Bergamo	15.35	Milano Centrale	16.33		▲
10869	Milano Centrale	13.20	Bergamo	14.19		▲
10870	Bergamo	18.35	Milano Centrale	19.30	●	
10871	Milano Lambrate	17.58	Bergamo	18.53		▲
10872	Bergamo	19.35	Milano Centrale	20.30		▲
10874	Bergamo	23.00	Milano Centrale	0.01		▲
10876	Bergamo	8.44	Milano Centrale	9.38		▲
10877	Milano Centrale	20.20	Bergamo	21.19		▲
10878	Bergamo	14.34	Milano Centrale	15.33		▲
10879	Milano Greco P.	22.21	Bergamo	23.18		▲
10880	Bergamo	16.35	Milano Centrale	17.33		▲
10892	Stradella	6.13	Milano Greco P.	7.37		▲
10894	Castel S. Giovanni	6.38	Milano Lambrate	8.04		▲
10895	Milano Lambrate	18.45	Stradella	20.07	●	
20220	Gallarate	9.00	Luino	9.48		▲
20221	Luino	10.00	Gallarate	10.47		▲
20223	Luino	12.32	Gallarate	13.31		▲
20224	Gallarate	12.58	Luino	13.48		▲
20225	Luino	16.02	Gallarate	16.48		▲
20226	Gallarate	13.50	Luino	14.50		▲
20227	Luino	16.57	Gallarate	17.46		▲
20228	Gallarate	16.56	Luino	17.46	●	
20229	Luino	18.06	Gallarate	18.56		▲
20230	Gallarate	18.04	Luino	18.56	●	
20231	Luino	19.44	Gallarate	20.41		▲
20232	Gallarate	19.26	Luino	20.22		▲
20233	Luino	21.16	Gallarate	22.11		▲
20238	Milano P.ta Garibaldi	6.45	Domodossola	9.00		▲
20239	Arona	7.28	Gallarate	7.59		▲
20240	Gallarate	8.07	Arona	8.37		▲
20241	Domodossola	9.40	Milano P.ta Garibaldi	11.42	■	
20242	Gallarate	16.18	Arona	16.46		▲
20243	Arona	17.09	Gallarate	17.38		▲
20244	Monza	16.30	Domodossola	18.58	●	
20246	Gallarate	18.42	Arona	19.10		▲
20248	Gallarate	20.10	Arona	20.36		▲
20254	Milano P.ta Garibaldi	6.40	Chiasso	7.45		▲
20255	Chiasso	8.15	Milano P.ta Garibaldi	9.25	●	
20256	Milano P.ta Garibaldi	16.31	Como S.G.	17.35		▲
20264	Brescia	4.15	Milano Greco P.	5.44		▲
20266	Brescia	9.13	Milano Centrale	10.35	●	
20267	Milano Centrale	6.52	Brescia	8.35	●	
20268	Brescia	18.11	Milano P.ta Garibaldi	19.40		▲
20270	Brescia	19.18	Milano P.ta Garibaldi	20.39		▲
20278	Bergamo	6.03	Milano Centrale	7.00	●	
20279	Milano P.ta Garibaldi	4.59	Bergamo	5.55		▲
20281	Milano Centrale	23.20	Bergamo	0.18		▲
20288	Tortona	4.32	Milano Centrale	5.45		▲
20289	Milano Centrale	0.15	Voghera	1.14		▲
20290	Voghera	5.20	Milano Centrale	6.25	●	
20293	Pavia	7.10	Voghera	7.36		▲
20294	Voghera	11.15	Milano Centrale	12.30	●	
20295	Milano Centrale	6.50	Voghera	8.11		▲
20296	Pavia	15.44	Milano P.ta Garibaldi	16.34		▲
20297	Milano Lambrate	13.42	Pavia	14.19		▲
20299	Milano Lambrate	14.34	Voghera	15.35		▲
20300	Voghera	19.29	Milano Lambrate	20.29		▲
20303	Milano Lambrate	20.40	Voghera	21.44		▲
20314	Stradella	7.30	Bressana Bott.	7.50		▲
20315	Milano Greco P.	6.02	Stradella	7.20		▲
20316	Stradella	8.32	Pavia	9.07		▲
20317	Bressana Bott.	8.05	Stradella	8.26		▲
20318	Stradella	12.40	Pavia	13.20		▲
20319	Pavia	11.40	Stradella	12.17		▲
20322	Stradella	14.50	Pavia	15.30		▲
20323	Pavia	13.40	Stradella	14.17		▲
20324	Stradella	15.42	Pavia	16.18		▲
20325	Pavia	14.48	Stradella	15.22		▲
20326	Stradella	17.34	Bressana Bott.	17.58		▲
20327	Pavia	16.49	Stradella	17.23		▲
20328	Stradella	19.35	Pavia	20.17		▲
20329	Bressana Bott.	18.36	Stradella	19.00		▲
20334	Piacenza	4.42	Milano Centrale	5.55		▲

20337	Milano Centrale	6.10	Piacenza	7.18		▲
20338	Piacenza	12.28	Milano Greco P.	13.50	●	
20339	Milano Centrale	10.15	Piacenza	11.25		▲
20340	Piacenza	21.39	Milano Lambrate	22.52		▲
20341	Milano Centrale	21.25	Piacenza	22.40		▲
20342	Piacenza	23.35	Milano C.le	0.50		▲
20343	Milano P.ta Garibaldi	23.34	Piacenza	0.55		▲
20350	Voghera	6.20	Milano Centrale	7.28	●	
20352	Voghera	7.43	Milano Centrale	8.45	●	
20353	Milano Centrale	8.25	Voghera	9.43		▲
20355	Milano Lambrate	11.33	Voghera	12.38		▲
20356	Voghera	9.25	Milano Lambrate	10.28		▲
20357	Milano Centrale	12.38	Tortona	14.34	●	
20358	Voghera	12.20	Milano P.ta Garibaldi	13.41		▲
20359	Milano Lambrate	15.37	Voghera	16.42		▲
20360	Voghera	13.23	Milano Greco P.	14.37		▲
20361	Milano P.ta Garibaldi	16.36	Voghera	18.07	●	
20362	Voghera	14.23	Milano Lambrate	15.29		▲
20363	Milano Centrale	17.30	Voghera	18.37	●	
20364	Voghera	17.33	Milano Lambrate	18.39		▲
20365	Milano Centrale	23.25	Voghera	0.30		▲
20366	Voghera	21.26	Milano Centrale	22.40		▲
20375	Alessandria	5.52	Piacenza	7.37		▲
20379	Alessandria	7.40	Piacenza	9.26		▲
20381	Alessandria	9.18	Piacenza	11.21		▲
20382	Piacenza	6.20	Voghera	8.05	●	
20383	Alessandria	12.57	Piacenza	14.51	●	
20384	Piacenza	11.40	Voghera	12.53		▲
20386	Piacenza	13.40	Voghera	14.46		▲
20387	Voghera	16.20	Piacenza	17.10		▲
20388	Piacenza	15.25	Alessandria	17.08		▲
20389	Voghera	17.33	Piacenza	18.40		▲
20391	Alessandria	17.26	Piacenza	18.58		▲
20392	Piacenza	17.30	Alessandria	19.46		▲
20393	Alessandria	18.25	Castel S. Giovanni	19.45	●	
20394	Piacenza	18.27	Alessandria	20.40		▲
20396	Piacenza	19.51	Alessandria	21.40		▲
20404	Codogno	5.35	Milano P.ta Garibaldi	6.43		▲
20405	Milano Centrale	7.20	Piacenza	8.32		▲
20406	Piacenza	5.48	Milano P.ta Garibaldi	7.10		▲
20407	Milano Centrale	8.20	Piacenza	9.33		▲
20408	Piacenza	6.11	Milano Centrale	7.20		▲
20409	Milano P.ta Garibaldi	9.14	Piacenza	10.32		▲
20410	Piacenza	6.11	Milano Centrale	7.35	●	
20411	Milano P.ta Garibaldi	12.10	Secugnago	13.32		▲
20415	Milano P.ta Garibaldi	13.20	Piacenza	15.01		▲
20419	Milano Greco P.	14.13	Piacenza	15.31		▲
20421	Milano P.ta Garibaldi	15.05	Piacenza	16.31		▲
20423	Milano P.ta Garibaldi	16.10	Piacenza	17.24		▲
20426	Piacenza	11.36	Milano P.ta Garibaldi	12.54		▲
20428	Piacenza	13.30	Milano Lambrate	14.46		▲
20429	Milano P.ta Garibaldi	18.00	Piacenza	19.20	●	
20430	Piacenza	15.30	Milano Centrale	16.50		▲
20432	Piacenza	16.34	Milano Centrale	17.50		▲
20433	Milano Centrale	18.30	Piacenza	19.34	●	
20434	Piacenza	17.25	Milano P.ta Garibaldi	18.53		▲
20435	Milano Lambrate	19.00	Casalpusterlengo	19.54		▲
20436	Piacenza	18.35	Milano P.ta Garibaldi	20.02		▲
20437	Milano P.ta Garibaldi	20.18	Piacenza	21.37		▲
20438	Piacenza	20.30	Milano P.ta Garibaldi	22.00		▲
20439	Milano Centrale	22.30	Piacenza	23.44		▲
10494/10885	Cremona	6.17	Bergamo	7.51	●	
10884/10493	Bergamo	8.10	Cremona	10.01		▲
4900/4931	Cremona	7.28	Bergamo	8.42	●	
4934/4913	Bergamo	11.57	Cremona	13.08		▲
4936/4915	Bergamo	12.46	Cremona	14.06		▲
4940/4925	Bergamo	17.30	Cremona	19.07	●	

MARCHE

3181	Ancona	7.33	Pescara C.	8.55	●	
3183	Ancona	21.55	Pescara C.	23.11		▲
3184	Termoli	10.30	Ancona	11.50		▲
3186	Pescara C.	16.09	Ancona	17.38		▲
3188	Termoli	17.33	Ancona	18.52		▲
3206	Termoli	17.49	Ancona	19.00	●	
3244	Fabriano	6.27	Pergola	6.52		▲
3247	Pergola	14.20	Fabriano	14.56		▲
3248	Fabriano	17.30	Pergola	18.07		▲
3249	Pergola	18.10	Fabriano	18.42		▲
7010	Macerata	6.42	Civitanova	7.07	●	
7012	Fabriano	6.00	Civitanova	7.52		▲
7027	Civitanova	13.32	Fabriano	15.27		▲
7031	Civitanova	15.14	Fabriano	16.58		▲



7034	Fabriano	14.20	Civitanova	16.12		▲
7059	S. Benedetto T.	5.38	Ascoli P.	6.16		▲
7062	Ascoli P.	7.58	S. Benedetto T.	8.34		▲
7067	S. Benedetto T.	8.47	Ascoli P.	9.21		▲
7069	S. Benedetto T.	12.45	Ascoli P.	13.20		▲
11525	Bologna C.	4.55	Ancona	8.47		▲
11543	Bologna C.	16.28	Ancona	20.04	●	
12000	Ancona	3.52	Rimini	5.12		▲
12004	Ancona	10.16	Rimini	11.50	●	
12012	Ancona	18.21	Bologna C.	21.30		▲
12019	Rimini	15.23	Ancona	16.40		▲
12023	Rimini	22.45	Ancona	0.13		▲
12025	Ancona	5.09	Pescara C.	6.49		▲
12026	Pescara C.	5.10	Ancona	7.18	●	
12031	Ancona	11.35	Sulmona	15.01	●	
12032	Pescara C.	12.16	Ancona	13.46	●	
12035	Ancona	14.17	Pescara C.	16.03	●	
12037	Ancona	16.25	Termoli	20.01		▲
12038	Pescara C.	19.21	Ancona	21.05	●	
12039	Ancona	17.09	S. Benedetto T.	18.25		▲
12040	Pescara C.	21.58	Ancona	23.35		▲
12041	Ancona	17.38	Pescara C.	18.08		▲
12064	Fabriano	4.42	Ancona	6.03		▲
12066	Fabriano	6.06	Ancona	7.22	●	
12069	Ancona	6.45	Jesi	7.04		▲
12070	Fabriano	6.50	Ancona	7.56	●	
12073	Ancona	14.18	Foligno	16.15	●	
12076	Foligno	13.45	Ancona	16.02	●	
12077	Ancona	16.38	Foligno	18.38	●	
12081	Ancona	18.58	Fabriano	20.18	●	
12083	Ancona	21.10	Foligno	23.12		▲
21525	Civitanova	7.25	Fabriano	9.19		▲
21572	Ascoli P.	10.00	S. Benedetto T.	10.38		▲
21573	S. Benedetto T.	16.58	Ascoli P.	17.38		▲
21577	S. Benedetto T.	20.00	Ascoli P.	20.39		▲

MOLISE

3267	Castel di Sangro	17.04	Napoli C.	18.40	●	
3482	Napoli C.	6.58	Sulmona	8.44	●	
3486	Napoli C.	17.14	Pescara C.	18.51	●	
7487	Castel di Sangro	7.01	Campobasso	7.51	●	
7488	Carpinone	14.40	Castel di Sangro	15.25		▲
8031	Campobasso	5.48	Isernia	6.57		▲
8032	Carpinone	8.03	Campobasso	8.50	●	
8036	Carpinone	18.35	Campobasso	19.33	●	
8037	Campobasso	20.55	Isernia	22.04		▲
8120	Campobasso	7.50	Termoli	9.20		▲
8123	Termoli	8.10	Campobasso	9.48		▲
8124	Campobasso	14.14	Termoli	15.55	●	
8133	Termoli	20.05	Campobasso	21.58		▲

PIEMONTE VALLE D'AOSTA

01800	Aosta	10.40	Torino P.N.	12.35		▲
01802	Aosta	16.36	Torino P.N.	18.35		▲
01804	Aosta	18.33	Torino P.N.	20.37		▲
01805	Torino P.N.	09.25	Aosta	11.22		▲
01807	Torino P.N.	20.25	Aosta	22.27		▲
02899	Torino P.N.	18.50	Voghera	20.24	●	
02908	Limone	16.28	Genova Br.	20.13		▲
04000	Bussoleno	6.10	Susa	6.17		▲
04001	Susa	6.22	Bussoleno	6.29		▲
04002	Bussoleno	06.54	Susa	07.01		▲
04006	Bussoleno	08.55	Susa	09.02		▲
04007	Susa	09.33	Bussoleno	09.40		▲
04008	Bussoleno	9.55	Susa	10.02		▲
04009	Susa	10.28	Bussoleno	10.35		▲
04010	Bussoleno	10.45	Susa	10.52		▲
04011	Susa	11.58	Bussoleno	12.05		▲
04012	Bussoleno	12.15	Susa	12.22		▲
04013	Susa	12.40	Bussoleno	12.47		▲
04014	Bussoleno	12.58	Susa	13.05		▲
04016	Bussoleno	13.42	Susa	13.49		▲
04017	Susa	13.54	Bussoleno	14.01		▲
04018	Bussoleno	14.10	Susa	14.17		▲
04019	Susa	15.05	Bussoleno	15.12		▲
04020	Bussoleno	15.22	Susa	15.29		▲
04021	Susa	16.03	Bussoleno	16.10		▲
04022	Bussoleno	16.20	Susa	16.27		▲
04023	Susa	16.32	Bussoleno	16.39		▲
04025	Susa	16.56	Bussoleno	17.03		▲
04033	Susa	19.06	Bussoleno	19.13		▲
04034	Bussoleno	19.18	Susa	19.25		▲
04035	Susa	19.43	Bussoleno	19.50		▲
04036	Bussoleno	20.00	Susa	20.07		▲
04037	Susa	20.13	Bussoleno	20.20		▲
04038	Bussoleno	20.26	Susa	20.33		▲
04039	Susa	20.38	Bussoleno	20.45		▲
04041	Susa	8.40	Bussoleno	8.47		▲
04044	Torino P.N.	0.22	Bussoleno	1.10		▲
04049	Bussoleno	05.20	Torino P.N.	06.05		▲
04050	Torino P.N.	21.40	Bussoleno	22.25		▲
04052	Torino P.N.	23.08	Bussoleno	23.52		▲
04058	Asti	5.40	Torino Ling.	6.26		▲
04059	Torino P.N.	05.25	Asti	06.15		▲
04066	Tortona	09.24	Alessandria	9.43		▲
04068	Asti	11.40	Torino Ling.	12.28		▲
04070	Asti	12.30	Torino P.N.	13.20	●	
04071	Asti	11.50	Tortona	12.35		▲
04072	Alessandria	12.15	Asti	12.45		▲
04073	Torino P.N.	11.25	Asti	12.15		▲
04075	Torino Ling.	12.40	Asti	13.25		▲
04076	Tortona	13.18	Asti	14.08		▲
04079	Torino P.N.	13.25	Asti	14.15		▲
04081	Torino P.N.	14.20	Asti	15.15		▲
04082	Voghera	15.08	Asti	16.08		▲
04083	Asti	15.50	Voghera	16.52		▲
04084	Asti	16.21	Torino P.N.	17.05		▲
04085	Torino P.N.	15.25	Asti	16.15		▲
04094	Alessandria	19.20	Torino P.N.	20.35		▲
04097	Asti	19.50	Alessandria	20.17		▲
04100	Acqui T.	09.12	Asti	10.03		▲
04101	Torino P.N.	20.05	Asti	20.53		▲
04103	Torino P.N.	21.25	Asti	22.15		▲
04147	Chivasso	07.01	Santhià	07.26		▲
04148	Santhià	4.08	Torino Ling.	5.23		▲
04150	Chivasso	5.28	Torino P.N.	6.00		▲
04163	Chivasso	16.19	Santhià	16.53		▲
04174-5	Torino Ling.	6.31	Alessandria	9.00		▲
04176	Casale Monf.	6.19	Torino P.S.	7.36		▲
04179	Torino P.S.	08.45	Alessandria	10.48		▲
04181	Chivasso	09.19	Vercelli	09.58		▲
04182	Vercelli	10.18	Chivasso	11.00		▲
04183	Torino P.S.	10.45	Alessandria	12.48		▲
04184	Alessandria	9.36	Torino P.N.	11.45		▲
04185	Chivasso	11.19	Vercelli	11.58		▲
04186	Vercelli	12.18	Chivasso	13.00		▲
04187	Torino P.N.	12.35	Alessandria	14.48		▲
04188-9	Alessandria	11.36	Torino Ling.	13.48		▲
04190	Vercelli	14.18	Chivasso	15.00		▲
04191	Chivasso	13.19	Vercelli	14.01		▲
04192-3	Torino Ling.	14.31	Alessandria	16.48		▲
04194	Alessandria	13.36	Torino P.N.	15.45		▲
04195	Chivasso	15.19	Vercelli	15.58		▲
04196	Vercelli	16.18	Chivasso	17.00		▲
04198	Alessandria	15.36	Torino P.S.	17.44		▲
04201	Torino P.S.	18.45	Alessandria	20.55		▲

04203	Chivasso	19.19	Vercelli	19.58		▲
04204	Vercelli	20.18	Chivasso	21.00		▲
04205	Torino P.S.	20.45	Casale Monf.	22.15		▲
04206	Alessandria	19.30	Torino P.S	21.41		▲
04207	Chivasso	21.19	Vercelli	21.58		▲
04212	Alessandria	16.50	Torino P.S.	18.49		▲
04213	Torino P.S.	19.45	Casale Monf.	21.15		▲
04214	Casale Monf.	20.45	Torino P.N.	22.20		▲
04220	Aosta	05.58	Ivrea	07.13		▲
04221	Ivrea	13.38	Aosta	15.05		▲
04222	Aosta	06.52	Ivrea	08.20		▲
04226	Ivrea	08.44	Chivasso	09.26		▲
04228	Aosta	14.13	Chivasso	15.44		▲
04229	Chivasso	19.19	Ivrea	19.55	●	
04230	Aosta	16.18	Ivrea	17.40		▲
04231	Ivrea	19.29	Aosta	21.05		▲
04233	Chivasso	21.20	Aosta	23.00		▲
04238	Ivrea	20.00	Chivasso	20.32		▲
04240	Aosta	23.48	Ivrea	0.52		▲
04251	Aosta	6.51	Prè S. Didier	7.42	●	
04252	Prè S. Didier	6.49	Aosta	07.35		▲
04255	Aosta	09.00	Prè S. Didier	09.50		▲
04256	Prè S. Didier	09.00	Aosta	9.46		▲
04257	Aosta	10.40	Prè S. Didier	11.30		▲
04258	Prè S. Didier	10.39	Aosta	11.25	●	
04259	Aosta	11.40	Prè S. Didier	12.30		▲
04260	Prè S. Didier	11.39	Aosta	12.25		▲
04262	Prè S. Didier	13.39	Aosta	14.25	●	
04263	Aosta	14.40	Prè S. Didier	15.30		▲
04264	Prè S Didier	14.39	Aosta	15.25		▲
04265	Aosta	15.40	Prè S. Didier	16.30		▲
04266	Prè S. Didier	15.39	Aosta	16.25		▲
04271	Aosta	19.40	Prè S. Didier	20.30	●	
04272	Prè S. Didier	19.39	Aosta	20.25		▲
04274	Prè S. Didier	20.39	Aosta	21.25		▲
04280	Prè S. Didier	9.44	Aosta	10.30		▲
04281	Aosta	09.48	Prè S. Didier	10.34		▲
04282	Prè S. Didier	16.40	Aosta	17.24		▲
04286	Casale Monf.	05.25	Chivasso	06.20		▲
04293	Chivasso	09.19	Casale Monf.	10.14		▲
04294	Casale Monf.	11.40	Chivasso	12.36		▲
04295	Chivasso	12.19	Alessandria	13.50		▲
04296	Alessandria	12.49	Chivasso	14.10		▲
04298	Alessandria	13.34	Chivasso	15.10		▲
04300	Casale Monf.	15.19	Chivasso	16.10		▲
04301	Chivasso	15.23	Alessandria	16.55		▲
04302	Casale Monf.	16.20	Chivasso	17.10		▲
04307	Chivasso	19.20	Alessandria	21.01		▲
04310	Alessandria	10.30	Casale Monf.	10.59		▲
04311	Casale Monf.	05.45	Alessandria	06.20		▲
04316	Alessandria	19.30	Casale Monf.	20.03		▲
04339	Pinerolo	05.35	Torre Pellice	05.58		▲
04341	Pinerolo	06.00	Torre Pellice	06.27		▲
04343	Pinerolo	06.32	Torre Pellice	06.56		▲
04344	Torre Pellice	07.06	Pinerolo	07.29		▲
04345	Pinerolo	07.03	Torre Pellice	07.29		▲
04350	Torre Pellice	08.55	Pinerolo	09.18		▲
04351	Pinerolo	09.25	Torre Pellice	09.48		▲
04352	Torre Pellice	09.55	Pinerolo	10.18		▲
04353	Pinerolo	10.25	Torre Pellice	10.48		▲
04354	Torre Pellice	11.46	Pinerolo	12.10		▲
04358	Torre Pellice	13.55	Pinerolo	14.18		▲
04360	Torre Pellice	14.55	Pinerolo	15.18		▲
04361	Pinerolo	15.25	Torre Pellice	15.48		▲
04362	Torre Pellice	15.55	Pinerolo	16.18		▲
04363	Pinerolo	16.25	Torre Pellice	16.48		▲
04364	Torre Pellice	16.55	Pinerolo	17.18		▲
04367	Pinerolo	18.30	Torre Pellice	18.54		▲
04368	Torre Pellice	18.30	Pinerolo	18.56		▲
04370	Torre Pellice	19.08	Pinerolo	19.32		▲
04371	Pinerolo	19.37	Torre Pellice	20.00		▲
04372	Torre Pellice	20.05	Pinerolo	20.28		▲
04377	Savigliano	6.41	Saluzzo	6.53		▲
04383	Savigliano	9.14	Saluzzo	9.27		▲
04384	Saluzzo	8.39	Savigliano	8.52		▲
04385	Savigliano	10.11	Saluzzo	10.24		▲
04386	Saluzzo	9.34	Savigliano	9.47		▲
04388	Saluzzo	11.12	Savigliano	11.25		▲
04389	Savigliano	13.11	Saluzzo	13.26		▲
04390	Saluzzo	12.35	Savigliano	12.48		▲
04393	Savigliano	15.11	Saluzzo	15.24		▲
04394	Saluzzo	14.32	Savigliano	14.45		▲
04395	Savigliano	16.11	Saluzzo	16.25		▲
04396	Saluzzo	15.39	Savigliano	15.52		▲
04398	Saluzzo	16.42	Savigliano	16.55		▲
04402	Saluzzo	18.39	Savigliano	18.52		▲
04404	Saluzzo	19.39	Savigliano	19.52		▲
04410	Cuneo	6.20	Fossano	6.39		▲
04413	Cuneo	5.08	San Remo	7.36		▲
04418	Limone	9.26	Cuneo	9.58		▲
04424	Cuneo	13.05	Fossano	13.26		▲
04425	Cuneo	13.10	Limone	13.41		▲
04428	Limone	13.46	Fossano	14.44		▲
04430	Ventimiglia	13.15	Breil Sur Roya	13.41		▲
04432	Breil Sur Roya	13.47	Cuneo	15.28		▲
04434	Limone	15.20	Cuneo	15.49		▲
04436	Cuneo	16.41	Fossano	17.01		▲
04444	Limone	19.39	Cuneo	20.13		▲
04474	Torino P.S.	6.10	Limone	8.40	●	
04477	Fossano	19.32	Cuneo	19.57		▲
04482/3	Torino Stura	22.32	Fossano	0.02		▲
04488	Fossano	04.50	Torino P.N.	05.50		▲
04505	Carmagnola	5.15	Bra	5.33		▲
04506	Bra	04.20	Carmagnola	04.38		▲
04508	Bra	05.40	Torino P.N.	06.30		▲
04509	Carmagnola	8.35	Bra	8.51		▲
04510	Bra	06.05	Carmagnola	06.24		▲
04511	Carmagnola	09.18	Bra	09.36		▲
04515	Carmagnola	13.00	Bra	13.18		▲
04516	Bra	8.56	Carmagnola	9.13		▲
04517	Carmagnola	14.42	Bra	15.00		▲
04518	Bra	10.48	Torino P.N.	11.40		▲
04519	Carmagnola	15.29	Bra	15.47		▲
04520	Bra	12.36	Carmagnola	12.54		▲
04521	Carmagnola	16.20	Bra	16.38		▲
04524	Bra	15.06	Carmagnola	15.24		▲
04526	Bra	15.52	Carmagnola	16.10		▲
04528	Bra	16.50	Carmagnola	17.08		▲
04529	Carmagnola	19.55	Bra	20.13		▲
04531	Torino P.N.	7.05	Bra	7.58	●	
04532	Bra	19.31	Carmagnola	19.50		▲
04533	Carmagnola	21.06	Bra	21.24		▲
04534	Bra	20.26	Carmagnola	20.44		▲
04539	Ceva	7.37	Ormea	8.21		▲
04540	Ormea	8.45	Ceva	9.29		▲
04545	Ceva	14.58	Ormea	15.41		▲
04546	Ormea	15.46	Ceva	16.28	●	
04547	Ceva	16.33	Ormea	17.16	●	
04550	Ormea	19.34	Ceva	20.18		▲
04561	Asti	9.28	Alba	10.04		▲
04562	Alba	9.32	Asti	10.12		▲
04564	Alba	10.44	Asti	11.20		▲
04566	Alba	12.10	Asti	13.51		▲
04567	Asti	14.40	Cavallermaggiore	15.55		▲
04569	Asti	15.47	Alba	16.26		▲
04570	Cavallermaggiore	14.12	Asti	15.32	●	
04572	Cavallermaggiore	16.15	Asti	17.47		▲
04575	Asti	19.02	Alba	19.42		▲
04576	Alba	19.11	Asti	19.51		▲
04578	Cavallermaggiore	20.13	Asti	21.28		▲
04579	Alba	6.12	Cavallermaggiore	6.45	●	
04584	Cavallermaggiore	9.16	Alba	9.58		▲
04585	Alba	9.15	Cavallermaggiore	9.46		▲
04586	Cavallermaggiore	12.12	Alba	12.54		▲

04587	Alba	12.09	Cavallermaggiore	12.40	●	
04588	Cavallermaggiore	15.15	Alba	15.50		▲
04591	Alba	16.36	Cavallermaggiore	17.12		▲
04594	Cavallermaggiore	19.24	Alba	19.54	●	
04597	Alba	19.05	Cavallermaggiore	19.47		▲
04598	Cavallermaggiore	10.07	Alba	10.37		▲
04600	Acqui T.	6.10	Asti	7.04		▲
04601	Alessandria	9.03	Savona	10.52		▲
04615	Acqui T.	6.03	Savona	7.24		▲
04617	Alessandria	11.42	Savona	13.35		▲
04621	Alessandria	16.45	Savona	18.37		▲
04631	Asti	6.33	Acqui T.	7.29		▲
04635	Asti	12.30	Acqui T.	13.29		▲
04636	Acqui T.	12.44	Asti	13.37		▲
04637	Asti	14.01	Acqui T.	15.02	●	
04639	Asti	15.44	Acqui T.	16.38		▲
04640	Acqui T.	15.54	Asti	16.45		▲
04645	Asti	19.45	Acqui T.	20.35		▲
04646	Acqui T.	19.52	Asti	20.46		▲
04648	Acqui T.	8.53	Asti	9.44		▲
04674	Asti	5.25	Mortara	6.42		▲
04675	Mortara	6.57	Asti	8.46		▲
04676	Casale Monf	7.02	Mortara	7.28		▲
04679	Mortara	12.47	Asti	14.02		▲
04681	Mortara	14.28	Casale Monf.	14.54		▲
04682	Asti	12.22	Mortara	13.59		▲
04692	Asti	18.37	Casale Monf.	19.28		▲
04704	Novara	9.12	Arona	9.54		▲
04707	Arona	10.06	Novara	10.41		▲
04711	Arona	14.01	Novara	14.43		▲
04712	Novara	5.54	Arona	6.40		▲
04716	Novara	20.23	Arona	21.00		▲
04723	Arona	21.00	Novara	21.53		▲
04776	Novara	9.16	Omegna	10.21		▲
04779	Omegna	10.30	Novara	11.30		▲
04780	Biella S.P.	5.53	Santhià	6.19		▲
04784	Novara	6.06	Biella S.P.	7.19		▲
04785	Santhià	6.37	Biella S.P.	7.07		▲
04786	Biella S.P.	07.26	Santhià	07.52		▲
04792	Biella S.P.	11.46	Santhià	12.12		▲
04795	Santhià	9.37	Biella S.P.	10.08		▲
04796	Biella S.P.	12.39	Santhià	13.08		▲
04800	Biella S.P	14.40	Santhià	15.06		▲
04801	Biella S.P	13.38	Novara	14.37		▲
04802	Novara	14.39	Biella S.P.	15.42		▲
04804	Biella S.P.	15.48	Santhià	16.14		▲
04805	Santhià	14.45	Biella S.P.	15.19	●	
04806	Biella S.P.	16.42	Santhià	17.08		▲
04812	Biella S.P.	19.48	Santhià	20.14		▲
04815	Biella S.P.	18.33	Novara	19.32		▲
04816	Novara	20.14	Biella S.P.	21.13	●	
04819	Santhià	20.45	Biella S.P.	21.19		▲
04821	Biella S.P.	9.02	Novara	09.48		▲
04822	Novara	10.10	Biella S.P	11.09		▲
04823	Biella S.P.	11.53	Novara	12.48		▲
04825	Biella S.P.	14.02	Novara	14.48		▲
04826	Novara	15.10	Biella S.P.	16.09		▲
04827	Biella S.P.	16.53	Novara	17.48		▲
04829	Biella S.P.	19.02	Novara	19.48		▲
04832	Novara	6.13	Varallo S.	7.27		▲
04836	Novara	7.16	Varallo S.	8.42		▲
04840	Novara	9.07	Varallo S.	10.19	●	
04841	Varallo S.	8.47	Novara	9.48	●	
04842	Novara	12.33	Varallo S.	13.48	●	
04843	Varallo S.	12.29	Novara	13.45		▲
04844	Novara	15.04	Varallo S.	16.25		▲
04851	Varallo S.	19.01	Novara	20.08		▲
04853	Varallo S.	19.40	Novara	20.39		▲
04855	Santhià	6.08	Romagnano S.	6.40		▲
04860	Arona	11.12	Santhià	12.14		▲
04864	Arona	13.50	Santhià	15.04		▲
04866	Arona	15.14	Santhià	16.17		▲
04873	Santhià	8.38	Arona	9.34		▲
04874	Arona	21.11	Santhià	22.14		▲
06092	Arquata S.	04.48	Alessandria	05.16		▲
06094	Novi L.	05.31	Alessandria	06.00		▲
06097	Alessandria	16.08	Novi L.	16.26		▲
06099	Alessandria	19.40	Novi L.	20.10		▲
09840	Aosta	5.13	Torino P.N.	7.20	●	
09843	Torino P.N.	8.25	Aosta	10.27		■
09846	Aosta	08.40	Torino P.N.	10.32		▲
09848	Aosta	12.40	Torino P.N.	14.35	●	
09849	Torino P.N.	14.25	Aosta	16.34	●	
09850	Aosta	14.40	Torino P.N.	16.36		▲
09851	Torino P.N.	16.25	Aosta	18.26	●	
09852	Aosta	15.40	Torino P.N.	17.35		▲
09856	Aosta	19.40	Torino P.N.	21.35		■
09857	Torino P.N.	19.25	Aosta	21.34	●	
09859	Torino P.N.	22.25	Aosta	0.22		▲
09866	Cuneo	5.34	Torino P.N.	6.40		▲





09873	Torino P.N.	9.30	Cuneo	10.36		▲
09876	Cuneo	9.27	Torino P.N.	10.40		▲
09877	Torino P.N.	11.30	Cuneo	12.36	●	
09878	Cuneo	11.34	Torino P.N.	12.40		▲
09888	Cuneo	15.34	Torino P.N.	16.40		▲
09893	Torino P.N.	19.30	Limone	21.06		▲
10002	Torino P.N.	5.55	Modane	7.55		▲
10008	Torino P.N.	9.00	Bardonecchia	10.28		▲
10010	Torino P.N.	11.05	Bardonecchia	12.38		▲
10011	Bardonecchia	7.15	Torino P.N.	8.45	●	
10012	Torino P.N.	12.05	Modane	13.55		▲
10013	Susa	8.43	Torino P.N.	9.40		▲
10014	Torino P.N.	12.30	Bussoleno	13.21		▲
10015	Modane	8.48	Torino P.N.	10.40		▲
10017	Bardonecchia	10.05	Torino P.N.	11.30	●	
10017	Bussoleno	10.41	Torino P.N.	11.30		▲
10019	Bardonecchia	11.30	Torino P.N.	13.00		▲
10021	Bussoleno	13.07	Torino P.N.	13.43		▲
10023	Modane	12.45	Torino P.N.	14.40		▲
10025	Bussoleno	14.20	Torino P.N.	15.12		▲
10027	Modane	16.00	Torino P.N.	17.45		▲
10033	Modane	20.20	Torino P.N.	22.00		▲
10034	Torino P.N.	19.30	Bussoleno	20.20		▲
10035	Modane	6.16	Torino P.N.	8.00	●	
10036	Torino P.N.	20.40	Bardonecchia	22.10		▲
10037	Bussoleno	18.40	Torino P.N.	19.20		▲
10040	Torino P.N.	6.57	Modane	8.50		▲
10042	Torino P.N.	8.35	Bardonecchia	9.50		▲
10046	Torino P.N.	16.55	Bardonecchia	18.22		▲
10059	Torino P.N.	0.20	Alessandria	1.25		▲
10061	Torino P.N.	8.20	Alessandria	9.52		▲
10061	Torino P.N.	8.20	Alessandria	9.52		▲
10079	Torino P.S.	9.09	Chivasso	9.31		▲
10081	Torino P.S.	12.25	Novara	14.08		▲
10084	Chivasso	11.40	Torino P.N.	12.20		▲
10086	Vercelli	11.59	Torino Ling.	13.26		▲
10090	Torino Ling.	14.30	Chivasso	15.07		▲
10092	Chivasso	14.27	Torino P.N.	15.00		▲
10094	Novara	13.02	Chivasso	14.32		▲
10095	Torino P.S.	15.46	Chivasso	16.09		▲
10096	Chivasso	15.15	Torino P.S.	15.38		▲
10098	Novara	14.28	Torino P.S.	16.10		▲
10103	Torino P.S.	20.23	Novara	22.06		▲
10105	Torino P.S.	21.16	Novara	22.26		▲
10106	Chivasso	20.26	Torino P.S.	20.49		▲
10109	Torino P.N.	14.55	Ivrea	16.24		▲
10112	Casale Monf.	19.19	Chivasso	20.10		▲
10115	Torino Ling	22.35	Ivrea	23.54		▲
10117	Torino P.N.	23.00	Ivrea	0.21		▲
10121	Ivrea	6.12	Aosta	7.35		▲
10123	Ivrea	6.42	Aosta	7.55		▲
10126	Aosta	11.44	Chivasso	13.46		▲
10128	Aosta	13.35	Ivrea	15.06		▲
10130	Ivrea	14.23	Chivasso	14.57		▲
10132	Ivrea	15.50	Chivasso	16.29		▲
10136	Ivrea	18.46	Chivasso	19.31		▲
10137	Chivasso	20.19	Ivrea	21.03		▲
10138	Aosta	18.42	Ivrea	20.10		▲
10143	Torino P.N.	5.00	Pinerolo	5.49		▲
10144	Pinerolo	5.15	Torino P.N.	6.00		▲
10145	Torino P.N.	6.35	Pinerolo	7.25		▲
10146	Pinerolo	6.10	Torino Ling.	6.45		▲
10147	Torino Ling.	7.01	Pinerolo	7.50		▲
10151	Torino P.N.	09.35	Pinerolo	10.19		▲
10155	Torino P.N.	12.20	Pinerolo	13.02	●	
10156	Pinerolo	9.34	Torino P.N.	10.20		▲
10157	Torino Ling.	13.40	Pinerolo	14.19	●	
10158	Pinerolo	12.15	Torino Ling.	12.53		▲
10160	Pinerolo	13.36	Torino P.N.	14.20	●	
10161	Torino P.N.	15.35	Pinerolo	16.20		▲
10164	Pinerolo	14.36	Torino P.N.	15.20		▲
10166	Pinerolo	15.36	Torino P.S.	16.23		▲
10171	Torino P.N.	19.35	Pinerolo	20.20	●	
10172	Pinerolo	18.30	Torino P.N.	19.20		▲
10173	Torino P.N.	20.40	Pinerolo	21.22		▲
10174	Pinerolo	19.37	Torino P.N.	20.20		▲
10175	Torino P.N.	21.45	Pinerolo	22.30	■	
10176	Pinerolo	20.35	Torino P.N.	21.20		▲
10177	Torino P.N.	23.10	Pinerolo	23.52		▲
10178	Pinerolo	21.32	Torino P.N.	22.15		▲
10187	Ceva	4.20	Savona	5.13		▲
10189	Ceva	5.43	Savona	6.39		▲
10193	Torino P.N.	5.20	Fossano	6.18		▲
10195	Torino P.N.	5.45	Fossano	6.45		▲
10200	Cuneo	21.20	Fossano	21.45		▲
10203	Fossano	8.30	S.Giuseppe di C	9.40		▲
10204	Cuneo	12.03	Torino Ling.	13.30	●	
10205	Fossano	9.40	Savona	11.18		▲

10207	Fossano	12.20	Savona	13.55	●	
10213	Torino P.N.	14.05	Cuneo	15.20	●	
10214	Cuneo	16.02	Torino P.N.	17.25	●	
10217	Fossano	15.30	Ceva	16.08		▲
10219	Ceva	16.34	Savona	17.40		▲
10231	Fossano	20.58	Ceva	21.35		▲
10233	Torino P.N.	20.30	Limone	22.37		▲
10235	Torino P.N.	22.20	Cuneo	23.45		▲
10244	Fossano	12.12	Chivasso	13.33		▲
10252	Bra	14.22	Torino P.N.	15.15		▲
10254	Bra	18.36	Torino P.N.	19.30		▲
10281	Alessandria	15.00	Acqui T.	15.35		▲
10282	Acqui T.	19.32	Alessandria	20.07		▲
10285	Alessandria	19.17	S.Giuseppe di C.	20.45		▲
10325	Arona	5.52	Novara	6.35		▲
10331	Arona	12.04	Novara	12.47		▲
10332	Novara	10.06	Arona	10.50		▲
10333	Oleggio	14.00	Novara	14.15		▲
10341	Arona	16.23	Novara	17.16		▲
10345	Arona	18.38	Novara	19.32	●	
10348	Novara	19.28	Arona	20.09		▲
10378	Novara	6.26	Domodossola	8.47		▲
10379	Domodossola	6.53	Novara	8.49	●	
10380	Novara	8.26	Domodossola	10.19		▲
10382	Novara	10.11	Domodossola	11.58		▲
10383	Domodossola	12.01	Novara	13.49		▲
10384	Novara	12.11	Domodossola	14.14		▲
10389	Domodossola	15.55	Novara	17.45		▲
10390	Novara	16.11	Domodossola	18.10	●	
10395	Domodossola	19.04	Novara	20.48		▲
10396	Novara	19.11	Domodossola	21.08	●	
10402	Novara	9.04	Biella S.P.	10.11		▲
10405	Biella S.P.	10.51	Novara	11.49		▲
10407	Biella S.P.	14.50	Novara	15.48		▲
10409	Santhià	19.51	Biella S.P.	20.28	■	
10412	Biella S.P.	20.39	Santhià	21.06		▲
10417	Romagnano S.	15.49	Novara	16.23		▲
20374	Voghera	05.30	Alessandria	06.04		▲
20377	Alessandria	06.32	Voghera	07.07		▲
20395	Alessandria	19.13	Voghera	19.47	●	

PUGLIA

3796	Taranto	5.26	Metaponto	6.10		▲
8241	S. Severo	5.08	Foggia	5.29		▲
8242	Foggia	5.52	Termoli	7.24		▲
8244	Foggia	7.08	Termoli	8.25	■	
8245	S. Severo	7.54	Foggia	8.15	●	
8248	Foggia	8.31	S. Severo	8.52		▲
8249	S. Severo	12.35	Foggia	12.54	●	
8252	Foggia	11.54	Termoli	13.40	●	
8253	S. Severo	14.15	Foggia	14.36		▲
8255	Termoli	14.36	Foggia	16.00	●	
8256	Foggia	14.05	Termoli	15.13	●	
8259	S. Severo	18.00	Foggia	18.21	■	
8260	Foggia	15.10	S. Severo	15.31		▲
8261	Termoli	18.53	Foggia	20.20	■	
8263	Termoli	20.45	Foggia	22.11		▲
8264	Foggia	17.33	Termoli	18.42	●	
8266	Foggia	19.01	Termoli	20.16	●	
8270	Foggia	22.28	S. Severo	22.49		▲
8342	Brindisi	4.35	Taranto	5.40		▲
8343	Taranto	4.40	Brindisi	5.40		▲
8344	Brindisi	6.05	Taranto	7.19	●	
8345	Taranto	13.48	Brindisi	14.53	●	
8346	Brindisi	15.58	Taranto	16.57	●	
8348	Brindisi	20.28	Taranto	21.32		▲
8349	Taranto	21.16	Brindisi	22.31		▲
8357	Gravina	6.14	Gioia del Colle	6.57		▲
8362	Gioia del Colle	6.08	Venosa M.	7.46		▲
8363	Spinazzola	6.36	Gioia del Colle	7.47		▲
8364	Gioia del Colle	7.18	Gravina	8.08		▲
8365	Spinazzola	7.10	Gioia del Colle	8.29		▲
8366	Gioia del Colle	11.32	Venosa M.	12.47		▲
8369	Spinazzola	9.31	Gioia del Colle	10.46		▲
8371	Spinazzola	13.18	Gioia del Colle	14.39		▲
8372	Gioia del Colle	13.33	Spinazzola	14.46		▲
8374	Gioia del Colle	14.42	Spinazzola	15.58		▲
8376	Gioia del Colle	17.19	Spinazzola	18.38		▲
8377	Spinazzola	16.29	Gioia del Colle	17.46		▲
8378	Gioia del Colle	19.31	Spinazzola	20.45		▲
8379	Spinazzola	18.58	Gioia del Colle	20.16		▲
8384	Barletta	5.24	Spinazzola	6.25		▲
8386	Barletta	6.48	Spinazzola	7.53		▲
8388	Barletta	8.34	Spinazzola	9.34		▲
8390	Barletta	13.19	Spinazzola	14.26		▲
8391	Spinazzola	13.07	Barletta	14.05		▲
8392	Barletta	14.50	Spinazzola	15.50		▲
8393	Spinazzola	15.06	Barletta	16.11		▲
8394	Barletta	17.26	Spinazzola	18.27		▲
8395	Spinazzola	17.07	Barletta	18.10		▲
8397	Spinazzola	19.58	Barletta	20.56		▲
8398	Barletta	21.08	Spinazzola	22.08		▲
12450	Bari C.	3.53	Foggia	5.54		▲
12451	Foggia	3.56	Bari C.	5.30		▲
12452	Bari C.	4.30	Foggia	6.07		▲
12453	Barletta	6.32	Bari C.	7.23	●	
12454	Bari C.	6.00	Foggia	7.34		▲
12455	Foggia	5.55	Bari C.	7.30	●	
12456	Foggia	7.54	Termoli	9.25	■	
12457	Barletta	6.58	Bari C.	7.50		▲
12458	Bari C.	7.00	Foggia	8.35	●	
12459	Foggia	6.50	Bari C.	8.30	●	
12460	Bari C.	8.00	Foggia	9.42		▲
12461	Termoli	6.26	Foggia	7.41		▲
12463	Foggia	7.46	Bari C.	9.20		▲
12464	Bari C.	10.40	Barletta	11.33	●	
12465	Foggia	8.13	Bari C.	9.47		▲
12466	Bari C.	11.15	Foggia	12.58	●	
12469	Foggia	12.02	Bari C.	13.40		▲
12470	Bari C.	13.05	Barletta	14.26		▲
12471	Barletta	13.16	Bari C.	14.05		▲
12473	Foggia	13.32	Bari C.	15.05		▲
12475	Foggia	14.40	Bari C	16.19	●	
12476	Bari C.	14.40	Barletta	15.29		▲
12477	Barletta	16.25	Bari C.	17.15		▲
12478	Bari C.	16.35	Foggia	18.10		▲
12481	S. Severo	17.09	Bari C.	19.13		▲
12482	Bari C.	18.01	Foggia	19.36	●	
12483	Barletta	19.00	Bari C.	19.51		▲
12484	Foggia	20.01	Termoli	21.18		▲
12485	Foggia	18.48	Bari C.	20.21		▲
12487	Termoli	17.23	Foggia	18.51	■	
12488	Bari C.	19.43	Barletta	20.33		▲
12489	Foggia	20.00	Bari C.	21.34		▲
12490	Bari C.	20.28	Foggia	22.03	●	
12491	Foggia	20.40	Bari C.	22.15		▲
12492	Bari C.	21.05	Foggia	22.38		▲
12493	Foggia	22.33	Bari C.	0.10		▲
12494	Bari C.	22.26	Barletta	23.17		▲
12500	Brindisi	4.02	Bari C.	5.28		▲
12501	Brindisi	5.48	Lecce	6.21		▲
12502	Brindisi	4.41	Bari C.	6.34		▲
12503	Bari C.	5.00	Lecce	7.18		▲
12504	Lecce	5.18	Bari C	7.24	●	
12505	Bari C.	6.00	Lecce	8.02		▲
12506	Lecce	5.29	Bari C.	7.42		▲
12507	Bari C.	10.10	Lecce	12.23		▲
12508	Lecce	6.24	Bari C.	8.43	●	
12509	Brindisi	13.18	Lecce	14.04		▲
12510	Lecce	6.56	Brindisi	7.33		▲
12511	Bari C.	12.50	Lecce	14.55	●	

12513	Bari C.	13.27	Brindisi	15.11	▲
12514	Lecce	10.57	Bari C.	13.12	▲
12516	Lecce	12.27	Bari C.	15.00	▲
12517	Bari C.	14.20	Lecce	16.27	▲
12518	Lecce	13.28	Brindisi	14.07	▲
12519	Brindisi	14.12	Taranto	15.30	▲
12520	Lecce	13.45	Bari C.	15.56	●
12521	Bari C.	17.50	Lecce	20.11	▲
12522	Lecce	14.25	Bari C.	16.28	▲
12523	Bari C.	19.27	Brindisi	20.59	▲
12524	Lecce	15.05	Bari C.	17.10	●
12525	Bari C.	20.50	Lecce	23.28	▲
12526	Lecce	16.41	Bari C.	19.06	▲
12527	Bari C.	22.44	Lecce	0.45	▲
12528	Lecce	17.43	Brindisi	18.20	▲
12530	Lecce	19.23	Bari C.	21.48	▲
12567	Taranto	6.08	Brindisi	7.18	▲
12568	Brindisi	7.19	Lecce	7.47	▲
12569	Taranto	6.41	Brindisi	7.56	▲
12570	Brindisi	8.50	Taranto	9.58	▲
12571	Taranto	8.45	Brindisi	10.00	▲
12572	Brindisi	12.32	Taranto	13.45	▲
12573	Taranto	11.50	Brindisi	13.02	▲
12574	Brindisi	13.27	Taranto	14.35	▲
12575	Taranto	14.27	Brindisi	15.33	▲
12576	Brindisi	17.07	Taranto	18.18	▲
12577	Taranto	16.30	Brindisi	17.51	▲
12578	Brindisi	19.34	Taranto	20.43	▲
12579	Taranto	19.05	Brindisi	20.19	▲
12602	Taranto	12.05	Metaponto	12.51	▲
12606	Taranto	14.29	Metaponto	15.15	▲
12608	Taranto	15.55	Metaponto	16.35	●
12610	Taranto	18.25	Metaponto	19.05	▲
12612	Taranto	19.28	Metaponto	20.07	▲
12620	Taranto	5.04	Bari C.	6.41	▲
12621	Bari C	4.09	Taranto	5.46	▲
12622	Taranto	5.57	Bari C.	7.20	▲
12624	Taranto	6.13	Bari C.	7.52	▲
12627	Bari C.	6.45	Taranto	8.37	▲
12628	Taranto	8.42	Bari C.	10.20	▲
12629	Bari C.	7.38	Taranto	9.47	▲
12630	Taranto	12.30	Bari C.	14.27	▲
12631	Bari C	10.05	Taranto	11.44	▲
12632	Taranto	13.35	Bari C.	15.15	▲
12633	Bari C.	13.04	Taranto	15.02	▲
12634	Taranto	14.30	Bari C.	16.13	▲
12635	Bari C.	14.10	Taranto	15.56	▲
12636	Taranto	15.23	Bari C.	17.15	▲
12637	Bari C.	15.46	Taranto	17.36	▲
12638	Taranto	17.20	Bari C.	18.57	▲
12639	Bari C.	16.58	Taranto	18.46	▲
12640	Taranto	18.27	Bari C.	20.09	▲
12641	Bari C.	18.02	Taranto	19.37	▲
12642	Taranto	19.19	Bari C.	21.04	▲
12643	Bari C.	19.36	Taranto	21.26	▲

SARDEGNA

8914	Sassari	7.55	Porto Torres	8.15	▲
8923	Porto Torres	14.43	Sassari	15.07	▲
8932	Olbia	7.07	Golfo A.	7.27	▲
8943	Golfo A.	17.40	Olbia	18.02	▲
8980	Villamassargia	6.42	Carbonia	6.59	▲
8995	Carbonia	17.37	Villamassargia	17.54	▲
12908	Cagliari	10.00	Oristano	11.32	●
12927	Oristano	15.55	Cagliari	17.39	▲
12931	Oristano	20.25	Cagliari	21.58	▲
12938	Cagliari	8.25	Iglesias	9.25	▲
12947	Iglesias	15.40	Cagliari	16.34	▲

SICILIA

3845	Catania C.	9.50	Palermo C.	13.35	▲
3858	Trapani	9.25	Palermo C.	11.40	▲
3860	Trapani	11.20	Alcamo D.	13.14	▲
3861	Palermo C.	14.05	Trapani	16.15	●
3862	Trapani	12.40	Palermo C.	15.05	●
3865	Marsala	13.30	Trapani	14.00	▲
3872	Mazara del V.	6.35	Palermo C.	9.05	▲
3873	Catania C.	9.10	Palermo C.	12.30	▲
8571	Caltanissetta C.	9.30	Gela	11.20	▲
8578	Gela	6.00	Catania C.	8.25	▲
8580	Gela	9.05	Catania C.	11.30	▲
8583	Catania C.	9.20	Gela	11.45	▲
8602	Modica	8.30	Gela	10.05	▲
8609	Bagheria	14.03	Palermo C.	14.15	▲
8614	Carini	8.50	Palermo C.	9.35	▲
8611	Caltanissetta X.	10.52	Caltanissetta C.	11.00	●
8616	Agrigento C.	7.55	Caltanissetta C.	9.25	▲
8617	Caltanissetta X.	11.42	Caltanissetta C.	11.50	▲



8624	Trapani	18.05	Alcamo D.	19.48	●		
8627	Termini I.	15.55	Palermo C.	16.33			▲
8631	Caltanissetta C.	21.10	Agrigento C.	22.30			▲
8643	Palermo C.	7.00	Trapani	9.15			▲
8658	Agrigento C.	13.05	Caltanissetta C.	14.35			▲
8660	Trapani	12.50	Marsala	13.20			▲
8712	Siracusa	9.55	Caltanissetta C.	15.25			▲
8715	Caltanissetta C.	11.25	Gela	13.28			▲
8725	Caltanissetta C.	8.47	Gela	10.55			▲
8730	Siracusa	16.05	Modica	17.50			▲
8732	Siracusa	17.42	Modica	19.25	●		
8736	Siracusa	19.37	Modica	21.25			▲
8795	Catania C.	20.20	Siracusa	21.42			▲
8796	Trapani	11.35	Palermo C.	13.55			▲
8800	Palermo C.	4.50	Fiumetorto	5.35			▲
8806	Palermo C.	14.40	S. Agata di M.	16.47			▲
8809	Cefalù	8.52	Palermo C.	12.40			▲
8813	Termini I.	18.30	Palermo C.	19.10			▲
8819	Termini I.	8.40	Palermo C.	9.20	●		
8823	Castelvetrano	6.56	Trapani	7.54			▲
8824	Palermo C.	6.20	Termini I.	6.50			▲
8825	Cefalù	11.48	Palermo C.	13.00			▲
8827	Castelvetrano	8.00	Trapani	9.05			▲
8831	Cefalù	15.52	Palermo C.	16.50			▲
8833	Termini I.	17.35	Palermo C.	18.10			▲
8837	Cefalù	22.00	Palermo C.	23.05			▲
8845	Mazara del V.	18.25	Trapani	19.15			▲
8846	Trapani	19.20	Palermo C.	21.30		■	
8853	Cefalù	21.35	Palermo C.	22.40			▲
8859	Caltanissetta C.	7.35	Siracusa	12.35			▲
12762	Catania C.	12.17	Messina C.	14.20	●		
12810	S. Agata di M.	6.25	Messina C.	8.40	●		
12824	Palermo C.	5.45	Termini I.	6.15			▲
12831	Termini I.	13.52	Palermo C.	14.27			▲
12844	Palermo C.	18.40	S. Agata di M.	20.50	●		
12845	Messina C	20.20	Taormina G.	21.25	●		
22691	Messina C.	12.25	Catania C.	14.30			▲
22693	Giarre	14.55	Catania C.	15.25			▲
22694	Catania C.	14.20	Giarre	14.50			▲
22699	Augusta	7.50	Siracusa	8.20			▲
3830/3831	Modica	10.25	Palermo C.	16.00			▲
3884/3885	Agrigento C	15.15	Palermo C.	17.25			▲
3900/3901	Palermo C.	6.00	Catania C.	9.18			▲
3920/3921	Palermo C.	8.15	Agrigento C.	10.25			▲
3922/3923	Palermo C.	10.00	Agrigento C.	12.05			▲

TOSCANA

6368	Pistoia	5.21	Porretta T.	6.08			▲
6373	Porretta T.	6.48	Pistoia	7.38			▲
6376	Pistoia	9.20	Porretta T.	10.08			▲
6379	Porretta T.	9.21	Pistoia	10.13			▲
6382	Pistoia	13.18	Porretta T.	14.06			▲
6392	Pistoia	18.20	Porretta T.	19.09			▲
6395	Porretta T.	20.21	Pistoia	21.09			▲
11813	Pistoia	11.40	Firenze S.M.N.	12.34			▲
11885	La Spezia C.	17.10	Pisa C.	18.23			▲
11889	La Spezia C.	18.28	Pisa C.	19.47			▲
11893	La Spezia C.	21.40	Pisa C.	23.15			▲
01811	Viareggio	20.10	Firenze S.M.N.	21.49			▲
01816	Follonica	11.10	Livorno C.	12.15			▲
01843	Firenze S.M.N.	21.55	Chiusi-Chianciano T.	23.52			▲
01844	Firenze C.M.	7.03	Viareggio	8.47			▲
01845	Viareggio	18.58	Firenze C.M.	20.56			▲
03022	Pisa C.	16.50	La Spezia C.	18.05			▲
03023	La Spezia C.	6.20	Livorno C.	7.49			▲
03024	Grosseto	16.40	Pisa C.	18.30		■	
03030	Siena	5.57	Firenze S.M.N.	8.01	●		
03031	Firenze S.M.N.	6.33	Orbetello M.A.	9.54	●		
03031	Siena	7.59	Grosseto	9.21			▲
03033/7235	Firenze S.M.N.	14.13	Orbetello M.A.	17.32	●		
03033/7235	Siena	15.35	Orbetello M.A.	17.32			▲
03034	Orbetello M.A.	16.25	Siena	18.34	●		
03034	Grosseto	16.58	Siena	18.34			▲
03035/7239	Firenze S.M.N.	17.10	Orbetello M.A.	20.33	●		
03035/7239	Siena	18.36	Orbetello M.A.	20.33			▲
03036	Orbetello M.A.	19.26	Firenze S.M.N.	22.44		■	
03037	Siena	6.05	Chiusi-Chianciano T.	7.20	●		
03059	Prato	16.50	Chiusi-Chianciano T.	19.16			▲
03060	Arezzo	6.40	Firenze S.M.N.	7.52			▲
03062/1813/							
1812	Chiusi-Chianciano T.	5.35	Sestri L.	11.23			▲
03065	Firenze S.M.N.	19.03	Chiusi-Chianciano T.	21.05	●		
03068	Figline Valdarno	17.30	Firenze S.M.N.	18.16			▲
03077	Viareggio	6.30	Firenze S.M.N.	8.00	●		
03083	Viareggio	9.40	Firenze S.M.N.	11.15			▲
03085	Viareggio	11.40	Firenze S.M.N.	13.11			▲
03086	Firenze S.M.N.	13.38	Viareggio	15.14			▲
03087	Viareggio	13.38	Firenze S.M.N.	15.13			▲
03088	Firenze S.M.N.	15.40	Viareggio	17.14	●		
03089	Viareggio	15.40	Firenze S.M.N.	17.15			▲
03091	Viareggio	17.40	Firenze S.M.N.	19.16		■	
03092	Firenze S.M.N.	17.42	Viareggio	19.15	●		
03094	Firenze S.M.N.	18.52	Viareggio	20.28	●		
03095	Viareggio	19.40	Firenze S.M.N.	21.29			▲
03096	Firenze S.M.N.	19.52	Viareggio	21.28	●		
03099	Firenze S.M.N.	20.55	Livorno C.	22.09			▲
03100	Livorno C.	6.30	Firenze S.M.N.	7.54	●		
03101/3102	Borgo V. Taro	5.48	Firenze S.M.N.	8.41	●		
03103	Firenze S.M.N.	5.48	Piombino Mar.	8.22			▲
03104	Orbetello M.A.	5.55	Firenze S.M.N.	9.25	●		
03105	Firenze S.M.N.	7.02	Orbetello M.A.	11.00	●		
03108	Pisa Aeroporto	10.44	Firenze S.M.N.	12.02	●		
03109	Firenze S.M.N.	7.50	Pisa Aeroporto	9.10	●		
03116	Livorno C.	12.05	Firenze S.M.N.	13.19	●		
03118	Pisa Aeroporto	12.44	Firenze S.M.N.	13.53	●		
03119	Firenze S.M.N.	11.00	Pisa Aeroporto	12.10	●		
03120	Livorno C.	13.05	Firenze S.M.N.	14.19	●		
03121/11725	Firenze S.M.N.	11.35	Grosseto	15.16	●		
03123	Firenze S.M.N.	12.35	Livorno C.	13.49	●		
03124	Pisa Aeroporto	13.35	Firenze S.M.N.	14.47			▲
03125	Firenze S.M.N.	13.00	Pisa Aeroporto	14.10	●		
03126	Livorno C.	14.05	Firenze S.M.N.	15.19			▲
03127	Firenze S.M.N.	13.35	Livorno C.	14.49	●		
03128	Pisa Aeroporto	14.38	Firenze S.M.N.	15.58	●		
03129	Firenze S.M.N.	14.05	Pisa Aeroporto	15.10	●		
03134	Grosseto	18.15	Firenze S.M.N.	21.29	●		
03135	Firenze S.M.N.	15.00	Pisa Aeroporto	16.10			▲
03136	Livorno C.	16.05	Firenze S.M.N.	17.19			▲
03138	Pisa Aeroporto	16.38	Firenze S.M.N.	17.48			▲
03139	Firenze S.M.N.	16.00	Pisa Aeroporto	17.10	●		
03147	Firenze S.M.N.	18.35	Livorno C.	19.49	●		
03148	Pisa Aeroporto	17.44	Firenze S.M.N.	18.58			▲
03150	Foligno	5.45	Firenze S.M.N.	8.45	●		
03151	Firenze S.M.N.	11.15	Foligno	13.40	●		
03152	Foligno	10.20	Firenze S.M.N.	12.45			▲
03153	Firenze S.M.N.	13.15	Foligno	15.40	●		
03154	Foligno	12.20	Firenze S.M.N.	14.45	●		
03155	Firenze S.M.N.	15.15	Foligno	17.40			▲
03158	Perugia	17.00	Firenze S.M.N.	18.45	●		
03159	Firenze S.M.N.	19.15	Foligno	21.40	●		
03164/21385	Firenze S.M.N.	12.42	Pisa Aeroporto	14.29	●		
03258	Orbetello M.A.	15.09	Grosseto	15.38			▲
06370	Pistoia	6.17	Porretta T.	7.12			▲
06371	Porretta T.	5.45	Pistoia	6.44			▲
06374	Pistoia	8.17	Porretta T.	9.16			▲
06375	Porretta T.	7.21	Pistoia	8.11			▲
06380	Pistoia	12.19	Porretta T.	13.07			▲
06384	Pistoia	14.20	Porretta T.	15.10			▲
06385	Porretta T.	13.21	Pistoia	14.13			▲
06389	Porretta T.	17.21	Pistoia	18.12			▲
06394	Pistoia	19.25	Porretta T.	20.15			▲

06602	Lucca	6.24	Viareggio	6.46		▲
06604	Lucca	6.50	Viareggio	7.10		▲
06605	Viareggio	7.10	Lucca	7.31		▲
06607	Viareggio	7.20	Lucca	7.40		▲
06609	Viareggio	8.31	Lucca	8.50		▲
06611	Viareggio	12.55	Lucca	13.20		▲
06612	Lucca	14.00	Viareggio	14.20		▲
06616	Lucca	16.00	Viareggio	16.20		▲
06617	Viareggio	14.36	Lucca	14.55	●	
06623	Lucca	18.20	Firenze S.M.N.	20.02		▲
06627	Viareggio	20.34	Lucca	20.54		▲
06629	Viareggio	21.35	Firenze S.M.N.	23.13	■	
06637	Lucca	15.10	Firenze C.M.	16.51		▲
06640	Lucca	9.10	Viareggio	9.30		▲
06642	Arezzo	9.25	Firenze S.M.N.	10.52	●	
06643	Firenze S.M.N.	6.25	Arezzo	7.45		▲
06648	Chiusi-Chianciano T.	18.40	Arezzo	19.29		▲
06650	Arezzo	19.30	Firenze S.M.N.	20.46		▲
06651	Firenze S.M.N.	15.30	Arezzo	16.55	●	
06652	Arezzo	20.10	Firenze S.M.N.	21.40		▲
06653	Firenze S.M.N.	22.00	Arezzo	23.12	●	
06655	Livorno C	7.34	Follonica	8.50		▲
06656	Follonica	9.15	Livorno C.	10.38		▲
06659	Campiglia Mar.	10.28	Piombino Mar.	10.51		▲
06660	Pisa C	4.30	Firenze S.M.N.	5.40		▲
06663	Firenze S.M.N.	14.20	Livorno C.	16.07		▲
06664	Pisa C	17.08	Firenze S.M.N.	18.39		▲
06665	Firenze S.M.N.	21.45	Livorno C.	23.20	■	
06668	Pisa C.	22.12	Firenze S.M.N.	23.30		▲
06673	Campiglia Mar.	6.10	Piombino Mar.	6.33		▲
06675	Campiglia Mar.	7.15	Piombino Mar.	7.41		▲
06676	Piombino Mar.	7.48	Campiglia Mar.	8.09		▲
06677	Campiglia Mar.	8.37	Piombino Mar.	9.00		▲
06678	Piombino Mar.	9.07	Campiglia Mar.	9.29		▲
06681	Campiglia Mar.	9.39	Piombino Mar.	10.03	●	
06682	Piombino Mar.	10.12	Campiglia Mar.	10.34	●	
06683	Campiglia Mar.	11.04	Piombino Mar.	11.29	●	
06684	Piombino Mar.	12.38	Campiglia Mar.	13.02	●	
06687	Campiglia Mar	13.08	Piombino Mar.	13.31		▲
06688	Piombino Mar.	13.50	Campiglia Mar.	14.11		▲
06690	Piombino Mar.	14.55	Campiglia Mar.	15.17		▲
06692/ 6693	Piombino Mar.	15.15	Grosseto	16.32		▲
06694	Grosseto	17.27	Campiglia Mar.	18.12		▲
06695	Piombino Mar.	15.51	Campiglia Mar.	16.10		▲
06697	Campiglia Mar.	16.33	Piombino Mar.	16.56		▲
06698	Piombino Mar.	17.14	Campiglia Mar.	17.36	●	
06699	Campiglia Mar.	18.02	Piombino Mar.	18.24	●	
06702	Piombino Mar.	18.32	Campiglia Mar.	18.53		▲
06707	Campiglia Mar.	21.05	Piombino Mar.	21.27		▲
06712	Figline Valdarno	13.38	Firenze S.M.N.	14.20		▲
06713	Firenze S.M.N.	14.45	Figline Valdarno	15.33		▲
06723	Firenze S.M.N.	7.55	Montevarchi-T.	6.43		▲
06724	Firenze C.M.	8.15	Pistoia	9.00		▲
06727	Firenze S.M.N.	10.45	Figline Valdarno	11.28		▲
06729	Pistoia	10.20	Firenze S.M.N.	11.04		▲
06730	Figline Valdarno	12.10	Firenze S.M.N.	12.50	●	
06731	Pistoia	11.20	Firenze C.M.	12.16		▲
06732	Firenze S.M.N.	12.45	Pistoia	13.29		▲
06734	Firenze C.M.	16.55	Pistoia	17.40		▲
06735	Firenze S.M.N.	16.45	Figline Valdarno	17.27	●	
06736	Figline Valdarno	19.35	Firenze S.M.N.	20.17		▲
06738	Pisa C.	21.22	Pontedera C.T.	21.42		▲
06739	Pontedera C.T.	22.20	Pisa C.	22.40		▲
06740	Pisa C.	6.30	Pontedera C.T.	6.50		▲
06741	Pontedera C.T.	7.00	Pisa C.	7.20		▲
06743	Pontedera C.T.	8.24	Pisa C.	8.44		▲
06746	Empoli	15.25	Firenze S.M.N.	16.03		▲
06747	Pontedera C.T.	17.22	Pisa C.	17.41		▲
06748	Pisa C.	16.36	Pontedera C.T.	16.56		▲
06777	Campiglia Mar.	7.12	Grosseto	7.57		▲
06778	Grosseto	13.22	Pisa C.	15.15		▲
06779	Livorno C.	16.46	Grosseto	18.35		▲
06780	Grosseto	20.18	Campiglia Mar.	21.00		▲
06801	Firenze S.M.N.	6.33	Borgo S. Lorenzo	7.50		▲
06804	Faenza	5.00	Borgo S. Lorenzo	6.08		▲
06805	Firenze S.M.N.	9.40	Borgo S. Lorenzo	10.47		▲
06810	Borgo S. Lorenzo	11.30	Firenze S.M.N.	12.35	●	
06811	Borgo S. Lorenzo	15.28	Faenza	16.35		▲
06826	Borgo S. Lorenzo	21.00	Firenze S.M.N.	22.02	■	
06830	Piazza al Serchio	6.10	Aulla	6.48		▲
06831	Piazza al Serchio	5.45	Lucca	6.58		▲
06834	Lucca	6.20	Aulla	8.22		▲
06836	Lucca	7.07	Piazza al Serchio	8.15		▲
06838	Piazza al Serchio	8.38	Aulla	9.14		▲
06840	Lucca	9.03	Aulla	10.44		▲
06841	Aulla	10.55	Lucca	12.50	●	
06842	Lucca	11.30	Aulla	13.28		▲
06843/6972/21389	Aulla	12.55	Pisa C.	14.50		▲
06845	Aulla	13.58	Lucca	15.55	■	
06847	Aulla	16.00	Piazza al Serchio	16.40		▲
06848	Piazza al Serchio	16.20	Aulla	17.03		▲
06849	Aulla	17.15	Piazza al Serchio	18.00		▲
06851	Aulla	18.05	Lucca	20.11		▲
06853	Aulla	19.05	Piazza al Serchio	19.50		▲
06856	Lucca	18.03	Aulla	20.10		▲
06863	Siena	12.52	Chiusi-Chianciano T.	14.09		▲
06865	Siena	5.52	Grosseto	7.37		▲
06869	Siena	6.05	Buonconvento	6.37		▲
06874	Siena	12.35	Empoli	13.45		▲
06876	Siena	14.02	Empoli	15.10		▲
06877	Siena	12.20	Grosseto	13.53	■	
06879	Empoli	16.37	Siena	17.33	●	
06881	Siena	13.20	Grosseto	14.59		▲
06882	Grosseto	16.05	Siena	17.35		▲
06886	Grosseto	17.40	Siena	19.30	●	
06887	Siena	17.38	Grosseto	19.12		▲
06889	Siena	18.20	Chiusi-Chianciano T.	19.37		▲
06891	Siena	19.37	Grosseto	21.14		▲
06892	Grosseto	6.15	Siena	7.47		▲
06901	Siena	6.33	Asciano	7.04		▲
06902	Chiusi-Chianciano T.	4.42	Siena	6.00		▲
06903	Siena	8.38	Chiusi-Chianciano T	9.58	●	
06904	Asciano	7.36	Siena	8.05		▲
06908	Chiusi-Chianciano T.	8.50	Siena	10.13	●	
06910	Chiusi-Chianciano T.	10.30	Siena	11.43	●	
06912(ex 11784)	Chiusi-Chianciano T.	13.40	Siena	15.13		▲
06913	Siena	14.55	Chiusi-Chianciano T.	16.10		▲
06915	Siena	16.25	Chiusi-Chianciano T.	17.45		▲
06916	Chiusi-Chianciano T.	15.18	Siena	16.45		▲
06917	Siena	17.40	Chiusi-Chianciano T	19.04		▲
06918	Chiusi-Chianciano T.	16.50	Siena	18.08		▲
06919	Siena	19.13	Chiusi-Chianciano T.	20.35	●	
06920	Chiusi-Chianciano T.	18.07	Siena	19.32		▲
06921	Siena	20.13	Chiusi-Chianciano T.	21.38		▲
06924	Chiusi-Chianciano T.	20.30	Siena	21.48	■	
06925	Piazza al Serchio	7.40	Lucca	8.52		▲
06927	Aulla	7.50	Piazza al Serchio	8.30		▲
06928	Lucca	16.05	Aulla	17.50		▲
06935/6980/ 21399	Piazza al Serchio	17.00	Pisa C	18.40		▲
06937	Piazza al Serchio	18.15	Lucca	19.30		▲
06950/21361	Lucca	5.40	Livorno C.	6.35		▲
06954/31365/6742	Lucca	6.54	Pontedera C.T.	7.40		▲
06956/21367	Lucca	7.16	Pisa C.	7.40		▲
06958/21369	Lucca	7.40	Pisa C.	7.58		▲
06962/21377	Lucca	9.28	Pisa C.	9.55		▲
06966/21381	Lucca	12.15	Pisa C.	12.40		▲
06968/21383	Lucca	13.18	Pisa C.	13.43	●	
06970/21387	Lucca	14.15	Pisa C.	14.41		▲
06974/21393	Lucca	16.15	Pisa C.	16.42		▲
06976/21395	Lucca	17.16	Pisa C.	17.45		▲
06982/21401	Lucca	19.09	Pisa C.	19.35		▲

06984/21403	Lucca	19.45	Pisa C.	20.15		▲
06986/21405	Lucca	20.16	Pisa C.	20.37		▲
06988/21407	Lucca	21.15	Pisa C.	21 40		▲
07232/3032	Orbetello M.A.	7.37	Siena	9 35		▲
11651	Firenze S.M.N.	7.10	Chiusi-Chianciano T.	9 22		▲
11652	Terontola C.	4.13	Firenze S.M.N.	6 11		▲
11653	Firenze S.M.N.	8.05	Arezzo	9.52	●	
11655	Firenze S.M.N.	9.30	Arezzo	11 05		▲
11656/21373	Arezzo	5.30	Pisa C	8.59		▲
11659	Firenze S.M.N.	11.30	Arezzo	12.59		▲
11661	Firenze S.M.N	12 10	Arezzo	13.45	●	
11663	Firenze S.M.N.	13 25	Arezzo	14.50	●	
11664	Arezzo	13.50	Firenze S.M.N.	15 00		▲
11667	Firenze S.M.N.	16.20	Arezzo	17 48		▲
11668	Arezzo	7.20	Firenze S.M N.	8.49		▲
11670	Chiusi-Chianciano T.	10.20	Firenze S.M.N.	12 25		▲
11673	Firenze S.M N	18.10	Chiusi-Chianciano T.	20.38		▲
11676	Arezzo	13.25	Firenze S.M.N.	14.53		▲
11680	Arezzo	14.10	Firenze S.M.N.	15.40	●	
11684	Arezzo	16.10	Firenze S.M.N.	17.35		▲
11686	Chiusi-Chianciano T.	16.22	Firenze S.M.N	18.44		▲
11687	Arezzo	14.10	Chiusi-Chianciano T.	15.06		▲
11688	Arezzo	18.10	Firenze S.M.N.	19.40		▲
11702	Livorno C.	5.30	Firenze S.M.N.	7.00	●	
11703	Firenze S.M N.	4.40	Livorno C.	6 26		▲
11705/11860	Firenze S.M.N.	6.24	La Spezia C.	8.50		▲
11706	Pisa C.	6.17	Firenze S.M N	7.40	●	
11707	Firenze S.M.N.	6.47	Pisa Aeroporto	8 17		▲
11711	Firenze S.M.N.	10.48	Pisa Aeroporto	12.30	●	
11712	Pisa Aeroporto	8.53	Pisa C.	8.58		▲
11715	Firenze S.M.N.	12.45	Livorno C.	14 37		▲
11717	Firenze S.M.N.	13 19	Pisa C	14.43		▲
11718	Livorno C.	11.30	Firenze S.M.N.	13 32		▲
11719	Firenze S.M.N.	13.50	Livorno C.	15.35		▲
11722	Livorno C.	13.50	Firenze S.M.N	15.34		▲
11724	Pisa C.	17.45	La Spezia C.	19.01		▲
11733	Firenze S.M.N.	20.06	Pisa C.	21 30		▲
11734	Livorno C.	17.20	Firenze S.M.N.	19.33		▲
11737	Firenze S.M.N.	22.41	Livorno C.	0 12		▲
11738	Livorno C.	21.45	Firenze S.M.N.	23.30		▲
11747	Siena	5.22	Buonconvento	5 49		▲
11748	Grosseto	9.28	Siena	10.51	■	
11756	Siena	7.08	Empoli	8.14		▲
11757	Firenze S.M.N.	8.25	Siena	10.04	■	
11759	Empoli	10.45	Siena	11.50		▲
11761	Siena	13.52	Chiusi-Chianciano T.	15.14		▲
11762	Siena	11.52	Empoli	12.53		▲
11765	Siena	13.55	Buonconvento	14.27		▲
11766	Siena	14.35	Empoli	15.43		▲
11767	Empoli	13.08	Siena	14.20		▲
11769	Firenze S.M.N.	13.25	Siena	15.06	■	
11770	Siena	15.35	Firenze S.M.N.	17.08	■	
11772	Buonconvento	16.00	Firenze S.M.N.	18.26		▲
11773	Empoli	17 07	Siena	18.09		▲
11776	Chiusi-Chianciano T.	21.32	Siena	22.50		▲
11779	Firenze S.M.N.	15.20	Siena	17.03	●	
11780	Siena	5.00	Empoli	5 57		▲
11783	Empoli	23.31	Siena	0.33		▲
11785/11786/11787	Siena	7.00	Piombino Mar.	9.21		▲
11788	Piombino Mar	9.43	Campiglia Mar.	10.08		▲
11789	Campiglia Mar.	19.30	Piombino Mar.	19 57		▲
11790/11791/						
11792	Piombino Mar.	20.10	Siena	22.35		▲
11794	Siena	17.40	Empoli	18.48		▲
11796	Firenze S.M.N.	0.35	Pistoia	1.20		▲
11798	Firenze S.M.N.	5.30	Viareggio	7.27		▲
11799	Lucca	5.10	Firenze S.M.N.	6.35		▲
11800	Firenze S.M.N.	10.12	Pistoia	10.56		▲
11806	Firenze S.M.N.	18.00	Lucca	19.40		▲
11809	Pistoia	8.19	Firenze S.M.N.	9 04		▲
11811	Pistoia	9 25	Firenze S.M.N.	10.11		▲
11817	Lucca	17.20	Firenze S.M.N.	19.07		▲
11821	Viareggio	19.22	Lucca	19.44		▲
11822	Lucca	20.26	Viareggio	20.50		▲
11836	Livorno C.	7.55	Pisa S.R.	8.20		▲
11840	Piombino Mar.	8.40	Livorno C.	10.12		▲
11842	Piombino Mar.	10.33	Campiglia Mar.	10.59		▲
11843	Pisa C.	14.08	Piombino Mar.	16.01	●	
11844	Piombino Mar.	16.15	Campiglia Mar.	16.40		▲
11845	Campiglia Mar.	17.00	Piombino Mar.	17.26		▲
11846	Piombino Mar.	17.40	Campiglia Mar.	18.05		▲
11847	Campiglia Mar.	17.27	Piombino Mar.	17 51		▲
11849	Campiglia Mar.	18.40	Piombino Mar.	19.05		▲
11850	Massa Centro	4.55	La Spezia C.	5.40		▲
11852	Livorno C.	5 15	La Spezia C.	7.12		▲
11853	Pisa C.	4 40	Campiglia Mar.	6.00		▲
11854	Pisa C.	7 05	La Spezia C.	8.28	●	
11855	La Spezia C.	5.00	Pisa C.	6.10		▲
11856	Campiglia Mar.	6.20	Firenze S.M N.	9.00		▲
11857	La Spezia C.	6.45	Pisa C.	7.54		▲



11859	Pisa C	5.25	Grosseto	7.27		▲
11862	Campiglia Mar.	6.05	Pisa C.	8.41		▲
11864	Grosseto	7.59	Firenze S.M.N.	11.25	●	
11866	Pisa C.	11.38	La Spezia C.	12.47		▲
11868	Pisa C.	12.45	La Spezia C.	14.30		▲
11869	La Spezia C.	7.37	Livorno C.	9.27	●	
11870	Pisa C.	13.40	La Spezia C.	14.55		▲
11871	Livorno C.	11.10	Grosseto	13.15	●	
11875	La Spezia C.	12.55	Pisa C.	14.15		▲
11878	Pisa C.	15.38	La Spezia C.	16.50		▲
11880	Livorno C.	12.20	Pisa C.	12.35		▲
11881	Pisa C.	13.25	Campiglia Mar.	14.40		▲
11882	Campiglia Mar.	15.25	Livorno C.	16.25		▲
11887	Pisa C.	17.25	Grosseto	19.41		▲
11894	Grosseto	22.00	Pisa C.	23.59		▲
11899	Pisa C.	22.20	Grosseto	0.41		▲
11903	Pontremoli	5.45	La Spezia C.	6.32		▲
11919	Pontremoli	16.40	La Spezia C.	17.38		▲
11935/11729	Firenze S.M.N.	17.55	Campiglia Mar.	20.54	●	
11944	Firenze S.M.N.	8.17	Pistoia	9.02		▲
11953	Firenze S.M.N.	13.45	Montevarchi-T.	14.40		▲
11954	Firenze S.M.N.	15.12	Prato	15.42		▲
11956	Montevarchi-T.	15.20	Firenze S.M.N.	16.15		▲
11957	Pistoia	17.15	Firenze S.M.N.	17.59		▲
11958(ex 6714)	Montevarchi-T	16.13	Firenze S.M.N.	17.07		▲
11980	Borgo S. Lorenzo	5.06	Firenze S.M.N.	6.05		▲
11984	Borgo S. Lorenzo	6.40	Firenze S.M.N.	7.48	●	
11987	Firenze S.M.N.	13.20	Borgo S. Lorenzo	14.23	●	
11989	Firenze S.M.N.	14.10	Borgo S. Lorenzo	15.23	●	
11990	Borgo S. Lorenzo	14.00	Firenze S.M.N.	15.06	■	
11992	Borgo S. Lorenzo	15.00	Firenze S.M.N.	16.07		▲
11994	Borgo S. Lorenzo	16.34	Firenze S.M.N.	17.40		▲
11997	Firenze S.M.N.	19.45	Borgo S. Lorenzo	20.46	●	
21360/6949	Pisa C.	5.35	Lucca	6.04		▲
21362/6951	Pisa C.	6.28	Lucca	6.51		▲
21364/6953	Livorno C.	6.42	Lucca	7.38		▲
21368/6957	Pisa C	8.30	Lucca	8.58		▲
21370/6961	Pisa C.	9.50	Lucca	10.20	■	
21372/11665	Pisa C.	12.36	Arezzo	15.46		▲
21376/6965	Pisa C.	13.08	Lucca	13.40		▲
21378/6967/6846	Pisa C.	13.35	Aulla	16.05		▲
21380/6969	Pisa C.	14.10	Lucca	14.38		▲
21384/6971	Pisa C.	15.18	Lucca	15.42		▲
21386/6973	Pisa C.	15.48	Lucca	16.20		▲
21388/3167	Pisa Aeroporto	16.15	Firenze S.M.N.	18.13	■	
21392/6977	Pisa C	17.18	Lucca	17.42		▲
21394/6979	Pisa C.	17.38	Lucca	18.10		▲
21396/6981	Pisa C.	18.10	Lucca	18.40		▲
21398/6983/6934	Pisa C.	18.50	Piazza al Serchio	20.24		▲
21400/6987/6858	Pisa C.	19.46	Piazza al Serchio	21.27		▲
21402/3171	Pisa Aeroporto	20.25	Firenze S.M.N.	22.17		▲
21404/6989	Pisa C.	21.35	Lucca	22.00		▲

TRENTINO

2671	Bolzano	8.16	Verona P.N.	10.04		▲
5400	Trento	6.10	Brennero	8.25		▲
5408	Verona P.N.	14.15	Trento	15.20		▲
5413	Bolzano	18.08	Trento	18.57		▲
5454	Bassano del G.	7.30	Trento	9.33		▲
5456	Bassano del G.	11.17	Trento	13.00	●	
5459	Trento	8.06	Bassano del G.	10.00		▲
5461	Trento	10.34	Bassano del G.	12.17		▲
5467	Trento	19.18	Bassano del G.	20.59	●	
5468	Borgo Valsugana	21.31	Trento	22.17		▲
5469	Trento	6.10	Padova			▲
5552	Borgo Valsugana	6.11	Trento	7.03		▲
5556	Borgo Valsugana	13.15	Trento	14.04		▲
5558	Borgo Valsugana	15.15	Trento	16.02		▲
5559	Trento	20.32	Borgo Valsugana	21.24		▲
5560	Borgo Valsugana	17.14	Trento	18.01		▲
5565	Trento	16.17	Bassano del G.	20.12		▲
5852	Padova	17.28	Trento	20.22	●	
10901	Trento	6.23	Verona P.N.	7.35		▲
10910	Ala	7.57	Bolzano	9.13		▲
10923	Bolzano	16.40	Verona P.N.	18.44		▲
10924	Trento	19.24	Bolzano	20.15		▲
10928	Trento	20.10	Bolzano	20.53		▲
10930	Verona P.N.	19.20	Trento	20.25		▲

UMBRIA

3150	Foligno	5.45	Firenze S.M.N.	8.45	●	
3151	Firenze S.M.N.	11.15	Foligno	13.40	●	
3152	Foligno	10.20	Firenze S.M.N.	12.45		▲
3153	Firenze S.M.N.	13.15	Foligno	15.40	●	
3154	Foligno	12.20	Firenze S.M.N.	14.45	●	
3155	Firenze S.M.N.	15.15	Foligno	17.40		▲
3158	Perugia	17.00	Firenze S.M.N.	18.45	●	
3159	Firenze S.M.N.	19.15	Foligno	21.40	●	
3277	Chiusi-Chianciano T.	5.47	Roma Termini	7.32	●	
7094	Antrodoco	7.17	Terni	8.31	●	
7095	Terni	7.00	Sulmona	10.15	●	
7098	Sulmona	7.57	Terni	10.56		▲
7099	Terni	10.00	Sulmona	13.43		▲
7103	Terni	11.53	Sulmona	14.59	●	
7108	Sulmona	13.20	Terni	16.14		▲
7112	Rieti	16.30	Terni	17.07		▲
7114	Rieti	17.35	Terni	18.12		▲
7118	Sulmona	17.22	Terni	20.30		▲
7119	Terni	18.32	L'Aquila	20.30		▲
7123	Terni	19.55	Antrodoco	21.05		▲
7127	Terni	20.53	Antrodoco	22.00		▲
7586	Orte	14.08	Chiusi-Chianciano T.	15.25		▲
7588	Orte	18.09	Chiusi-Chianciano T.	19.20		▲
7589	Chiusi-Chianciano T.	13.40	Orte	14.45		▲
11657	Terontola C.	14.48	Orvieto	15.53		▲
12065	Fabriano	6.26	Foligno	7.34	●	
12073	Ancona	14.18	Foligno	16.16	●	
12076	Foligno	13.45	Ancona	16.02	●	
12077	Ancona	16.38	Foligno	18.38	●	
12080	Orte	6.06	Perugia	8.21	●	
12083	Ancona	21.10	Foligno	23.12		▲
12085	Foligno	6.02	Orte	7.28		▲
12086	Orte	11.05	Terni	11.30		▲
12090	Foligno	15.06	Perugia	15.46	●	
12093	Foligno	13.45	Orte	15.05	●	
12096	Orte	18.35	Foligno	19.56		▲
12097	Foligno	16.48	Orte	18.04		▲
12104	Foligno	6.54	Terontola C.	8.14	●	
12105	Terontola C.	6.00	Foligno	7.49		▲
12111	Terontola C.	7.35	Foligno	9.02	●	
12112	Foligno	10.55	Terontola C.	12.15		▲
12113	Terontola C.	8.30	Foligno	10.08		▲
12115	Terontola C.	9.45	Perugia	10.25	●	
12116	Terni	12.30	Terontola C.	14.48		▲
12117	Perugia	11.00	Foligno	11.35	●	
12118	Foligno	16.53	Terontola C.	18.16		▲
12121	Perugia	15.54	Foligno	16.33		▲
12122	Foligno	19.25	Terontola C.	20.48		▲
12123	Terontola C.	17.10	Terni	19.45	●	
12124	Foligno	20.41	Arezzo	22.26		▲
12125	Terontola C.	19.24	Foligno	20.50	●	
12126	Foligno	21.50	Perugia	22.26		▲
12128	Orte	22.06	Terontola C.	0.26		▲
12129	Perugia	11.50	Foligno	12.32	●	
12179	Chiusi-Chianciano T	4.30	Orte	5.45		▲
12180	Orte	5.48	Terontola C.	7.35		▲
12181	Orvieto	17.25	Orte	18.07		▲
12184	Orte	20.08	Chiusi-Chianciano T.	21.20		▲

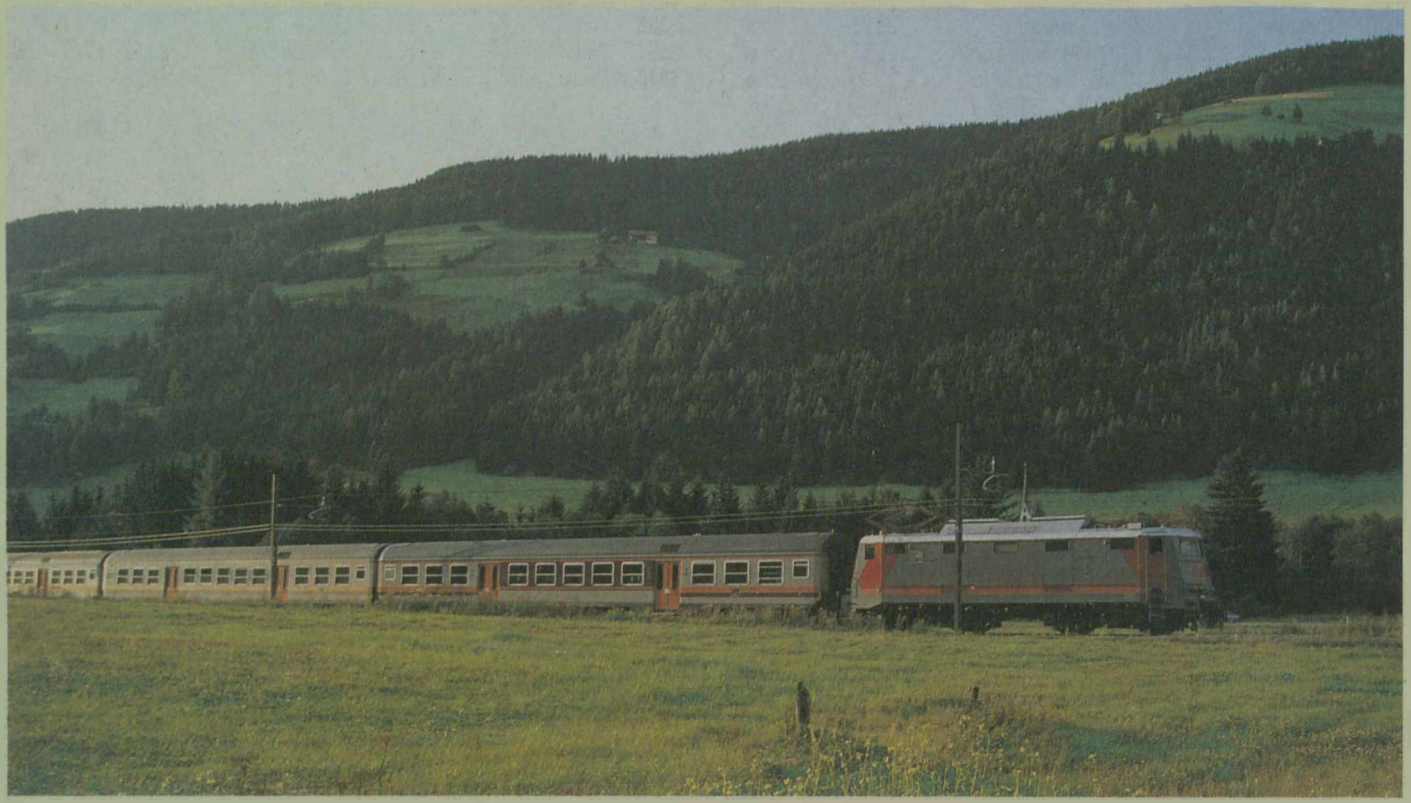
21556	Foligno	8.20	Terontola C.	9.35	●	
21561	Terni	13.36	Orte	13.58		▲
21563	Perugia	13.44	Foligno	14.30	●	
21564	Orte	17.18	Terni	17.47		▲
21566	Orte	19.06	Terni	19.32		▲
21567	Terni	19.36	Orte	20.02		▲

VENETO

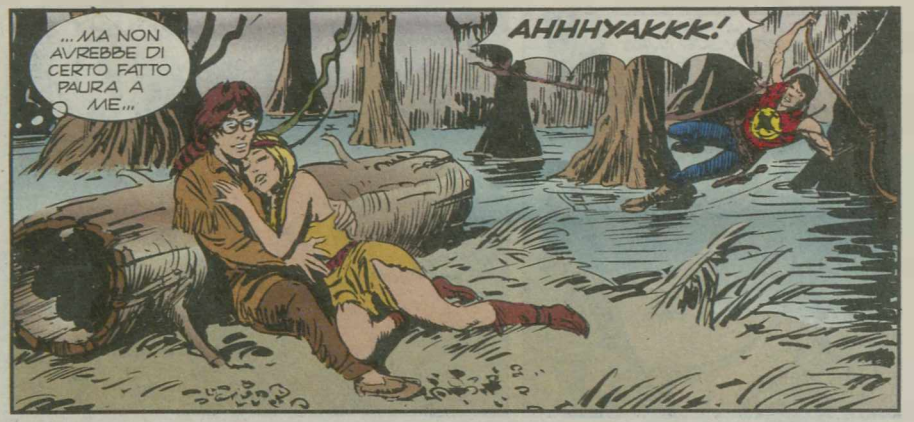
2707	Verona P.N.	6.00	Venezia S.L.	8.02	●	
2740	Belluno	6.20	Ponte nelle Alpi	6.28	●	
2741	Ponte nelle Alpi	6.29	Venezia S.L.	8.06	●	
2742	Treviso	6.19	Calalzo P.C.	8.27		▲
2746	Padova	6.14	Ponte nelle Alpi	8.28		▲
2749	Calalzo P.C.	9.35	Venezia S.L.	11.58	●	
2752	Padova	9.31	Belluno	11.27	●	
2756	Venezia S.L.	13.40	Ponte nelle Alpi	15.16	●	
2757	Ponte nelle Alpi	15.17	Belluno	15.25	●	
2758	Venezia S.L.	15.08	Calalzo P C.	17.36	●	
2759	Calalzo P.C.	18.47	Padova	21.25	■	
2760	Padova	16.55	Belluno	18.55		▲
2765	Calalzo P.C.	20.33	Venezia S.L.	22.58		▲
2792	Venezia S.L.	8.49	Udine	10.55		▲
2800	Venezia S.L.	22.42	Udine	0 37		▲
2820	Treviso	7.54	Vicenza	8.42		▲
2821	Vicenza	9.12	Treviso	10.00		▲
2827	Vicenza	11.11	Treviso	12.01		▲
2830	Treviso	15.55	Vicenza	16.42		▲
2865	Venezia S.L.	14.24	Trieste C.	16.23	■	
5454	Bassano del G.	13.18	Trento	15.00		▲
5456	Bassano del G.	11.17	Trento	13.00	●	
5459	Trento	8.06	Bassano del G.	10.00		▲
5461	Trento	10.34	Bassano del G.	12.17		▲
5467	Trento	19.18	Bassano del G.	20.59	●	
5469	Trento	6.10	Padova	9.02		▲
5471	Vicenza	6.13	Schio	7.01		▲
5475	Vicenza	8.09	Schio	8.56		▲
5488	Schio	15.37	Vicenza	16.14		▲
5492	Schio	18.00	Vicenza	18.43		▲
5496	Schio	19.14	Vicenza	19.53		▲
5501	Vicenza	21.42	Schio	22.20		▲
5525	Verona P.N.	10.07	Modena	11.51		▲
5530	Modena	15.26	Verona P.N.	17.24		▲
5537	Verona P.N.	21.43	Mantova	22.30		▲
5561	Legnago	5.36	Monselice	6.15		▲
5565	Trento	18.17	Bassano del G.	20.12		▲
5567	Legnago	12.00	Monselice	12.36		▲
5570	Monselice	14.23	Verona P.N.	16.22		▲
5571	Mantova	16.28	Monselice	18.05		▲
5572	Monselice	15.23	Mantova	16.55		▲
5573	Legnago	18.35	Monselice	19.16		▲
5576	Monselice	19.52	Legnago	20.35		▲
5584	Rovigo	6.48	Legnago	7.39		▲
5588	Rovigo	14.39	Legnago	15.28		▲
5590	Rovigo	15.39	Verona P.N.	17.45		▲
5595	Verona P.N.	16.52	Legnago	17.56		▲
5602	Venezia S.L.	20.50	Vicenza	21.36		▲
5608	Padova	6.34	Vicenza	7.34		▲
5643	Vicenza	11 10	Treviso	12.18		▲
5648	Treviso	14.55	Vicenza	16.02		▲
5650	Treviso	16.27	Vicenza	17.36		▲
5651	Vicenza	14.12	Treviso	15.27		▲
5652	Treviso	17 46	Vicenza	18.56		▲
5654	Treviso	18.28	Castelfranco	18.53		▲
5655	Vicenza	17.20	Treviso	18.28		▲
5658	Treviso	19.18	Vicenza	20.19		▲
5659	Castelfranco	20.03	Treviso	20.29		▲
5665	Vittorio Veneto	8.05	Conegliano	8.18		▲
5672	Belluno	9.34	Ponte nelle Alpi	9.42		▲
5673	Ponte nelle Alpi	9.52	Belluno	10.00	●	
5674	Belluno	10.14	Ponte nelle Alpi	10.22		▲
5692	Conegliano	17.32	Ponte nelle Alpi	18.26	●	
5693	Ponte nelle Alpi	18.31	Belluno	18 39	●	
5701	Bassano del G.	5.20	Venezia S.L.	6.29	●	
5704	Venezia S.L.	9.20	Castelfranco	10.07		▲
5706	Castelfranco	10 12	Bassano del G.	10.32		▲
5707	Castelfranco	8.42	Venezia S.L.	9.29		▲
5742	Padova	7.48	Castelfranco	8.18		▲
5744	Belluno	11.32	Calalzo P C.	12.24		▲
5805	Sacile	5.13	Venezia S.L.	6.36		▲
5821	Sacile	19.20	Venezia S.L.	19.30		▲
5838	Padova	8.46	Bassano del G.	9.38		▲
5847	Bassano del G.	15.48	Padova	16.43		▲
5850	Padova	16.27	Bassano del G.	17.25	●	
5851	Bassano del G.	18.27	Padova	19.23		▲
5852	Padova	17.28	Trento	20.22	●	
5854	Padova	19.53	Bassano del G.	20.52		▲
5870	Treviso	5.55	Comuda	6.28		▲



5876	Treviso	8.26	Montebelluna	8.53			▲
5884	Treviso	13.40	Montebelluna	14.04	●		
5885	Montebelluna	13.08	Treviso	13.30			▲
5892	Treviso	17.08	Montebelluna	17.31	●		
5895	Montebelluna	17.43	Treviso	18.05			▲
5897	Montebelluna	18.47	Treviso	19.09			▲
5900	Portogruaro	4.25	Venezia S.L.	5.32			▲
5901	Venezia S.L.	6.31	Portogruaro	7.38	●		
5905	Venezia S.L.	9.18	Portogruaro	10.24			▲
5908	Portogruaro	8.42	Venezia S.L.	9.51	●		
5910	Portogruaro	13.11	Venezia S.L.	14.20			▲
5913	Venezia S.L.	14.29	Portogruaro	15.42			▲
5914	Portogruaro	14.37	Venezia S.L.	15.36			▲
5916	Portogruaro	16.26	Venezia S.L.	17.33			▲
5918	Portogruaro	17.36	Venezia S.L.	18.45			▲
5920	Portogruaro	20.26	Venezia S.L.	21.35			▲
6420	Rovigo	15.40	Padova	16.29			▲
6425	Padova	14.57	Monselice	15.20			▲
6428	Rovigo	18.54	Venezia S.L.	20.36			▲
6439	Rovigo	6.38	Chioggia	7.51			▲
6440	Adria	7.53	Rovigo	8.18			▲
6443	Rovigo	8.40	Chioggia	9.41		■	
6450	Chioggia	14.23	Rovigo	15.18			▲
6455	Rovigo	16.27	Adria	16.50			▲
6456	Chioggia	17.53	Rovigo	18.49			▲
6572	Adria	17.35	Rovigo	18.00			▲
11008	Venezia S.L.	7.10	Udine	9.16	●		
11009	Udine	6.00	Venezia S.L.	7.57	●		
11010	Venezia S.L.	8.29	Treviso	9.04			▲
11014	Conegliano	12.48	Udine	13.55			▲
11018	Venezia S.L.	12.49	Udine	14,56	●		
11021	Treviso	12.57	Venezia S.L.	13.33			▲
11024	Venezia S.L.	14.49	Udine	16.55	●		
11035	Udine	15.40	Venezia S.L.	17.45			▲
11039	Udine	17.00	Venezia S.L.	19.05		■	
11041	Conegliano	18.27	Venezia S.L.	19.23			▲
11045	Udine	19.00	Venezia S.L.	20.57			▲
11047	Udine	19.40	Venezia S.L.	21.39		■	
11056	Venezia S.L.	9.04	Conegliano	10.01			▲
11058	Venezia S.L.	10.17	Bassano del G.	11.33			▲
11062	Venezia S.L.	14.13	Bassano del G.	15.28	●		
11063	Bassano del G.	6.40	Venezia S.L.	7.57	●		
11102	Trieste C.	5.54	Venezia S.L.	7.05	●		
11103	Venezia S.L.	5.30	Portogruaro	6.31			▲
11105	Venezia S.L.	12.12	Portogruaro	13.21			▲
11123	Belluno	5.30	Padova	7.36	●		
11129	Belluno	6.18	Padova	8.33	●		
11134	Padova	12.32	Calalzo P.C.	16.05	●		
11138	Padova	13.30	Belluno	15.35			▲
11174	Trieste C.	19.12	Venezia S.L.	20.23			▲
11444	Bologna C.	5.26	Verona P.N.	7.22			▲
11445	Verona P.N.	5.06	Bologna C.	6.59	●		
11451	Verona P.N.	13.23	Bologna C.	14.15	●		
11460	Bologna C.	18.52	Verona P.N.	20.50	●		
11476	Ferrara	5.30	Venezia S.L.	7.22	●		
11485	Padova	11.28	Rovigo	12.10			▲
11487	Padova	12.35	Bologna C.	14.47			▲
11490	Bologna C.	12.18	Padova	15.02			▲
20441	Vicenza	5.43	Schio	6.20			▲
20457	Verona P.N.	6.32	Venezia S.L.	8.38	●		
20477	Verona P.N.	15.10	San Bonifacio	15.33			▲
20482	San Bonifacio	15.48	Verona P.N.	16.13			▲
20484	Venezia S.L.	14.32	Vicenza	15.44			▲
20487	Verona P.N.	17.20	Venezia S.L.	19.26			▲
20495	Brescia	18.45	Verona P.N.	19.37			▲
20707	Verona P.N.	13.33	Modena	15.43			▲
20708	Modena	14.43	Verona P.N.	15.33			▲
20709	Verona P.N.	15.42	Mantova	16.28			▲
20712	Mantova	17.33	Verona P.N.	18.24			▲
20714	Modena	18.35	Verona P.N.	19.28		■	
20715	Verona P.N.	18.47	Modena	20.48			▲
20730	Rovigo	8.40	Legnago	9.25	●		
20732	Rovigo	11.40	Legnago	12.25	●		
20733	Legnago	7.30	Rovigo	8.15	●		
20734	Rovigo	14.40	Legnago	15.25	●		
20735	Legnago	10.30	Rovigo	11.15	●		
20736	Rovigo	17.40	Legnago	18.25	●		
20737	Legnago	13.30	Rovigo	14.15	●		
20739	Legnago	16.30	Rovigo	17.15	●		
20740	Rovigo	20.40	Legnago	21.25	●		
20741	Legnago	19.30	Rovigo	20.15	●		
20935	Udine	19,45	Venezia S.L.	21,45			▲




BASTA! BASTA!
NON FUGGIRE, VIGLIACCO! BATTITI SE SEI UN UOMO!
PER MILLE TUONI! NON MI SFUGGIRAI A COSTO DI DOVERTI SEGUIRE FINO ALL'INFERNO!
PIETA'... PIETA'...


...MA NON AVREBBE DI CERTO FATTO PAURA A ME...
AHHHYAKKK!


UUYUKKK!


VERGOGNA!
!
!
VERGOGNA SU DI TE, PICCOLA MOHICANA! VAI SUBITO AL TUO TEPEE.


!
EHI! MA COSA...
PER MILLE TUONI... LE SABBIE MOBILI!


...IN QUANTO A TE, SERPENTE SEDUTTORE, TORNA ALLA TUA MISERABILE TANA: ESCI DALLA MIA FORESTA! FUORI DA DARKWOOD!
NO! FERMATI!




TRA POCO LA FORESTA DI DARKWOOD AVRÀ UN NUOVO RE! SEI FINITO, ZAGOR!
UUHHHYYUYK!
!

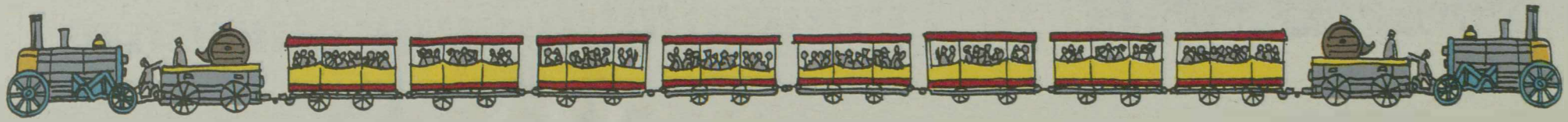

MALEDETTO...IO TI...
...TU COSA?!
!


NO, AMORE! NON FARLO: SEI DISARMATO, TU.
PUAH!
PER SCHIACCIARE QUELL'INSETTO BASTERANNO LE MANI!


MOLLA QUESTA SCURE...
...O TI SPEZZO IL POLSO!
EH! EH! EH! COSÌ MI PIACE!


SWIIISSS
UH!
SOCK


E ORA BECCATI QUESTO!
OUCH!
SMACK
...E QUEST'ALTRO!
SOCK



L'Adriatica a piedi

Dal litorale di Casalbordino a Punta Penna sulle tracce di una vecchia ferrovia

Ecco un bell'esempio di come un tronco di una ferrovia dismessa potrebbe diventare, con un po' di buona volontà, una gradevole pista ciclabile e pedonale di lungomare. Siamo in Abruzzo, nei pressi di Vasto, sul litorale adriatico che va dalla foce del fiume Sinello a Punta Penna, uno degli ultimi scampoli quasi incontaminati di natura. La sorte ha voluto che con la costruzione della nuova linea ferroviaria adriatica, più arretrata verso l'interno, la vecchia linea sia stata abbandonata e rimanga oggi una preziosa risorsa da recuperare come itinerario escursionistico. La massicciata, i ponti, i caselli e le altre opere d'arte della linea giacciono in abbandono e sono il melanconico ricordo dell'unico binario che qui correva da Pescara a Foggia. Attorno si trovano ambienti naturali altrove rarefatti come una successione di dune marine, scogliere, ripide scarpate ricoperte di canneti e tamerici, profondi e ombrosi valloni. La zona è così bella che il Wwf vi ha da tempo proposto l'istituzione di un'oasi naturalistica.
Si può partire in treno da Pescara e raggiungere in un'oretta di viaggio la stazione di Casalbordino, da cui iniziare questa bella passeggiata sulle orme della vecchia ferrovia. Ci vorranno un paio d'ore per arrivare alla successiva stazione di Porto di Vasto, ma potrete spendere il resto della vostra giornata sulla spiaggia o, se vorrete, in qualche trattoria della zona. La primavera è il periodo più indicato per godere della fioritura delle ginestre e per ammirare la bellezza dei campi coltivati. Per il momento si tratta di seguire il percorso secondo i suggerimenti del testo e della cartina, ma chissà che a breve non si provveda davvero ad attrezzarlo per il piacere di tutti. Basta poco: qualche cartello, un po' di manutenzione e di vigilanza e la cosa è fatta.

Dal litorale di Casalbordino a Punta Penna.

Itinerario lineare a piedi con partenza dalla stazione Fs di Casalbordino e arrivo alla stazione Fs di Porto di Vasto. Si svolge in gran parte sulla massicciata della vecchia ferrovia adriatica, senza nessuna difficoltà.
***Lunghezza**: km 7.8 **Dislivello**: insensibile.*
***Tempo medio di percorrenza** (escluse le soste): 2 ore.*



Spiaggia della Penus, porto di Vasto (Chieti).

***Informazioni utili**: utili le provviste di acqua e alimentari da consumare sul percorso, ma si tenga presente che sia a Casalbordino sia a Porto di Vasto si trovano bar e negozi di alimentari. Per un pranzo in trattoria con un ottimo "brodetto di pesce": ristorante* Il Corsaro, *via Fonte Oppio, Punta Penna (alla fine dell'itinerario), tel. 0873/310113.*
***Indirizzi utili**: Azienda di soggiorno e turismo di Vasto, piazza del Popolo, Vasto città, tel. 0873/367312.*
***Periodo consigliato**: primavera.*

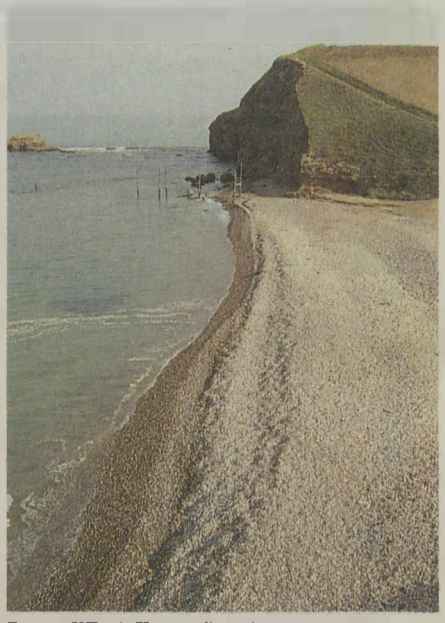


L'occhicotto è un uccellino che frequenta spesso i litorali.

Un tempo lungo la ferrovia adriatica, che collega il nord e il sud della penisola, correva sbuffando la "Valigia delle Indie", un treno internazionale che consentiva ai viaggiatori inglesi di imbarcarsi a Brindisi per gli scali asiatici tramite il Canale di Suez. Costruita in vari tronchi a partire dal 1863, essa fu completata nel 1866 con l'ultimo tronco, da Brindisi a Lecce. Elettrificata solo nel 1959, la ferrovia adriatica, ancora oggi in qualche tratto a binario unico, rientra nei programmi di riassetto della rete nazionale con il completo raddoppio e l'apertura di tratti in variante al vecchio tracciato.
In un paesaggio molto turbato dalle espansioni residenziali turistiche, può sorprendere trovare un breve tratto di costa rimasto sostanzialmente con l'aspetto del lontano passato, privo di strade e di costruzioni. Dal Cònero fino a Ortona, fino all'inizio del Novecento, la costa era quasi deserta, occupata solo da qualche torre, a memoria di antiche scorrerie piratesche, da qualche casale e da rudimentali approdi. Fu la ferrovia, per prima, ad attrarre popolazione e attività, ma molto di più fecero poi le strade, l'esodo dalle zone interne dell'Appennino e la valorizzazione turistica degli ultimi decenni.
Casalbordino Stazione raggruppa una manciata di vecchie case a ridosso della ferrovia e una sfilata di villini lungo la spiaggia. Sottopassando la ferrovia si esce subito sul lungo-



mare. Prima però gettate uno sguardo sulla facciata della stazione. Vi troverete una lapide in memoria del comandante del treno armato che durante la prima guerra mondiale proteggeva il litorale da temuti cannoneggiamenti austro-ungarici.
Si prende a seguire verso destra la strada di lungomare che, superate le ultime case, si biforca. Seguite il ramo di destra passando accanto al campeggio Poker fino a incontrare il ponte del tratto di ferrovia abbandonato. Una rampa consente di salire sulla massicciata, trasformata in stradello sterrato. Questa è la traccia da seguire. Subito si scavalca il fiume Sinello, prossimo alla foce, e si avvicinano le colline. Sulla pendice si staglia un casello in rovina; sulla facciata campeggia ancora l'indicazione della distanza progressiva: 400 chilometri da Bologna C.le, inizio della linea adriatica! Piante di fico e un tappeto di asparagi selvatici nascondono un lungo muro scavato da nicchie, che serviva da protezione alla ferrovia. Sulla sinistra, folti canneti preludono al mare. Sarebbe bello, in una prospettiva di recupero di questo tracciato, ricollocare qualche decina di metri di binario con le sue traversine in legno, un vecchio segnale a disco, sistemarvi magari una locomotiva o una carrozza. Non perdere del tutto la memoria di questo luogo, anzi valorizzarlo quasi come un piccolo museo all'aria aperta.



Punta d'Erci, Vasto (Chieti).

Le colline plioceniche del basso litorale abruzzese arrivano qui fino al mare e in qualche punto, come a Punta d'Erci, vi si protendono dando vita a una costa scogliosa. Alle spalle, la loro morfologia è piuttosto uniforme, dilatandosi in lunghi ripiani, favorevoli alle coltivazioni, cui si frappongono piccole fratture dove si riparano macchie di robinie, roverelle e qualche leccio.
Si continua a lungo in questo paesaggio, disturbati solo dal volo rapido e guizzante delle ballerine, dei saltimpali e delle rondini. Fra i rovi si celano spesso i nidi dell'occhiocotto, un piccolo uccello insettivoro che ha fatto di

queste zone costiere un habitat ideale. Deve il suo curioso nome agli anelli arancioni che contornano gli occhi. Il piumaggio è di colore grigio-violaceo nelle parti superiori, e bianco in quelle inferiori.
Giunti all'altezza di un rudere, semisepolto dalla vegetazione, si abbandona l'ex ferrovia che con una larga curva piega verso le colline; si segue, sulla sinistra, una stradina sterrata che scende al mare, alla spiaggia di Mottagrossa. I campi quasi la aggrediscono. Si incontrano solo un paio di baracche. Proseguendo ora lungo la costa, fra i canneti, si supera un lieve dosso e si arriva a Cala d'Erci, una mezzaluna sabbiosa, posta a ridosso della scogliera omonima. È il luogo ideale per una sosta prima di risalire il promontorio dal quale si gode un'ottima veduta panoramica sul tratto di costa appena percorso, sulla spiaggia di Punta Penna che si spalanca ora dinanzi agli occhi, sui lontani rilievi innevati della Maiella e del Gran Sasso. Lo specchio di mare sottostante ospita una ricca fauna acquatica: alghe come la rossa alimenia e la piccola acetabularia, curiosi pomodori di mare e i cosiddetti capelli di serpe, dai tentacoli urticanti.
Seguendo sempre il percorso lungo costa si lascia Punta d'Erci e s'incontra, purtroppo, l'unica nota dolente del percorso: un'improvvida e incompiuta area industriale ridossata al mare, circoscritta da una larga e inutile strada ingombra da rifiuti d'ogni genere. Un vero peccato che toglie non poco il piacere del cammino appena fatto. All'estremità opposta di questa zona male urbanizzata si accede, per una lunga scalinata, alla spiaggia dunale di Punta Penna. Sullo sfondo si profilano le attrezzature del porto di Vasto con il suo alto faro. Un cartello indica che il sito è protetto anche se ciò non induce a un miglior rispetto dell'ambiente. La spiaggia mantiene però il suo fascino. Sui diversi cordoni di basse dune sabbiose vegetano le tipiche piante pioniere di questi ambienti. L'eringio è una pianticella di colore grigio-verdastro dalle foglie spinose e dentate. Il ravastrello invece, dai fiori rosacei, è una vera colonizzatrice delle spiagge: le sue radici striscianti fermano la sabbia dando vita a piccole dune, le sue foglie trattengono ogni possibile goccia d'acqua dolce, i suoi semi infine sono trasportati dalle maree su altre spiagge lontanissime. Lo sparto pungente, infine, forma delle fitte macchie erbose sulle dune con ruvidi e taglienti steli; il suo nome scientifico – Ammophila – deriva da due parole greche che significano "ama la sabbia". Sulle dune più interne e sulle prime rupi appaiono invece specie rarissime nell'Abruzzo, come il limonio, altre più comuni, come l'elicriso dai ciuffi di fiori giallo-dorati, oppure bellissime orchidee selvatiche. Una volta terminata la sosta sulla spiaggia, seguendo la strada che lambisce la zona industriale si raggiunge la stazione di Porto di Vasto.

Testo e disegni di Albano Marcarini.
Si ringraziano per la collaborazione Dario Recubini e Lauro Petrelli.



I TRENI UTILI

Dall'Orario Ufficiale Fs valido fino al 31 maggio 1997.

Linea Pescara-Termoli

	Reg. 12047	Reg. 6995
Pescara C.	9.29	14.05
Casalbordino	10.23	14.52

	Reg. 3188	Reg. 7000
Porto di Vasto	15.54	18.30
Pescara C.	16.59	19.24

Linea Termoli-Pescara

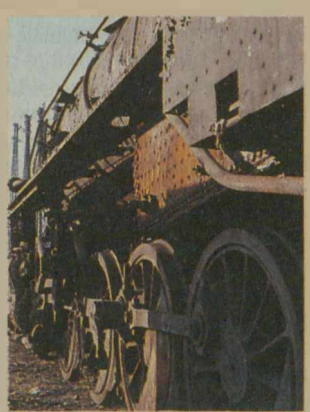
	Reg. 3184	Reg. 12048
Termoli	8.36	13.40
Casalbordino	9.09	14.12

	Reg. 12051	Reg. 12037
Porto di Vasto	18.01	19.37
Termoli	18.29	20.02

RICICLIAMO LE FERROVIE

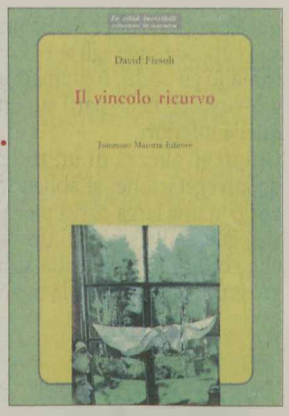


Di una vecchia ferrovia non si butta via mai nulla, quasi come il maiale! Ma la si può utilmente riciclare per altri scopi, magari ricreativi o turistici. La dismissione di molte vecchie ferrovie ci ha consegnato in eredità decine e decine di chilometri di sedi viarie riutilizzabili come piste per biciclette o per sentieri pedonali. Perché non approfittarne? Nel Regno Unito, nazione dove sono nate le ferrovie, un'associazione chiamata Sustrans (Sustenible Transport) si preoccupa da qualche anno di recuperare tutte le ferrovie abbandonate e di trasformarle in "strade per la gente", utilizzabili con mezzi ecologici. Per l'anno 2000 Sustrans prevede di inaugurare una rete ciclabile, per gran parte ricavata in questo modo, lunga ben 4 mila chilometri! E in Italia? Le occasioni non mancano. Quella presentata in questo itinerario è piccola cosa, ma pensate a quante altre opportunità: la vecchia Pontebbana in Friuli, la Genova-Ventimiglia, la ferrovia della Val Brembana in Lombardia, la Sicignano-Lagonegro nel Cilento e la Lagonegro-Castrovillari in Calabria, la rete delle Ferrovie Sicule in provincia di Siracusa e chissà quante altre. Vogliamo iniziare un piccolo inventario delle ex ferrovie da riciclare? Amici lettori di "Amico Treno", se siete a conoscenza di tronchi abbandonati di ferrovie o vecchie tranvie che possono rinascere come "strade verdi" per nuove forme di turismo ecologico, informateci. Faremo in modo di portarle all'attenzione di tutti. Potete scrivere, inviare fax o E-mail al seguente indirizzo: "Treno ti riciclo", Redazione di "Amico Treno", corso Magenta 24, 20123 Milano, fax 02-72439464, E-mail redazione.amicotreno@galactica.it.



A.M.

Da leggere in treno



a cura di Carlo Pino e Daniela Cremona

Se cercate una sorta di guida da consultare per un viaggio in Portogallo, potreste rimanere delusi. L'autore esplora e descrive una porzione vastissima di terra portoghese, attraversata in momenti diversi e con itinerari minuziosi e zigzaganti dal nord al sud, dai confini con la Spagna alle coste oceaniche. Saramago però è onesto, e forse troppo modesto, quando avvisa il lettore di non essere ferrato in particolari eruditi e invita a cercare altrove la precisione enciclopedica: «qui si parla di impressioni, di occhi che vagano e accettano il rischio di non captare l'essenziale perché attratti dal superfluo». In questo libro infatti è trascritta soprattutto «la storia di un viaggiatore all'interno del viaggio da lui compiuto». Se mai siete partiti con l'intenzione di conoscere nuove terre, con una ideale tabella di marcia, ma anche ben disposti ad accogliere variazioni sul programma, se in altre parole avete un poco la vocazione del "viandante", allora in queste pagine sarà facile riconoscervi. Mentre scorrono le immagini di chiese, castelli, città, strade, musei, azulejos, paesi e paesaggi, si affacciano le sensazioni che ogni viaggiatore prova. Ad esempio, l'impossibilità di conciliare due volontà opposte: quella di intrattenersi in ogni luogo e quella di arrivare in ogni luogo; o il lento apprendistato dello sguardo e della mente che per intuizione arriva a cogliere ciò che impercettibilmente è uguale o differente; oppure la suggestione dei nomi, quelli che ti si appiccicano alla memoria dai libri frequentati e che divengono un piccolo mito personale, e quelli di un vicolo o di un paesino incontrati sulla tua strada e che fanno vibrare la tua curiosità. E ancora, gli incanti, la commozione nell'ascolto di voci che dal passato ci parlano ancora vicine all'orecchio e al cuore, la sensazione di vivere un momento unico e la felicità che porta a riconoscere il bello nel mondo e a pensare di averne diritto «perché si è un essere umano, nulla più». Serpeggia, qua e là, la malinconica certezza che inevitabilmente altri ricordi cancelleranno quelli appena raccolti e li confonderanno: è questo il destino di chi viaggia.



A tratti Saramago lotta contro gli aggettivi che meccanicamente vengono alla mente ma che rischiano di togliere luce alla descrizione, si ribella ai paragoni troppo facili, è alla ricerca di sostantivi appropriati che spesso non trova e allora si arrende volentieri alla «commozione che accetta di tacere». D'altro canto, non di promozione turistica si tratta, ma di un viaggio che attraverso il Portogallo intercetta le correnti più profonde della coscienza di un uomo, da più parti indicato quale più significativo scrittore portoghese vivente.

● José Saramago
Viaggio in Portogallo
Milano, Bompiani
318 pagine, 34 mila lire

In questo romanzo d'esordio, David Fiesoli racconta la storia della famiglia D'Italia, ambientata in una metaforica Città del Tessile a partire dal secondo dopoguerra. Come rivoli che scendono lungo il piano inclinato del tempo unendosi, separandosi, arrestando il cammino o fuggendo altrove, la saga familiare scorre sotto i nostri occhi in un continuo naturale, condotta con un'abile regia che non ha bisogno di suture artificiose per contenere la materia narrata. Tuttavia, ciò che sorprende il lettore è la comparsa di elementi visionari e fantastici, che Fiesoli amalgama mirabilmente con la verosimiglianza della storia, tanto da essere percepiti come segnali di verità profonde che affiorano alla superficie della descrizione. Siamo di fronte non ad espedienti arbitrari, ma ad una rielaborazione molto personale e originale del mito: Eros, Ananke, Poseidon, Afrodite sottendono l'esistenza dei personaggi e rendono la vicenda a tratti inquietante. Il "vincolo ricurvo", che lacera e deforma i destini dei singoli, è dato dalla sottomissione alle convenzioni, ai falsi bisogni e alle abitudini consolidate, che con la loro forza d'inerzia travolgono la volontà di disegnare la propria sorte. Solo Milo e Sarah – con esiti diversi – sapranno sfuggirne.
Il libro può essere letto come favola contemporanea il cui significato non è scontato, ma è lasciato alla nostra personale riflessione. L'autore raggiunge questo risultato attraverso un buon controllo della scrittura che si avvale di una ricca tavolozza di elementi: nitore ed evocazione, ironia e tenerezza, corporeità e trasfigurazione. A David Fiesoli, nato a Prato nel 1961 e collaboratore alle pagine culturali de "La Gazzetta di Parma", auguriamo buona sorte e attendiamo con curiosità la sua prossima uscita editoriale.

● David Fiesoli
Il vincolo ricurvo
Napoli, Marotta Editore
126 pagine, 20 mila lire



Il libro riporta alcuni saggi di George Orwell (1903-1950) non ancora conosciuti in Italia, ed altri già pubblicati presso Rizzoli (*Tra sdegno e passione*, 1977), e presso Sansoni nel 1988 sotto lo stesso titolo. Il curatore Silvio Perrella suddivide l'ampio materiale in quattro sezioni: "Sul leggere", "Sullo scrivere", "Sul credere o non credere" e "Sul vivere e sul morire".
Di questo singolare autore i libri già noti al pubblico più ampio sono: *Giorni Birmani* (1934), *Miseria a Parigi e a Londra* (1933), *La strada per Wigan Pier* (1937), *Omaggio alla Catalogna* (1938), *La fattoria degli animali* (1945) e *1984* (1949).
Giornalista, romanziere, saggista? Difficile rinchiudere i testi di Orwell in una oziosa classificazione per generi letterari. Quello che si può dire è che tutta la sua opera è strettamente intrecciata alle sue scelte di vita e presenta un'originale varietà di temi e registri dagli esiti qualitativi diversi. Ciò che lo distingue dagli intellettuali del suo tempo è l'intelligenza e la passione politica guidate da una straordinaria tensione morale verso valori quali l'onestà, la lealtà, la giustizia. Figura ancora oggi "esiliata" e rimossa da quanto rimane della sinistra e della destra politica, Orwell inquieta per la sua ferocia antiborghese, per l'estremismo delle sue scelte di pensiero e di vita, per il disprezzo verso la corporazione intellettuale e la propria classe di appartenenza, per il disinte-

resse personale e l'esigenza – per lui vitale – di verificare quanto possibile di persona.
Fra i saggi (ri)proposti in questa raccolta ci hanno colpito "Giorni felici", memorabile rievocazione delle angherie a sfondo classista subite da adolescente al St. Cyprian College, "L'elefante fucilato" e "Un impiccato", che richiamano episodi emblematici del servizio prestato nell'esercito inglese in Birmania, ed "Elogio del rospo", uno dei più sorprendenti inni alla primavera. L'esercizio di una scrittura sobria e precisa fu per Orwell tutt'uno con la lotta contro la menzogna e l'ipocrisia. Nel saggio "La politica e la lingua inglese" sono contenuti gli strali contro ogni ortodossia che si traduce in uno stile smorto e imitativo, dove espressioni già pronte all'uso finiscono per nascondere agli altri, ma anche a se stessi, il pensiero. Ci piace qui riportare – a monito nostro e vostro – sei regole indicate da Orwell. «*I.* Non usate mai una metafora, una similitudine o un'altra figura retorica che si è soliti veder pubblicata. *II.* Non usate mai una parola lunga laddove va bene una più corta. *III.* Se è possibile eliminare una parola, eliminatela. *IV.* Non usate la forma passiva quando potete usare quella attiva. *V.* Non usate mai una parola straniera, un termine scientifico o gergale se potete pensare a un equivalente nella lingua d'ogni giorno. *VI.* Infrangete una qualsiasi di queste regole se vi portano a scrivere qualcosa di assolutamente ignobile.»
Ce n'è abbastanza per riflettere.

●**George Orwell**
Nel ventre della balena
Milano, Bompiani
346 pagine, 18 mila lire

I treni "strettamente sorvegliati" erano quelli che in tempo di guerra avevano precedenza assoluta e dovevano avere sempre i segnali disposti al verde. La struggente storia narra di Milos, giovane ferroviere in servizio presso una piccola stazione dell'Europa c.le durante l'ultimo conflitto, e dei preparativi di un attentato ad un convoglio tedesco carico di munizioni. Il libro fu scritto nel 1965; l'anno dopo il regista J. Menzel ne trasse un film che vinse il premio Oscar e portò alla notorietà internazionale Bohumil Hrabal.
A pochi mesi dalla sua scomparsa, riteniamo doveroso ricordare questo importante scrittore ceco. Nato a Brno nel 1914, Hrabal ha vissuto di molti mestieri: operaio in una fabbrica di birra, ferroviere, minutante notarile, assicuratore, commesso viaggiatore, metallurgico, imballatore di carta da macero, macchinista teatrale e comparsa. Fra i titoli pubblicati in Italia, ricordiamo: *Inserzione per una casa dove non voglio più abitare* (1968), *Vuol vedere Praga d'oro?* (1973), *La tonsura* (1987), *Ho servito il re d'Inghilterra* (1986) e *Una solitudine troppo rumorosa* (1991), da più parti indicato giustamente quale suo insuperato capolavoro.



Scrittore antipsicologistico, Hrabal scrive per immagini e frammenti catturati dalla quotidianità. Le minime vicende di tutti i giorni, unite da analogie e contiguità di significati, sfiorano spesso il paradosso. Le sue struggenti visioni, intrise di surrealismo tipicamente ceco, muovono da una vibrante ispirazione poetica e portano alla bellezza e alla profondità. La sua scrittura antieroica, tratta dalla lingua parlata, è venata di ironia e di grottesco, di figuratività e di libera associazione poetica e unisce il monologo interiore alla "trascrizione delle storielle d'osteria". Scrittore solitario e posto per un lungo periodo «in liquidazione», Hrabal ha indossato le vesti di giornalista letterario registrando e rielaborando i mutamenti avvenuti con la "Rivoluzione di velluto". *Uragano di novembre* e *Paure totali*, scritti di getto nei mesi tra l'89 e il '90, rappresentano l'insopprimibile bisogno di registrare il presente e di rielaborare la memoria. Certo non sono queste le prove più alte del talento di Hrabal, tuttavia restano a testimoniare la grande libertà e originalità del suo pensiero.

●**Bohumil Hrabal**
Treni strettamente sorvegliati
Roma, Edizioni e/o
138 pagine, 12 mila lire

Ametterci sulle tracce di questo autore svedese è stato Gene Gnocchi, e gliene siamo grati. Rileggendo infatti una sua intervista concessa al nostro periodico nel 1993, e capendo che il comico frequenta buoni libri, ci ha colpito una sua segnalazione: la raccolta di racconti di Stig Dagerman, pubblicata nel 1991 sotto il titolo *Il viaggiatore*. L'incontro con questo scrittore ha messo in moto profonde risonanze ed è andato ben oltre la semplice gratificazione del gusto letterario. Fra i libri in catalogo di Iperborea, abbiamo allora avidamente catturato *Il bambino bruciato* ('94) e *I giochi della notte* ('96) e cercheremo *Il nostro bisogno di consolazione* ('91). Ma la nostra ricerca non si dirà appagata se non riusciremo a trovare anche *L'isola dei condannati* (Guida, 1985), *Autunno tedesco* (Il Quadrante, 1987) e *Il Serpente*, di cui non conosciamo la casa editrice. Con questo itinerario di libri editi in Italia, proponiamo anche a voi una vera e propria caccia ad uno dei tesori più preziosi della letteratura svedese.
Stig Dagerman nacque ad Alvkarleby nel 1923 da una famiglia povera. Le sue umili origini, una infanzia segnata precocemente da vicende dolorose, unite ad una straordinaria sensibilità costrinsero Dagerman a crescere in fretta. I testi che ci ha lasciato sono a testimoniare di una innocenza ferita che trova nella scrittura lo strumento per ribellarsi alla ingiustizia, con una radicalità che non ammette patteggiamenti. Il suo pensiero e la sua mano descrivono con esattezza e spietatezza il dolore, il disagio esistenziale, la disarmonia della realtà, il bisogno di verità. A voler trovare "fratelli maggiori" in sintonia con la ricerca di Dagerman, si potrebbero citare Dostoevskij, Kafka, Faulkner, Strindberg, Orwell, Simone Weil, Camus... ma il gioco dei richiami non esaurisce l'originalità dell'autore svedese. Dagerman scrittore si diede come scopo quello di «descrivere, in una forma congeniale alla propria personalità, l'essere umano nella sua lotta per liberarsi dal bisogno, dalla paura, dalla miseria, dalla bruttezza, dalla stupidità e dalle convenzioni contrarie alla vita». I testi più coerenti con questa ispirazione sono concentrati negli anni che vanno dal 1946 al 1950. Raggiunta una certa popolarità, egli percepì una lenta corruzione dell'anima che lo portava a smussare la sua scrittura, a compromettere la propria autenticità nella «paura di perdere le sue entrate». Questa consapevolezza avvelenò lentamente anche la sua esistenza privata, provocando quel corto circuito che lo spinse a suicidarsi a soli trentun anni, nel 1954.



●**Stig Dagerman**
Il viaggiatore
Milano, Iperborea
134 pagine, 16 mila lire

Ci sembra giunto il momento di ritagliare un piccolo spazio in questa rubrica per ringraziare quei lettori che, nel corso degli ultimi mesi, ci hanno inviato copia delle loro fatiche editoriali, sostenute in veste di scrittori, traduttori o curatori. Un grazie sincero a: **Davide Astori,** autore di una curata pubblicazione dal titolo *Turchia: una mistificazione europea* (Cremona, Turris Ed.)- **Donato Bosca**, curatore insieme a Odilia Bonelli e José Pellegrini di *Cara maestra ti scrivo*, raccolta di foto e testimonianze nata da un concorso indetto nel 1995 (Alba, Argàngia Edizioni) - L'associazione **Ciclobby** di Milano, che ha curato la ristampa di un sorprendente testo di Cesare Lombroso *Il ciclismo nel delitto* (Milano, Sciardelli Editore) - **Riccardo Ferrari**, simpatico esperto di astrologia, autore de *La ruota della vita* (Trento, Reverdito Edizioni) - **Luigi Gilberto**, autore di un bel romanzo a sfondo risorgimentale dal titolo *La donna dei soldati* (Venezia, Supernova) - **Daniela Marcheschi**, traduttrice dello splendido racconto *Gar-an-gule*, dello scrittore americano Paul Gervais (Catania, Il Girasole Edizioni) - **Giovanni Ruggeri**, curatore di un interessante saggio sull'autostima: *Aversi a cuore*, di José-Vincente Bonet (Roma, Editrice CVX) - **Fabrizio Zollo**, curatore di "Via del Vento edizioni", piccola casa editrice di Pistoia che ha il grande merito di riproporre in catalogo artisti importanti ma troppo presto dimenticati come Alfonso Gatto, Lorenzo Viani e Gianna Manzini.

Iniziative

Notizie Flash

La Regione Abruzzo finanzia i lavori di ammodernamento della linea Avezzano-Roccasecca

Sono in corso i lavori per la realizzazione di un impianto Ctc (Controllo Centralizzato del Traffico) sull'intera linea Avezzano-Roccasecca.
È un tratto della lunghezza complessiva di circa 80 km, a semplice binario e non elettrificato, che si dirama dalla dorsale Pescara-Roma nella stazione di Avezzano. Lungo un tortuoso percorso appenninico di circa 10 km giunge a Capistrello, attraversa quindi la valle Roveto in adiacenza al fiume Liri fino a Sora, interessando diversi comuni. L'ultima parte, di circa 30 km, attraversa zone montane scarsamente abitate, per poi confluire sulla Roma-Cassino-Napoli nella stazione di Roccasecca. La linea ferroviaria era stata inserita tra quelle a scarso traffico con costi di esercizio elevatissimi, pur costituendo l'asse fondamentale nel sistema dei trasporti della Valle Roveto. Con l'istituzione da parte delle Fs della Direzione Regionale trasporto locale dell'Abruzzo, la Regione ha manifestato interesse allo sviluppo delle linee ferroviarie locali, sottoscrivendo il 14 dicembre 1993 il "Documento sulle Linee di Indirizzo" e ribadendo tale intendimento nel "Protocollo d'Intesa" del 18 ottobre 1995, nel quale si impegna insieme alla Divisione Trasporto Locale Fs a definire una rete ottimale di trasporto pubblico, attuando l'eliminazione delle sovrapposizioni e realizzando una efficace integrazione tra ferro e gomma.
Con l'erogazione di 2.040 milioni – in compartecipazione al 50 per cento con le Fs – destinati al miglioramento dei costi gestione ed all'aumento della capacità della Avezzano-Roccasecca, la Giunta Regionale ha voluto evidenziare l'importanza che la linea riveste per la Valle Roveto.
In pratica, il nuovo sistema consentirà la regolazione della circolazione treni da un posto di comando centralizzato affidato ad un Dirigente C.le Operativo (Dco), che potrà azionare a distanza gli apparati di sicurezza installati nelle stazioni.
Il Dco avrà sede ad Avezzano, mentre a Capistrello, Civitella Roveto e Balsorano saranno installati gli Apparati Centrali Elettrici d'Itinerario (Acei), nonché un impianto di distanziamento treni denominato Blocco conta assi, che sarà esteso in tutte le stazioni della linea.
I nuovi impianti saranno in funzione entro il 1998, come stabilito nella convenzione stipulata fra le parti il 6 agosto 1996.

Dario Recubini

Treno a vapore in Alto Adige

Questa estate, come è ormai consuetudine, sulla tratta Bolzano-San Candido (e ritorno) sarà effettuato, in collaborazione con l'Azienda di Soggiorno di Bressanone, un treno a vapore interamente composto con materiale d'epoca.
Anche se sulla linea della Pusteria le macchine a vapore sono state utilizzate fino al 1975, trainerà infatti il convoglio una locomotiva gruppo 740 del primo decennio del secolo, mentre risalgono agli anni '30 la locomotiva gruppo 626 di rinforzo e le vetture "centoporte". Per offrire ai viaggiatori un servizio di ristoro, il bagagliaio verrà invece adibito a "Bierstube".
L'iniziativa si ripete ormai da qualche anno ed ha sempre riscosso molto successo, soprattutto grazie alla notevole partecipazione di turisti italiani e stranieri, che quasi ne "pretendono" la programmazione.
Il treno a vapore sarà effettuato il 10 agosto, con partenza nella mattinata e soste nelle principali stazioni. Il percorso sarà coperto in circa 4 ore all'andata e in 3 ore al ritorno.
I biglietti si potranno acquistare presso le biglietterie abilitate e presso l'Azienda di Soggiorno di Bressanone.

Ewald Fischnaller

Compagni di viaggio a Telefriuli

A partire da giovedì 13 marzo l'emittente televisiva "Telefriuli" ha lanciato un nuovo talk-show che ha come protagonista il treno.
Non si tratta della solita trasmissione realizzata in studio, ma di un programma itinerante, che ogni giovedì, per 12 settimane, raggiunge le più importanti località della regione (Trieste, Pordenone, Gemona, Cervignano, Sacile, Monfalcone, Tarvisio, Maniago, Cividale ecc.).
Durante la trasmissione, intitolata *Compagni di viaggio*, vengono di volta in volta intervistati diversi ospiti, ognuno dei quali approfondisce un tema particolare. Nelle prime due tappe si è parlato di televisione e di animali.
Ogni settimana, in apertura del programma, viene intervistato il direttore regionale del Trasporto Locale, Corrado Leonarduzzi, che affronta argomenti di carattere ferroviario, attinenti in particolar modo al trasporto locale. Aumenti tariffari, "Carta Amicotreno", orari, biglietti a fasce chilometriche, punti vendita, treni turistici, servizio treno+bici sono alcuni dei temi delle interviste.
Per le Fs questa trasmissione è dunque un importante occasione per farsi conoscere, sia dalla clientela abituale che da quella potenziale, per fornire informazioni e per soddisfare qualche curiosità.
In ogni puntata è anche previsto uno spazio in cui sarà data risposta ai quesiti suscitati dagli argomenti trattati la settimana precedente.

Corrado Leonarduzzi

Regionalizzazione: in Liguria iniziano i confronti

Il 12 marzo si è svolto a Genova il seminario *Regioni e Ferrovie verso la riforma del trasporto locale: le leggi, i progetti, i problemi*, organizzato dalla circoscrizione ligure del Cafi (Collegio Amministrativo Ferroviario Italiano).
Relatori del seminario erano il Direttore della Divisione Trasporto Locale Fs, Giancarlo Laguzzi, il Direttore del Trasporto Locale della Liguria, Francesco Vinci, il Dirigente della Gestione Investimenti Trasporti della Regione Liguria, Carlo Maggi, e Aldo Bonforti, presidente del Cafi, incaricato di concludere i lavori.
L'incontro, aperto al pubblico, ha visto, oltre a quella degli "addetti ai lavori", anche la presenza di un discreto pubblico e di alcuni giornalisti. E il caso ha voluto che la data prescelta fosse quanto mai azzeccata, considerato che solo il giorno prima il Senato aveva approvato la legge Bassanini, con cui si introduce, appunto, il principio della "regionalizzazione" anche nel campo dei trasporti.

Il concetto base sviluppato nel corso del seminario dai vari relatori è che a partire, al più tardi, dal 1° gennaio del 2000, saranno le Regioni, singolarmente, a pianificare e finanziare il trasporto pubblico locale, sia su gomma che su rotaia. Pertanto, in tempo di risorse pubbliche decrescenti, diventerà determinante programmare l'intera rete della mobilità regionale cercando di ottenere il massimo risultato col minimo dispendio di energie. Ciò significa agire su più fronti: anzitutto, eliminare i "doppioni", ossia quei servizi pubblici che oggi, con le medesime finalità, si svolgono, su una stessa tratta, sia su gomma che su rotaia. In secondo luogo, occorrerà raggiungere un buon livello di integrazione, sia di vettori che di tariffe, affinché chi si serve del mezzo pubblico paghi una tariffa corrispondente alla quantità di trasporto fruito, indipendentemente dal numero di mezzi utilizzati.

Per raggiungere questi obiettivi dovranno anche venire in aiuto le nuove tecnologie, attualmente già operanti a Bolzano e Modena, dove obliteratrici "intelligenti" leggono gli elementi che caratterizzano i viaggi dei singoli clienti. In tal modo si sarà in grado di raccogliere dati sulla domanda soddisfatta da ciascuna azienda di trasporto e sulle relative quote di ripartizione degli introiti.

È auspicabile che gli obiettivi da raggiungere entro i prossimi tre anni fungano da "acceleratore" per il reperimento dei finanziamenti necessari.

Dal canto suo, la Regione Liguria sta affinando un modello in grado di confrontare la domanda con l'offerta di trasporto. Ciò costituisce un primo importante passo verso la sistematizzazione delle varie modalità in funzione delle reali esigenze della collettività.

Collegare tra loro tutti i segmenti del trasporto pubblico locale non sarà certo un'impresa facile, anche in considerazione del fatto che i contratti di lavoro del personale delle varie aziende di trasporto sono estremamente diversificati: questo comporterà certamente anche delle turbolenze sul piano sindacale e contrattuale. Da una parte, come prescritto dalla normativa europea, occorrerà coprire con i ricavi da traffico almeno il 35 per cento dei costi di esercizio (quelli, per intenderci, dalla rotaia in su, per quanto riguarda i treni). Dall'altra sarà invece indispensabile ridurre i costi di produzione dei servizi salvaguardando i livelli occupazionali, gli stipendi e la dignità dei lavoratori.

In conclusione, come è stato ben evidenziato nel corso del seminario, per regionalizzare il trasporto pubblico locale occorrono soprattutto tre cose: una concezione unitaria e integrata delle diverse modalità di trasporto; una struttura (la Regione) che pianifichi e finanzi, al di sopra degli inevitabili interessi di parte, la totalità dei servizi; investimenti mirati sulle infrastrutture e sulle tecnologie di supporto, tesi alla realizzazione pratica dei programmi.

A queste condizioni ne aggiungeremmo una quarta, secondo noi altrettanto importante: l'impegno comune, di chi produce il trasporto e di chi ne usufruisce, per superare i tanti ostacoli che troveremo sul nostro cammino.

Fulvio Bergaglio

News dalla Lombardia

In auto verso la stazione non più soli. Grande è il numero dei pendolari che usano la macchina per recarsi alla stazione ferroviaria, spesso perché non c'è in alternativa un mezzo pubblico, oppure esiste ma non in tutte le fasce orarie. I dati statistici rivelano che ogni auto trasporta uno o al massimo due pendolari, con il risultato che i parcheggi collocati nelle vicinanze della stazione sono pressoché completi per molte ore al giorno.

È attivo a Milano da qualche anno il "Servizio Pendolari" per mettere in contatto fra loro i viaggiatori che, lungo lo stesso tragitto e durante le stesse ore, si muovono in auto per raggiungere o tornare dalla stazione ferroviaria. Occupare tutti i posti disponibili su un auto risulta infatti più conveniente sia per i singoli lavoratori che per la collettività. Al Servizio Pendolari, che dal '96 gode anche del Patronato della Regione Lombardia, ci si associa con una quota annua di 20 mila lire. Per ulteriori informazioni si può telefonare al n° 02/26666710.

Non per linee, ma per aree. La Giunta regionale della Lombardia ha approvato la suddivisione del territorio in aree omogenee all'interno delle undici province lombarde.

È il primo sostanziale passo previsto dalla legge regionale n. 13/1995 che riordinerà il trasporto pubblico locale su gomma extraurbano, superando il regime di concessione basato su linee di traffico. Le aree omogenee sono in tutto 55 e sono state individuate in relazione alla domanda di trasporto pubblico locale (soddisfatta e potenziale) e a requisiti minimi di servizio che saranno il riferimento per la definizione dell'offerta. La nuova procedura per la stipula dei contratti fra Regione e imprese del settore consentirà di introdurre elementi significativi di concorrenzialità nell'assegnazione dei servizi dopo pubbliche gare d'appalto.

Le aree omogenee sono state così suddivise: BERGAMO capoluogo, Bonate Sopra, Clusone, Lovere, Zogno, Treviglio, Romano di Lombardia; BRESCIA capoluogo, Darfo-Boario, Val Trompia, Chiari, Ghedi, Salò; COMO-Olgiate, area di Cantù; CREMONA capoluogo, Crema, resto della provincia; LECCO centro, Mandello, Merate; LODI, Codogno, Sant'Angelo Lodigiano; MANTOVA-Ostiglia, Castiglione delle Stiviere-Viadana; MILANO capoluogo, Abbiategrasso, Legnano, Magenta, Melegnano, Melzo, Monza, Rho, Rozzano, Sesto San Giovanni, Vimercate; PAVIA capoluogo, Belgioioso, Sannazzaro-Mede, Stradella-Broni, Voghera; SONDRIO, Tirano-Bormio, Chiavenna-Madesimo; VARESE capoluogo, Busto Arsizio, Gallarate, Gavirate-Laveno-Mombello, Luino, Porto Ceresio, Sesto Calende, Saronno-Tradate.

"Speciale Cremona". La Provincia di Cremona, prima nella regione, ha istituito una Consulta per la definizione di un Piano turistico del territorio, intendendo così valorizzare non solo il capoluogo, ma anche località artisticamente interessanti quali Crema e Soncino.

La Direzione Regionale trasporto locale e l'Azienda energetica municipale (che gestisce anche il trasporto pubblico urbano) hanno concordato di emettere, in via sperimentale fino alla fine dell'anno, un biglietto integrato Fs/Aem denominato "Speciale Cremona". Tale titolo di viaggio, di andata/ritorno in seconda classe, consentirà da ogni stazione Fs della regione di raggiungere la città di Cremona e di utilizzare nella stessa giornata i bus Aem della rete urbana cremonese.

Per la qualità del trasporto locale. Nato in seguito ad un accordo sottoscritto il 18 febbraio scorso, il Comitato Qualità riunisce le organizzazioni sindacali dei ferrovieri, i rappresentanti delle Fs ed è aperto periodicamente al confronto con la clientela. Attraverso questo momento di confronto si dovranno realizzare nel giro di tre mesi alcune iniziative per migliorare qualitativamente il trasporto locale in Lombardia. Senza dubbio all'origine di molte disfunzioni sono i pesanti ritardi nel potenziamento infrastrutturale della rete ferroviaria (raddoppi o quadruplicamenti) risolvibili in una logica nazionale attraverso strumenti come il Piano d'impresa o i Contratti di Programma e di Servizio. Tuttavia esistono spazi di intervento operativo che, attraverso una mobilitazione straordinaria di tutte le forze in campo, già da oggi possono essere praticati su base regionale per affrontare i casi di ritardo e le disfunzioni più gravi. I fronti su cui operare sono individuati nella manutenzione (garantendo il massimo livello di interventi sul materiale rotabile), nel maggiore coordinamento interno fra i diversi settori addetti alla circolazione, nell'intensificazione del controllo sulla pulizia dei treni, nella formulazione congiunta di proposte per il miglioramento dell'orario. L'elemento vero di novità è che entrambe le parti (sindacati e azienda Fs), nel rispetto dei propri ruoli istituzionali, assumono pubblicamente l'impegno ad affrontare, in clima di "emergenza", i più gravi disservizi «in spirito solidale e di salvaguardia della clientela». La posta è alta. Auguriamo al Comitato Qualità un ottimo lavoro.

Giambattista Rodolfi

Al via nelle Marche un progetto pilota per il trasporto locale

Un ottimo esempio di quello che è possibile realizzare grazie alla collaborazione e alla sinergia con gli Enti locali è offerto dal Protocollo d'Intesa sul progetto pilota per la gestione congiunta del trasporto pubblico su ferro e su gomma nella Vallata del Tronto, sottoscritto il 7 marzo scorso dalle Fs, dalla Provincia di Ascoli Piceno, dalle organizzazioni sindacali unitarie, dal comitato "Il Treno per Amico" e dai Comuni di Ascoli Piceno, Colli del Tronto, Spinetoli, Monsampaolo, Monteprandone e San Benedetto del Tronto. Già a novembre Provincia, Comuni ed Fs si erano impegnati per la realizzazione di una serie di interventi volti a riqualificare la linea Ascoli Piceno-San Benedetto del Tronto. Tra le opere da realizzare figurano la soppressione di 5 passaggi a livello, la costruzione di 6 sottovia e la realizzazione di due nuove fermate, con relativi marciapiedi e pensiline.

Il Protocollo d'Intesa recentemente siglato, oltre ad istituire un "tavolo quadrilaterale" fra Fs, Enti Locali, organizzazioni sindacali e Comitato degli utenti, fissa con precisione gli obblighi assunti da ciascuno dei firmatari.
1. La Provincia ed i Comuni dovranno realizzare a proprio carico le opere sostitutive dei passaggi a livello che saranno soppressi, nonché le nuove fermate.
2. La Provincia si impegna ad acquistare un congruo quantitativo di abbonamenti a tariffa 40/11/B (12 mesi) sui convogli meno frequentati, per incrementare l'uso del treno.
3. Le Fs e la Provincia studieranno un programma di integrazione tariffaria e vettoriale tra il ferro e la gomma.
4. Le Ferrovie si impegnano ad incrementare il numero di corse giornaliere, a sostituire nel biennio 97/98 il materiale rotabile con altro più idoneo, a progettare le opere previste, ad elevare la velocità di fiancata nelle tratte già risanate e a proseguire nei lavori di risanamento.
5. Le organizzazioni sindacali unitarie di categoria della Provincia di Ascoli Piceno predisporranno un piano per l'incremento della produttività degli addetti al trasporto, impostato sulla base del Protocollo d'Intesa sottoscritto l'11 febbraio scorso dal Ministero dei Trasporti, dalle Fs e dai sindacati nazionali.
In particolare, per il Settore di Condotta, fermo restando quanto previsto dalla normativa, in via sperimentale e limitatamente alla linea Ascoli Piceno-San Benedetto del Tronto, saranno superati gli attuali vincoli chilometrici riguardanti il personale ad agente unico, attestandosi su una media di 200 km giornalieri per percorsi effettuati nella fascia oraria 05-24 e di 160 km nella fascia 00-05. Le organizzazioni sindacali hanno anche chiesto che la quota di km/treno concordata per la linea non venga unilateralmente ridotta.

Luigi Rinallo

Anche nel Veneto è più facile l'acquisto di biglietti e abbonamenti Fs

Recentemente nel Veneto è stato compiuto un considerevole passo in avanti nel miglioramento della qualità dei servizi. È stata infatti attivata una nuova rete di punti vendita, che va ad integrare quella costituita dalle biglietterie di stazione e dalle rivendite di biglietti a fasce chilometriche.
Si tratta del circuito *Sisal Sport Italia Spa*, che attraverso le proprie ricevitorie Totip commercializza – senza maggiorazione di prezzo – i biglietti e gli abbonamenti ferroviari, sia a tariffa ordinaria che ridotta, validi per distanze fino a 250 chilometri, nonché la nuova "Carta Amicotreno".
È una ulteriore soluzione ai problemi incontrati da chi parte da località non servite da biglietterie, ma è anche un'efficace risposta ad una esigenza molto sentita dalla clientela, in particolare da quella del trasporto locale, che in varie occasioni ha chiesto alle Fs di rendere più agevole l'acquisto dei titoli di viaggio, con punti vendita diffusi capillarmente sul territorio.

Paolo Galletta

IL TRENO VERDE IN PUGLIA

Il Treno Verde promosso da Legambiente e Ferrovie dello Stato, che costituisce ormai un importante appuntamento per fare il punto sulla vivibilità delle città italiane, ha attraversato la Puglia, facendo sosta a Lecce dal 6 al 10 marzo. Il convoglio, che è allo stesso tempo una mostra itinerante ed un laboratorio mobile, allestito con attrezzature messe a disposizione dall'Istituto Sperimentale delle Fs, oltre a fornire informazioni e dati sull'inquinamento, vuole stimolare i cittadini ad una maggiore partecipazione sui problemi ambientali. Non è perciò un caso che l'iniziativa venga proposta in primo luogo alle scuole. L'arrivo del Treno Verde a Lecce è stato preceduto dalla diffusione dei dati elaborati da "Opera", l'osservatorio permanente sulle condizioni dell'ambiente urbano, dai quali emerge che Lecce tra le città pugliesi è quella con il più alto numero di automobili ed è ultima nell'uso dei mezzi pubblici: 10 viaggi all'anno per abitante, con un costo del servizio molto elevato rispetto alla media nazionale. Nel corso di una conferenza stampa svoltasi a bordo del Treno Verde il 10 marzo è stata perciò denunciata la pericolosa situazione dell'inquinamento acustico, che a Lecce ha raggiunto punte molto elevate. Più accettabile è invece risultato il tasso di inquinamento atmosferico, anche se bisogna comunque tener presente che i dati rilevati sono stati parzialmente falsati dalla pioggia e dal vento, che hanno impedito il ristagno delle sostanze nocive. Numerose sono state le scolaresche in visita al Treno Verde, che si sono accostate alle numerose problematiche anche con l'ausilio di illustrazioni e fumetti, alcuni dei quali sono stati realizzati da famosi disegnatori.

Lorenzo Maruotti

ITINERARI

Prima fermata: Pizzo Calabro

Tracciando un ideale itinerario che possa far conoscere "La Calabria dei castelli", la prima tappa che vi proponiamo è Pizzo Calabro, vicinissima a Lamezia Terme. Interessante paese di pescatori abbarbicato su un promontorio a strapiombo sul mare, questa meta non deluderà gli appassionati di mare, di storia e di tradizioni.
Dopo aver visitato i cantieri dove abili artigiani costruiscono imbarcazioni per la pesca, sarà piacevole passeggiare per le vie del paese ammirando le ultime botteghe degli apprezzati ceramisti napitini, un tempo molto più numerosi.
Caratteristici vicoli si inerpicano dalla marina alla piazza principale del vecchio centro, un elegante "salotto" in stile liberty, e offrono allo sguardo uno splendido paesaggio dal cosiddetto "spunduni" che domina tutta la costa, da Lamezia a Capo Vaticano.
Attraverso tipiche viuzze di disegno medievale si arriva al Castello, costruito nel 1486 da Ferdinando I d'Aragona, reso famoso per la condanna e fucilazione di Gioacchino Murat, il 13 ottobre 1815. Il "Maresciallo di Francia", cognato di Napoleone, nei giorni successivi alla Restaurazione sbarcò sulle coste di Pizzo cercando, da questa località, di liberare il Meridione dalla dominazione borbonica, ma qui trovò la morte. A quasi due secoli di distanza, ancora questo episodio getta una zona d'ombra nella memoria collettiva di Pizzo, quasi un sotterraneo senso di colpa per l'assassinio di un personaggio il cui valore fu riconosciuto solo a posteriori.
La costruzione aragonese si presenta al visitatore con sale recentemente restaurate a cura



Pizzo Calabro, Castello Murat.

dell'Assessorato Regionale ai Beni Culturali, che con un progetto di ampio respiro si pone l'obiettivo di salvare dalle intemperie e dal degrado gli appostamenti difensivi medievali più belli della Calabria. Altre tappe che vi segnaleremo raggiungono Roseto Capo Spulico, Vibo Valentia, Scilla e S. Severina.
Un ultimo suggerimento prima di lasciare Pizzo Calabro: vi consigliamo una sosta alla scogliera di Piedigrotta, dove potrete ammirare una splendida chiesetta scavata nel tufo di una grotta naturale che affiora dalla spiaggia. Qui, fede, leggenda e natura vi regaleranno un ricordo indelebile.

Mick Bagalà

Castelli nel Molise

Per gli amanti della storia, a partire da questo numero parleremo degli antichi manieri del Molise. Per la maggior parte si tratta di costruzioni di origine medievale, ma idealmente si riallacciano ad epoche molto più remote, a quelle strutture difensive che i Sanniti erigevano utilizzando grossi macigni.
Un itinerario può partire dall'alta valle del Volturno. La prima tappa del viaggio sarà il *Castello di Venafro*. Sulla rocca che si innalza a nord-est, al limite dell'area urbanizzata dai Romani, sorse nel X secolo un castello-recinto con torre quadrata.
Era il periodo in cui la dominazione longobarda sembrava sfaldarsi a causa anche delle continue scorrerie dei Saraceni, che dal mare risalivano il fiume.
Nel castello era quindi possibile asserragliarsi in caso di pericolo, proteggendo le derrate prodotte nel territorio circostante. La validità strategica del sito, poi, era indiscutibile e certo doveva essere stata già sfruttata in tempi antichissimi dai primi abitatori italici, perché traccia di mura ciclopiche sono state rinvenute sotto il mastio.
Dopo il terremoto del 1349 i duchi di Durazzo intrapresero l'opera di ricostruzione della città ed al castello furono aggiunti tre torrioni circolari.
L'introduzione della polvere da sparo e la diffusione di nuove tecniche militari resero necessarie, alla fine del XV secolo, ulteriori modifiche: comparve una braga merlata sui lati a ovest e a sud per proteggere le torri e venne rinforzato il muro settentrionale, che raggiunse lo spessore di cinque metri.
Nel XVI secolo una potente famiglia feudale molisana, quella dei conti Pandone, acquistò anche Venafro ed il castello assunse caratteristiche tipiche dei palazzi rinascimentali. La severa facciata fu alleggerita da quattro arcate a tutto sesto che formavano un loggiato con vista sulla pianura e sulla città.
Dal cortile, anticipato da un androne forse adibito a carcere, si diramavano sia i locali di servizio sia i percorsi per i piani superiori, riservati agli appartamenti privati e alle stanze di rappresentanza.
Di particolare interesse il grande salone con un soffitto a cassettone, la sala utilizzata nel '700 come teatro e due camere decorate con interessanti affreschi.
Venafro è facilmente raggiungibile in treno, con collegamenti da Roma, Napoli, Benevento, Pescara e Termoli.
Per informazioni si può contattare la Direzione regionale trasporto locale del Molise (tel. 0874/311133).

Rodolfo Valentini

Proposte dalla Sardegna

Chi ama ripercorrere le tracce del passato, potrà apprezzare la programmazione di *Visite archeologiche a Porto Torres*.
L'itinerario comprende gli scavi e le rovine romane di re Barbaro, il Museo archeologico di via Ponte Romano, la basilica di S. Gavino ed il sotterraneo Tre Martiri, interno all'area portuale. Per raggiungere Porto Torres da Sassari è stato individuato il treno 8914 (partenza alle ore 7.55); il rientro è invece previsto alle ore 13.40, con il treno 8921.

Dal 16 marzo scorso, è in distribuzione la guida *Cagliari in tasca e dintorni*. La pubblicazione contiene tutte le notizie e gli indirizzi utili per orientarsi nella città: hotel, ristoranti, negozi tipici, luoghi di ristoro, calendario delle manifestazioni, orari dei mezzi di trasporto ed una cartina stradale. L'iniziativa è promossa dall'associazione culturale "Isola Mediterranea" e dall'Assessorato allo Sport e Turismo del Comune di Cagliari.
Chi arriva alla stazione ferroviaria, potrà ritirare la guida rivolgendosi al punto "Informazioni", collocato nella prospiciente piazza Matteotti.

Giorgio Asunis

"Feste Vigiliane" a Trento

Dal 21 al 26 giugno, in onore del patrono San Vigilio, la città di Trento ospiterà la XIV edizione delle "Feste Vigiliane" che rievocano l'epoca cinquecentesca del Concilio.
Fra i tradizionali appuntamenti, ricordiamo la "Mascherada dei Ciusi e dei Gobj": nella cornice di piazza Duomo due squadre si contendono una simbolica "polenta". Il "Palio dell'Oca" consiste nella sfida, sulle acque dell'Adige, fra le zattere che rappresentano i quartieri della città per la conquista di un prezioso trofeo: un'oca.
Il "Processo della Tonca", invece, ripropone l'antica pena inflitta ai bestemmiatori i quali venivano immersi nelle acque del fiume; nella versione moderna la manifestazione assume le sembianze di una sorta di "confessione pubblica" fatta dalla città sulle proprie colpe. Sul Doss Trento si svolgerà poi la frugale "Cena benedettina de sancto Apolinario".
Accanto agli appuntamenti tradizionali, altri spettacoli ed iniziative culturali saranno ospitati nelle piazze e nelle vie di Trento, trasformate in palcoscenico. La notte di S. Vigilio, sulle rive dell'Adige, i fuochi d'artificio chiuderanno il ciclo delle feste.
Per informazioni ci si può rivolgere al Comune di Trento (tel. 0461/8843839), oppure al Centro servizi culturali S. Chiara (n° verde 167 013952).

Mario Benedetti

PROPOSTE

Genova, storie di mare e di avventure...

Il successo di pubblico riscontrato nel primo anno di vita (quasi 36 mila visitatori) ha convinto il Comune di Genova a trasformare il *Padiglione del Mare e della Navigazione* – un appuntamento di grande rilevanza per la città di Genova e per la sua immagine a livello nazionale e internazionale – in un'istituzione permanente.
Il Padiglione ha riaperto i battenti il 15 marzo scorso, al terzo piano dei Magazzini del Cotone, nell'area del Porto Antico.
Genova storie di mare e di avventure è il sottotitolo scelto per sintetizzare l'ampio patrimonio esposto: modelli, dipinti, armature, strumenti, oggetti legati ai diversi mestieri, arredi, tutto rievoca la storia e le tradizioni marinare.
In 2000 metri quadri di esposizione i visitatori ritrovano i segni di battaglie, commerci, naufragi, tecnologie, in un affascinante viaggio intertemporale.
La parte introduttiva dell'esposizione consiste in un programma computerizzato di visione di immagini (una successione di 700 immagini della durata complessiva di 10 minuti) antiche e moderne, che partono dal Porto di Genova per risalire a ritroso la storia marittima fino all'età di Andrea Doria.
L'esposizione vera e propria è costituita da una sequenza di ricostruzioni ambientali, che riproducono fedelmente le diverse fasi della vita marinara attraverso i secoli.
L'età di Andrea Doria: la sala riunisce testimonianze su Genova nel XVI secolo, con dipinti sul porto e dipinti marittimi realizzati per la corte di Andrea Doria, e comprende anche un grande modello di galea, da restaurare, di 7 metri di lunghezza per 6 di altezza.
L'Armeria della Darsena: è una sala dedicata ad Armi ed Armature provenienti dall'arsenale della Repubblica di Genova e custodite nell'antica Darsena, conservate nonostante la rivoluzione francese e l'unificazione sabauda. La struttura riproduce un deposito militare del Cinquecento, con l'esposizione dei materiali militari.
La Casa del Mercante: in questa sala si possono ammirare suggestivi momenti di vita quotidiana di quello che fu chiamato "Il secolo dei Genovesi" per il ruolo preminente che vi svolsero finanzieri e mercanti della Repubblica. Vi è riprodotta l'abitazione di un mercante del Seicento, arredata con mobili d'epoca e dipinti fiamminghi e italiani di celebri autori, e vi sono conservati gli atlanti geografici di allora, strumenti indispensabili per chi andava per mare tra Spagna, Fiandre e Italia.
Il Carruggio della Genova dell'Ottocento: questa sala ci porta in una via dell'antica Genova, sulla quale si affacciano le Botteghe del costruttore di polene, del velaio, del pittore di marine, dell'idrografo e di altri antichi mestieri legati alle attività marinare.
Il Cantiere Navale: è la ricostruzione di un Cantiere dell'Ottocento in legno – uno dei tanti

sparsi sulle coste intorno alla città negli ultimi anni della vela – di cui sono stati riprodotti una falegnameria perfettamente funzionante, la sala tracciati e gli uffici del direttore e del fabbro.
Il Brigantino: all'interno della mostra si può accedere alla riproduzione di una goletta di inizio secolo alla fonda nel porto di Genova, passando tra gli ambienti di bordo, nella cambusa o nella cabina del Capitano. Questa sala verrà prossimamente ampliata.
Il Piroscafo: la sala, la cui realizzazione partirà a breve, rappresenta lo scafo di un piroscafo in partenza.
Attraverso una passerella si arriverà a bordo e, camminando sul ponte, si osserverà la timoneria con gli strumenti originali, la sala nautica con gli attrezzi e gli oggetti per il carteggio, la ricostruzione di un ambiente di prima classe con tanto di tavola imbandita per la cena di gala, tavolo da gioco e angolo di sala delle feste.
L'età dei Transatlantici: la sala comprende le opere del Museo Navale di Genova, della Finmare, della Fincantieri, dell'Autorità Portuale e della Costa Crociere. In 400 metri quadri sono esposti 50 modelli, 30 opere d'arte e 150 foto di cinque secoli di vita sul mare.
Il Padiglione del Mare e della Navigazione nasce dalla collaborazione tra istituzioni pubbliche (Comune di Genova, che ne è proprietario e ne cura la direzione scientifica) e private: 75 aziende si sono costituite in Associazione nel maggio '96, nell'intento di restituire alla città la grande tradizione imprenditoriale dello shipping genovese.
Nell'ambito del Padiglione, l'Associazione valuta le proposte della Direzione scientifica e opera al fine di sviluppare, promuovere e attuare i progetti di valorizzazione dell'istituzione pubblica. L'Acquario di Genova, a cui è affidata la gestione del Padiglione, ne cura l'apertura, la custodia e la pubblicizzazione.

Le stazioni ferroviarie più vicine alla sede della mostra (che si trova, lo ricordiamo, accanto all'Acquario di Genova) sono Genova P.P. e Genova Brignole. Il Padiglione è aperto tutti i giorni dalle 10.00 alle 18.00 (nei festivi fino alle 19.00). L'ingresso costa 9 mila lire per gli adulti (biglietto individuale), 6 mila per i ragazzi da 6 a 12 anni, mentre è gratuito per i bambini da 0 a 5 anni. Sono previsti sconti per gruppi e scuole. Per informazioni: tel. 010/2463678.

F.B.

Modellismo & Natura '97

Rocca de' Baldi (Cuneo)
Sabato 12 luglio (dalle 14.00 alle 22.00) e domenica 13 luglio (dalle 9.00 alle 18.00)
Informazioni: tel. 0174/686255

L'A.M.M. – Associazione Modellisti Monregalesi e il Comune di Rocca de' Baldi (CN) organizzano una grande rassegna di modellismo (che abbraccia tutte le specializzazioni), in un suggestivo castello circondato da una natura incontaminata, a due passi dall'Oasi naturale Crava Morozzo.
La manifestazione prevede per domenica 13 luglio una borsa-scambio sotto i portici medioevali.



Andy Warhol, *Fish*, 1983

Andy Warhol. Dipinti per i bambini

Castello di Rivoli, Museo di Arte Contemporanea
Piazza del Castello - Rivoli (Torino)
Fino al 25 maggio '97, orario: dalle 10.00 alle 17.00 (sab. e dom. fino alle 19.00, primo e terzo giovedì del mese fino alle 22.00)
A cura del Dipartimento Educazione, in occasione della Biennale Giovani Artisti dell'Europa e del Mediterraneo.
Informazioni: tel. 011/9587256-9581547
Al secondo piano del Castello di Rivoli si può visitare (fino al 25 maggio, negli stessi orari) la mostra "Sipario": opere di Picasso, Balla, de Chirico, Savinio, Paolini, Cucchi.

Andy Warhol era un appassionato frequentatore di mercatini e negozi d'antiquariato, sempre alla ricerca di oggetti rari e molto attento, in particolare, ai giocattoli. Nel 1983 il mercante d'arte Bruno Bischofberger propose all'artista di eseguire una serie di dipinti dedicati ai bambini. «Quando portavo i miei bambini a visitare un museo – disse Bischofberger – dovevo alzarli perché potessero vedere i quadri. Allora ebbi l'idea di chiedere al mio amico Andy Warhol di dipingere quadri per bambini, che avessero come soggetto i giocattoli. Li avrei appesi nella mia galleria a un'altezza adeguata, in modo che li potessero vedere senza problemi». Warhol accettò con entusiasmo e realizzò una serie di opere di piccolo formato (28x36 cm) in cui riprodusse, anche ispirandosi alla sua collezione di giocattoli, soggetti appartenenti all'immaginario infantile: scimmie, pappagalli, panda, cani, gatti, orsacchiotti, clown, trenini. Il 3 dicembre 1983 i quadri vennero presentati in una mostra inaugurata alla Galleria di Bischofberger a Zurigo. Le tele furono disposte, appese all'altezza ideale per i bambini, in una sala pensata come un immenso acquario: una stanza le cui pareti erano state interamente tappezzate con una carta da parati che riproduceva il disegno di un pesce eseguito dall'artista. L'evento viene ora riproposto al Castello di Rivoli, con una selezione di circa trenta opere, esposte in una sala al terzo piano, che riproduce l'allestimento originario della mostra di Zurigo.

Cagnaccio di San Pietro. La magia dello sguardo

Brescia, Palazzo Martinengo, piazza del Foro, 6
Fino al 15 giugno 1997, orario: 9.30 - 19.30, chiusura lunedì
Informazioni: tel. 030/297551-2975502
Dalla stazione Fs si può utilizzare l'autobus della linea C (scendere alla fermata di piazzetta Martiri di Belfiore) o quello della linea Q (scendere alla fermata in corso Zanardelli).

Un omaggio a Natalino Bentivoglio Scarpa, meglio conosciuto come Cagnaccio di San Pietro, singolare figura del Nove-



Cagnaccio di San Pietro, *La ragazza e lo specchio*, 1932



Cagnaccio di San Pietro, *Dopo l'orgia*, 1928

cento italiano, per celebrarne il centenario della nascita. Di origini venete, Cagnaccio fu pittore autodidatta, artista versatile e indipendente, spirito ribelle e provocatorio.
Condusse solitario e appartato la sua breve vita, tra difficoltà e sofferenze. Si affermò negli anni Venti, imponendosi con un particolare realismo formale che richiama la "Nuova oggettività" tedesca.
Si caratterizzano per la violenta resa oggettiva i nudi eseguiti tra il 1927 e il 1928, *Zoologia*, *Dopo l'orgia*, *Primo denaro*, in cui l'artista si dimostra attento alle tematiche sociali.
La rassegna ospita sessantacinque dipinti di Cagnaccio provenienti da musei pubblici e collezioni private e comprende anche una sezione dedicata ai pittori contemporanei di Cagnaccio che diedero vita alla stagione del Realismo magico (Oppi, Donghi, Funi, Casorati, Edita e Mario Broglio, Dudreville, Marussing, Guidi).

Padova Eventi '97

Una proposta interessante dal Comune di Padova e dagli operatori di promozione turistica della città, che hanno messo a punto il pacchetto "Padova week-end": in programma, oltre al soggiorno (nel capoluogo ricco di tradizioni artistiche e culturali o nei bellissimi dintorni), è previsto l'ingresso omaggio ad una delle tre grandi mostre organizzate per il 1997.
La prima è *Viaggio nel Cosmo* (vedi "Amico Treno" n°2/97 pagg. 34-35) e si tiene fino al 15 giugno nel Palazzo della Ragione (ingresso da via VIII Febbraio; dalla stazione Fs si possono utilizzare gli autobus n. 3, 8, 12 o 18 con collegamenti ogni 10 minuti).
La seconda – fino al 1° giugno, tutti i giorni dalle 10.00 alle 20.00 – è una rassegna dedicata a *Maurice Utrillo*, allestita nelle sale del piano nobile di Palazzo Zabarella (ingresso via Zabarella angolo via S. Francesco; dalla stazione Fs si possono utilizzare gli autobus n. 3, 8, 10, 12 o 18 con collegamenti ogni 10 minuti). In mostra sessanta olii e una ventina tra disegni e gouaches, oltre a una sezione documentaria con materiale fotografico e proiezione di un film sulla vita dell'artista.
Protagonisti i paesaggi, le strade, i tetti, le case e i quartieri di Parigi.
La terza esposizione è *Da Padovanino a Tiepolo* (permanente, tutti i giorni dalle 9.00 alle 19.00 – chiusura lunedì) allestita da marzo '97 ai Musei Civici Eremitani (ingresso da piazza Eremitani, 8; dalla stazione Fs si possono utilizzare gli autobus n. 3, 8, 10, 12 o 18 con collegamenti ogni 10 minuti).

Città di Trento

45° Filmfestival Internazionale Montagna Esplorazione Avventura

Tra la fine di aprile e i primi di maggio, un importante appuntamento a Trento per chi ama il cinema, la montagna, l'esplorazione.
Si tratta di una rassegna di film, libri, riviste, mostre, dibattiti e assegnazione di premi per la letteratura di montagna.
Nell'ambito del Filmfestival si inseriscono l'*11ª Rassegna Internazionale dell'Editoria di Montagna* (fino all'11 maggio), la *Seconda Rassegna Internazionale delle Librerie Antiquarie della Montagna*, il *Premio Itas* del libro di montagna e il *38° Incontro Alpinistico Internazionale* sul tema "Il 2000 e l'Europa dei Sentieri – escursionismo e segnaletica".
Sono inoltre allestite alcune esposizioni di particolare interesse: una mostra dedicata al 125° anniversario della Sat, un'altra sulle minoranze etniche delle Alpi, una sugli strumenti musicali della tradizione alpina, la tradizionale *Mostra Filatelica*, una personale dello scultore-alpinista Mauro Corona (*Il Bosco Scolpito*), una rassegna fotografica e una mostra dal titolo *Montagna Grande Schermo: La Montagna*, che avrà per protagonista l'indimenticabile Spencer Tracy.
Informazioni tel. 0461/986120.

M.B.

Nick Raider. Indagini ad alto rischio

Certaldo (FI), Palazzo Pretorio
25 aprile - 1 giugno '97, orario: 10.00-12.00 e 16.30-19.30, chiusura lunedì
L'organizzazione è a cura del Comune di Certaldo e di Sergio Bonelli Editore, in collaborazione con le Ferrovie dello Stato. Ai visitatori in possesso di biglietto Fs sarà praticato uno sconto del 50 per cento sull'ingresso alla mostra.

Un'antologica su Nick Raider, il celebre eroe dei fumetti creato dalla fertile fantasia di Claudio Nizzi. Un intrigante percorso, attraverso numerose tavole originali e disegni inediti, alla scoperta dei personaggi, degli ambienti, delle strutture narrative e degli autori dell'affermata serie poliziesca.
L'esposizione, curata da Enzo Linari per la parte critica e da Fabio Calvetti per la progettazione scenografica, è resa ancor più suggestiva dalle ricostruzioni di scorci di New York, del Distretto C.le e dei luoghi più cari agli affezionati lettori delle avventure del poliziotto newyorchese, sempre coinvolto in indagini piene di suspance, ricche di colpi di scena, azioni mozzafiato, sparatorie, inseguimenti.

Mauro Scarpi

Città d'Ancona Enzo Cucchi

Ancona, Mole Antonelliana (ingresso lato Porta Pia)
Fino al 18 maggio '97, orario: 10.00 - 19.00
Informazioni: tel. 071/2225045
Dalla stazione Fs si può utilizzare l'autobus n° 1 o 1/4 in direzione centro; a piedi proseguire per via Marconi: il percorso è di circa 30 minuti.

Un'antologica sull'intera produzione di un affermato artista marchigiano contemporaneo, Enzo Cucchi. In esposizione, disposte su due livelli, sono presentate circa centottanta opere, tra dipinti, sculture e disegni, realizzate dalla fine degli anni Settanta ad oggi. Particolarmente curato l'allestimento, pensato in rapporto al progetto di recupero dell'imponente edificio, realizzato nel '700 dal Vanvitelli, da valorizzare come spazio espositivo e culturale di richiamo.



Mole Vanvitelliana, veduta dall'alto

GIUGNO E LUGLIO IN BICICLETTA

LIGURIA

Programma delle escursioni organizzate dal *Circolo Amici della bicicletta di Genova* per il mese di giugno '97.

Domenica 1 giugno *Dal Po alla Certosa di Pavia* – cicloescursione aperta a tutti: tra campi, paesini, fattorie e pioppeti, una pedalata da Stradella, vicino alle rive del Po, a Pavia, con visita alla Certosa.

Domenica 1 giugno *Sulle colline dell'Oltrepo' pavese* – cicloescursione aperta a tutti: da Stradella, risalendo su stradine panoramiche la valle Versa, in zone di importanti tradizioni enologiche, si pedala lungo i rilievi dei colli, attraverso le numerose piccole borgate, fino a Varzi, per poi discendere, tra le strade poco trafficate della valle Staffore, fino a Voghera.

Domenica 8 giugno *Il sentiero naturalistico del lago del Brugneto* escursione in bici e a piedi: una gita a pedali per raggiungere il lago del Brugneto, bacino artificiale dell'alta Val Trebbia, a circa 40 km da Genova. Poi una tranquilla camminata per un percorso pedonale, un sentiero di particolare interesse paesaggistico lungo la riva del lago.

Domenica 15 giugno *Il Parco del Monte Beigua* – cicloescursione treno + bici: un'esplorazione del singolare territorio del Monte Beigua, raggiungendo alte quote con il mare sullo sfondo.

Domenica 22 giugno *Bicinfamiglia al sentiero botanico di Ciae* – cicloescursione aperta a tutti: con il trenino di Casella, in bici e poi a piedi, su un sentiero con tavole che illustrano la flora della zona, fino ad un caratteristico mulino nei pressi di un fresco ruscello.

Da giovedì 26 a domenica 29 giugno *10° Cicloraduno Nazionale Fiab a Reggio Emilia* – Manifestazione di carattere nazionale. Una pedalata nella pianura reggiana gustando parmigiano, gnocco fritto, prosciutto e buon lambrusco.

Per informazioni: Circolo Amici della Bicicletta, via Caffa n°3/5 – 16129 Genova, tel. 010/3621357. Le gite ed escursioni aperte a tutti sono organizzate dall'Agenzia Faro Viaggi e Turismo, via Garibaldi n° 16r - Genova, tel. 010/2470854.

LOMBARDIA

Tre Associazioni di cicloamatori della Lombardia, *Ciclobby* di Milano, *Ciclocittà* di Varese e l'*A.RI.BI.* di Bergamo, hanno stipulato un accordo con la Direzione Regionale Fs della Lombardia per promuovere le escursioni in bicicletta abbinate al treno. L'uso combinato dei due vettori, nelle intenzioni dei contraenti, deve diventare uno dei cardini fondamentali del cicloturismo in Lombardia. In concreto, le Fs praticheranno condizioni tariffarie agevolate per le comitive con bici al seguito sui treni del trasporto locale nei giorni di sabato e festivi, mentre le Associazioni firmatarie si impegnano a programmare e ad effettuare almeno 30 gite nell'arco di un anno con treni del trasporto locale della Lombardia.

G.B.R.

SARDEGNA

Ciclando con il Cagliari Calcio è un'iniziativa proposta dall'Associazione "Città ciclabile" (aderente alla Fiab e all'European Cyclist Federation") per promuovere l'uso della bicicletta come mezzo per raggiungere lo stadio S. Elia quando la squadra del Cagliari gioca in casa (nell'attuale campionato, ancora il 20 aprile, il 18 maggio, il 1° e il 15 giugno). Il punto di raccolta è piazza Matteotti, dalla quale la carovana partirà in bici seguendo questo itinerario: viale Trieste, viale S. Avendrace, piazza S. Michele, via Is Mirrionis, via Campania, via Liguria, via Bacaredda, via Sonnino, viale Diaz, fino allo stadio S. Elia, superato il ponte Vittorio. A fine partita si segue l'itinerario inverso fino a piazza Matteotti.

I tifosi non cagliaritani, provenienti dalla linea dell'Oristanese e del Sulcis, possono partecipare all'iniziativa raggiungendo Cagliari in treno (utilizzando il servizio "Bici al seguito del viaggiatore" sui treni specificatamente individuati).

G.A.



TRENOTREKKING

EMILIA ROMAGNA

Niente automobile, niente inquinamento, niente stress da guida nei fine settimana primaverili ed estivi per gli escursionisti che vogliono trascorrere una domenica all'insegna della natura.

La Direzione Regionale trasporto locale Emilia Romagna, la Provincia di Bologna e l'Atc con la collaborazione del Club Alpino Italiano ripropongono infatti per il sesto anno consecutivo la collaudata formula del **Trekking col treno**. Si parte, naturalmente in treno, da Bologna, si scende a Porretta e si raggiunge, magari in bus, l'imbocco del sentiero da cui



comincia l'escursione a piedi. Per il ritorno a volte si cambia itinerario, ma alla fine della giornata è sempre il treno che ci riporta a casa.

Alcuni nuovi itinerari sono anche piuttosto impegnativi, come la Grande Traversata Transappenninica del 29 giugno, da Vernio a Porretta – 700 metri di dislivello, durata 9-10 ore circa – che utilizza all'andata un tratto della linea Direttissima e al ritorno un tratto della Porrettana.

Molte escursioni sono però accessibili anche ai più sedentari, ai bambini e agli anziani. È il caso di quella programmata per il 6 luglio sugli antichi percorsi dei pellegrini dei Giubilei medievali – 4 ore e 30 di percorrenza – o di quella del 20 luglio al rifugio di Monte Cavallo, sopra Granaglione, con tre itinerari (e gradi di difficoltà diversificati) ciascuno percorribile in circa 6 ore, per poi ritrovarsi a mangiare tutti insieme i saporiti piatti della cuci-



na montanara, tipica di questa parte dell'Appennino tosco-emiliano, preparati dalle Proloco della zona.
L'accoglienza riservata agli escursionisti di *Trekking col treno* si è andata affinando di anno in anno: per chi non vuole mangiare "al sacco", infatti, sono previste convenzioni con ristoranti e trattorie e spesso con gli organizzatori delle Proloco dei paesi visitati, che imbandiscono suggestive tavolate anche nelle piazze.
Le escursioni si effettuano tutte le domeniche dal 20 aprile al 26 ottobre – escluso il mese di agosto – e il 25 aprile e il 1° maggio.
Come di consueto la preparazione degli itinerari è stata curata dal Cai, mentre l'Ostello "2 Torri" di Bologna ha offerto anche quest'anno la sua collaborazione per il trasferimento con bus.

Calendario 1997 *Trekking col treno*
20 aprile – *Nei boschi di Lizzano in Belvedere*
25 aprile – *Sulle pendici del Montovolo, tra i colori di Giorgio Morandi*
1 maggio – *Sul rifugio di Monte Cavallo*
4 maggio – *Per mulattiere e antichi sentieri intorno a Porretta Terme*
11 maggio – *Nella valle e fra le grotte del Vergatello*
18 maggio – *Nei castagneti tra i fiumi Reno e Limentra*
25 maggio – *Sul crinale sinistro del Dardagna*
1 giugno – *Alle sorgenti del Reno*
8 giugno – *Nella foresta del Teso*
15 giugno – *Per vecchie carbonaie sulla riva destra del Reno*
22 giugno – *Fra le faggete del Corno alle Scale e del Monte Gennaio*
29 giugno – *La grande traversata transappenninica da Vernio a Porretta*
6 luglio – *Cascina di Spedaletto e Badia Taona sui percorsi dei pellegrini medievali*
13 luglio – *Sui gradoni del sentiero Ruffo del Corno alle Scale*
20 luglio – *Sul crinale che domina la valle del torrente Randaragna*
27 luglio – *I misteriosi boschi di Monte Cocomero*

Nada Gaudino



Lombardia

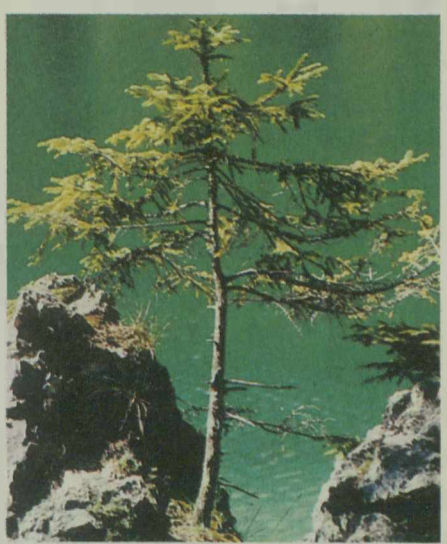
Anche in Lombardia è possibile fare trekking utilizzando il treno.

«È una scelta preferenziale la nostra: il treno è un mezzo sicuro, sul quale i giovani socializzano meglio», ha detto il presidente del *Trekking Italia* di Milano, che ha sottoscritto perciò un accordo con la Direzione Regionale Fs della Lombardia.
Sulle linee Milano-Genova, Milano-Tirano e Milano-Livorno sono stati individuati alcuni treni che servono località in cui si può praticare trekking con l'accompagnamento di esperti. *Trekking Italia* ha organizzato un programma di itinerari in queste località, riservato ai gruppi e alle comitive che scelgono il treno per raggiungerle.

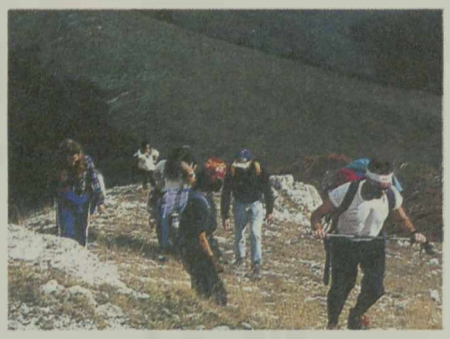
Sardegna

Treno Trekking '97, l'iniziativa a carattere nazionale avviata con il Club Alpino Italiano, è stata presentata a Parma il 22 marzo scorso, nell'ambito del salone "Green and Tour". In Sardegna il calendario prevede *un'escursione sul Monte Limbara* che verrà effettuata il **6 luglio '97**.
Per raggiungere Mandras, punto di raccolta del gruppo, gli escursionisti del sud dell'isola potranno partire il giorno prima e utilizzare il treno 3966 (Cagliari-San Gavino-Oristano-Macomer-Chilivani) pernottando a Berchidda, oppure potranno partire la mattina del 6/7 con il treno 3952 (Cagliari-San Gavino-Oristano-Macomer-Chilivani). Il gruppo giunto a Berchidda la sera prima si potrà unire all'altro utilizzando da Berchidda lo stesso treno. L'arrivo a Mandras è per le 10.00. Giunta a Mandras la comitiva inizierà l'escursione per il Monte Limbara, rientrando nel pomeriggio a Monti, dove è programmato un rinfresco offerto dall'Amministrazione comunale. Il rientro a Cagliari è stato previsto con il treno 8895, con partenza dalla stazione di Monti alle 18.35.

G.A.







UMBRIA

Per il terzo anno consecutivo la collaborazione tra la Direzione Regionale Fs e le Sezioni Cai dell'Umbria si è concretizzata nella realizzazione del calendario **Trenotrekking 1997**. Tra le escursioni con il treno, la più significativa sarà la traversata dei "Colli del Trasimeno" il 25 maggio, in occasione del raduno regionale (si prevede la partecipazione di oltre cinquecento persone).
Si riportano, di seguito alcune gite in programma:

Sezione di Foligno
10-11 maggio – *Isola del Giglio*
1 giugno – *Ferrovia Spoleto-Norcia*
22 giugno – *Notturna sul Monte Subasio da Spello ad Assisi*

Sezione di Spoleto
15 giugno – *Monte Calvo*

Per ulteriori informazioni ci si può rivolgere alle stazioni del Cai dell'Umbria

Giovanni Pinchi

NOTIZIE CHARTER

Le proposte primavera-estate '97

Nel programma del Marketing Turismo e Charter tante novità, pensate per chi desidera impiegare al meglio il tempo libero, per tutti i gusti e per ogni esigenza: per gruppi, famiglie, amici; per chi ama la natura, per chi preferisce itinerari artistici, per chi cerca il divertimento assicurato, per chi è interessato alle manifestazioni folkloristiche.
Tutti i treni in programma sono riservati esclusivamente ai passeggeri diretti nelle mete turistiche prescelte. Grazie ad accordi intrapresi con le Apt locali, con le Associazioni Guide Turistiche e le Società di Gestione dei luoghi di visita, sono previste particolari agevolazioni per i servizi e per le visite a terra.
Per l'acquisto dei biglietti dei Treni Turistici Charter ci si può rivolgere alle stazioni o alle agenzie di viaggio abilitate. È possibile richiedere il catalogo e ulteriori indicazioni in dettaglio agli Uffici Informazioni di stazione o direttamente alle Rappresentanze Territoriali del Marketing Turismo e Charter. Di seguito riportiamo i viaggi, le date e le mete prescelte.

DATA	DESTINAZIONE	PARTENZE
		dalla Toscana
25 aprile	GENOVA E L'ACQUARIO	da Firenze, Prato, Pistoia, Montecatini e Pescia
15 giugno	GARDALAND	da Pisa, Pontedera, Empoli e Firenze
29 giugno	GARDALAND	da Lucca, Montecatini, Pistoia e Prato
22 giugno	LE CINQUE TERRE	da Firenze, Prato, Pistoia, Montecatini e Lucca
		dal Veneto, Trentino e Friuli V.G.
15 giugno	GARDALAND	da Udine, Pordenone, Conegliano e Treviso
15 giugno	GENOVA E L'ACQUARIO	da Padova, Vicenza e Verona
22 giugno	GARDALAND	da Merano, Bolzano e Ora
		dal Piemonte
25 aprile	LE CINQUE TERRE	da Pinerolo, Torino e Alessandria
22 giugno	GENOVA E L'ACQUARIO	da Cuneo, Fossano e Mondovì
		dalla Liguria
25 aprile	EQUI TERME	da Genova, Chiavari e Sestri Levante
31 maggio	GARDALAND	da Genova, Ronco, Arquata e Novi
		dal Lazio
1 giugno	SPELLO	da Roma Ostiense, Tiburtina e Tuscolana
		dalla Lombardia
8 giugno	LE CINQUE TERRE	da Milano e Pavia
		dalla Sicilia
11 maggio	VILLAROSA	da Messina
18 maggio	VILLAROSA	da Catania
		dalla Puglia e dalla Basilicata
4 maggio	ORIA	da Bari
18 maggio	MELFI	da Melfi
18 maggio	POMPEI	da Potenza

Le novità del Servizio "Auto al Seguito"

L'offerta "Auto al Seguito" è stata ampliata, con la previsione di nuovi collegamenti nazionali ed internazionali sui quali è possibile utilizzare il servizio, e sono state introdotte particolari facilitazioni.

- **Nuovi collegamenti**: Torino-Crotone, Genova-Lamezia, Bologna-Lamezia, Roma-Lamezia, Firenze-Parigi, Milano-Parigi.
- **Nuove agevolazioni e facilitazioni**:
  - possibilità per il viaggiatore di spedire solo l'auto e di utilizzare un treno diverso;
  - introduzione di tariffe stagionali, ridotte del 30 per cento in bassa stagione e maggiorate del 15 per cento in alta stagione;
  - 10 per cento di sconto sulle tariffe auto per viaggi di andata e ritorno praticato ai possessori della "Carta Amicotreno" (escluso il periodo natalizio e pasquale e il periodo estivo dal 15 giugno al 15 settembre);
  - sconti per le tariffe auto (escluso alta stagione) per i dipendenti delle Aziende associate a "Programma in treno";
  - consegna a domicilio dei biglietti nelle città di Torino, Milano, Bologna e Roma;
  - copertura gratuita con il soccorso Aci sulle strade italiane per 30 giorni dalla data del viaggio.

Per informazioni e prenotazioni è possibile rivolgersi ai Terminal "Auto al Seguito", a tutti gli Uffici Informazioni di stazione e alle principali agenzie di viaggio, oppure si può contattare la sede c.le del Marketing Turismo e Charter – Servizio "Auto al Seguito" di Firenze, tel. 055/2356233.

I NUMERI DEL CHARTER

Marketing Turismo e Charter Fs
Sede C.le: Piazza Unità d'Italia, 1 - 50123 Firenze
tel. 055/2352796 fax 055/2352266

RAPPRESENTANZE TERRITORIALI	N° TELEFONO	N° FAX
Piemonte - Valle d'Aosta	11/6653983	011/6653984
Liguria	010/267833	010/2742197
Lombardia	02/63712672	02/63712462
Triveneto	045/8092354	045/8092507
Emilia Romagna	051/6303366	051/6303912
Marche	0541/703537	0541/703539
Toscana - Umbria	055/2352712	055/2352266
Lazio - Abruzzo - Sardegna	06/84905161	06/84905255
Campania - Molise	081/5625301	081/5625161
Puglia - Basilicata	080/5732862	080/5213348
Sicilia - Calabria	090/713170	090/713170

Lettere&lettere

COME ABBONARSI AD "AMICO TRENO"

Tanti lettori ci hanno scritto – soprattutto tramite posta elettronica – chiedendoci informazioni sull'abbonamento ad "Amico Treno". Riassumiamo, di seguito, le modalità per sottoscrivere l'abbonamento al nostro periodico.

Da marzo '97 l'abbonamento annuale ad "Amico Treno" costa:
- 15 mila lire (30 mila per l'estero)
- 10 mila lire per i possessori di abbonamento mensile Fs o integrato

È gratuito soltanto:
- per i possessori di abbonamento Fs annuale (o Plus 13 mesi)
- per i possessori di abbonamento Fs integrato annuale (escluso "Metrebus Roma")
- per chi decide di acquistare la "Carta Amicotreno"

Per richiedere l'abbonamento alla rivista è necessario eseguire un versamento in conto corrente postale, specificando sul bollettino i propri dati: cognome - nome - indirizzo - età - professione - n° di telefono.

Il numero di conto corrente è: **22771208**
intestato a **Ferrovie dello Stato S.p.A. - Amico Treno - Piazza Freud n° 1, 20154 Milano**
Per il versamento si può utilizzare il modulo di conto corrente, in parte precompilato, allegato al periodico.

N. B. Per accelerare le procedure di abbonamento, consigliamo ai richiedenti di inviare alla redazione di "Amico Treno" (Corso Magenta n° 24, 20123 Milano - fax n° 02/72439464) una comunicazione, allegando fotocopia della ricevuta del versamento.

- Il richiedente in possesso di abbonamento Fs o integrato mensile dovrà indicare nella causale di versamento il tipo di abbonamento e il numero.
- Il richiedente in possesso di abbonamento Fs integrato annuale dovrà solo inviare alla redazione di "Amico Treno" una comunicazione
  - specificando i propri dati (cognome, nome, indirizzo, età, professione, n° di telefono)
  - e allegando fotocopia del proprio abbonamento.
- Il richiedente che ha acquistato la "Carta Amicotreno" avrà automaticamente diritto all'abbonamento gratuito al giornale.

COME RICHIEDERE I NUMERI ARRETRATI DI "AMICO TRENO"

I numeri arretrati di "Amico Treno" costano **4 mila lire** a copia (**8 mila lire** per spedizioni all'estero).
Chi desidera la spedizione al proprio domicilio di numeri arretrati della rivista dovrà
- effettuare un versamento in c/c postale (per un importo complessivo pari al numero di copie richieste). Il numero di conto corrente è: **22771208** intestato a **Ferrovie dello Stato S.p.A. - Amico Treno - Piazza Freud n° 1, 20154 Milano**.

- inviare alla redazione di "Amico Treno" (Corso Magenta n° 24, 20123 Milano - fax n° 02/72439464) una comunicazione, specificando
  - i propri dati (cognome, nome, indirizzo)
  - il numero (mese) e l'anno della/e copia/e che vuole ricevere
  e allegando fotocopia della ricevuta del versamento effettuato.

DIFFICOLTÀ E... LOTTERIE

Caro "Amico Treno", questo messaggio ha tre scopi. Il primo è quello di verificare se la posta elettronica con voi funziona, perché, se si deve prendere esempio dai treni, allora qualche dubbio può sorgere. Anche perché (secondo scopo) ho provato ad accedere al vostro sito Internet e con l'indirizzo «www.amicotreno.com» compare la finestra di dialogo che dice «the server is does not have a DNS entry», mentre con l'indirizzo «www.fst-sf.it/amicotreno» il messaggio comunica «access is forbidden».

Ultimo scopo è quello di segnalarvi di essere in possesso di abbonamento annuale integrato Ami-Fs (O/A 96004599) per la rete urbana di Genova e quindi gradirei poter continuare a ricevere gratuitamente la vostra apprezzabile e apprezzata rivista.
Quest'ultima ha un po' la stessa funzione dei biglietti della lotteria, acquistati non tanto per la estremamente improbabile vincita, quanto per la concreta possibilità di sognare. Infatti i vostri articoli che parlano di miglioramento del servizio, con prospettive di materiale più funzionale e confortevole, di stazioni più pulite ed efficienti, di personale più professionalizzato, aprono

veramente la fantasia ai sogni, che subito tuttavia svaniscono non appena si torna alla più desolante realtà di dovere prendere tutti i giorni il treno per andare al lavoro.
Molti auguri, comunque, sia per il vostro impegno editoriale che per la funzionalità delle Fs.

Alfredo Bezzi - Genova

La nostra posta elettronica funziona e ci testimonia giorno per giorno la vicinanza ai lettori, anche se abbiamo avuto qualche difficoltà con la registrazione del sito Internet (l'annunciato www.amicotreno.com).
Ormai gli inconvenienti "tecnici" dovrebbero essere superati. In ogni caso, digitando: www.galactica.it/amicotreno, potrà avere facilmente accesso alle nostre pagine.
I problemi come vede, caro signor Bezzi, ci sono – e questo vale anche per i treni (poco puliti, in ritardo ecc.) – ma non sono mai insormontabili per chi si attrezza: ci segua con fiducia (continuando a leggere i nostri articoli e utilizzando i treni delle Fs per recarsi al lavoro).
Per ricevere il periodico può trasmetterci i suoi dati anche via e-mail. Non dimentichi però di inviarci una fotocopia del suo abbonamento annuale integrato.

ACQUA PASSATA

Egregio ing. Vaciago, sono un giovane ingegnere civile che si occupa di infrastrutture di trasporto (anche se dal punto di vista della progettazione e direzione lavori e non di pianificazione o gestionale).
Vivendo a Roma, ho seguito con interesse l'evoluzione del sistema del trasporto locale della mia città dal '93 ad oggi e in particolare ho apprezzato gli sforzi compiuti da lei quando era capo del gruppo Atac-Cotral (tra le varie riprove, una cortese risposta ad una mia lettera al giornale "Amico Metrebus").
Quando lei è stato estromesso sono rimasto molto deluso perché ho visto incrinarsi quel rapporto di fiducia tra l'Assessore alla mobilità e i vari soggetti artefici dell'integrazione, in particolare le Fs, e ho visto subito il pericolo di un non avanzamento (che ovviamente corrisponde a passi indietro) di tutto ciò che è legato all'integrazione tariffaria (azienda unica, biglietterie uniche, pianificazione integrata, investimenti "unici" ecc. ecc.). Penso che l'operato del suo successore e le gravi difficoltà del Cotral non facciano che confermare le mie paure.
Ora le chiedo molto francamente, perché lei è stato mandato via?
Pensa che ora, con la Direttiva Prodi (che poi è una Direttiva dell'Ue), il trasporto locale Fs e quindi i binari possano diventare finalmente di un'unica azienda o di un'unica "Autorità" all'interno della quale possono fornire servizi di trasporto vari soggetti magari anche privati?
Saremo sempre sotto la spada di Damocle dei sindacati che si oppongono sempre e comunque a qualsiasi riforma? Voi in Fs ne sapete qualcosa perché i sindacalisti diventano dirigenti...
La ringrazio e la saluto con stima

Paolo Marchetti - Roma



Caro Marchetti, le ragioni della mia "estromissione" dalle Aziende romane di trasporto furono spiegate dall'editoriale *Politica e trasporti: arrivederci Roma* del numero 1/96 di "Amico Treno".
Acqua passata. La dura legge dei numeri ha avuto ragione delle illusioni dei politici e la collaborazione con Atac e Cotral sta riprendendo a pieno regime, sotto la regia del Consorzio Metrebus.
La Direttiva "Prodi", che – come giustamente lei sottolinea – è essenzialmente una parafrasi della Direttiva Ue 91/440, contribuirà a un ridisegno del trasporto locale Fs, insieme a due contestuali processi:
- la regionalizzazione del finanziamento (Ddl "Bassanini" in approvazione alle Camere);
- il rinnovo del Ccnl dei ferrovieri (con l'introduzione dei nuovi turni per macchina e viaggiante tarati sulle esigenze del trasporto locale).
Sulle autorità – e anche sui sindacalisti – lei fa un po' di confusione: ma è giovane ed è scusato in anticipo (attento: la gioventù è una malattia da cui si guarisce!).
La conoscerei volentieri.
Cordialità

Cesare Vaciago

COMPLIMENTI E CRITICHE

Salve, mi chiamo Massimiliano e vi scrivo durante una pausa della noiosissima stesura della mia tesi di laurea... Sono sempre stato un amante del treno e dei viaggi in genere e, negli ultimi sei anni, un assiduo frequentatore della linea Pisa-Firenze. Non posso assolutamente lamentarmi del servizio offerto su tale relazione in quanto il numero dei treni disponibili è veramente elevato e la loro puntualità sempre accettabile. Ma siccome voi preferite le critiche ai complimenti, eccovi una serie di considerazioni su vari argomenti che vorrei che voi commentaste.
1) Trovo giusta l'obliterazione dei biglietti prima della partenza, ma vorrei anche che l'operazione si potesse fare più facilmente. Mi spiego: spesso nella stazione di Firenze S. M. N. molte macchinette non timbrano in quanto prive di inchiostro. Si assiste così allo spettacolo di decine di passeggeri che si spostano di binario in binario alla ricerca dell'obliteratrice "buona".
2) In relazione alla "offerta lancio" della Carta Amicotreno a sole 69 mila lire, sarebbe buona cosa comunicare con largo anticipo ai possibili acquirenti l'elenco dei treni verdi disponibili a partire dalla prossima estate. La parte più appetibile dell'offerta è sicuramente la possibilità di ottenere uno sconto del 50 per cento su determinati treni. Io non sono però disposto a pagare subito senza sapere se e quanto potrò risparmiare sui treni che utilizzo abitualmente.
3) Ricordo che tempo fa si era parlato dell'acquisizione da parte delle Fs di alcuni Pendolini diesel destinati alla tortuosa rete sarda. La notizia mi aveva incuriosito, però da circa un anno non se ne sa più nulla. Il progetto andrà in porto?
4) Che ne direste di inserire delle didascalie a commento di tutte le foto ferroviarie che pubblicate su "Amico Treno"? Mi piacerebbe sapere sempre dove esse siano state scattate e soprattutto quali siano i treni "immortalati".
5) Sul numero di gennaio di "Amico Treno" viene indicata la presenza di un vostro sito Web all'indirizzo "www.amicotreno.com". Io però non ne ho trovato traccia in rete. È stato un errore oppure lo si sta ancora allestendo?
Vi auguro buon lavoro e vi ringrazio fin d'ora per le risposte che sicuramente mi fornirete.

Massimiliano Pani - Pisa

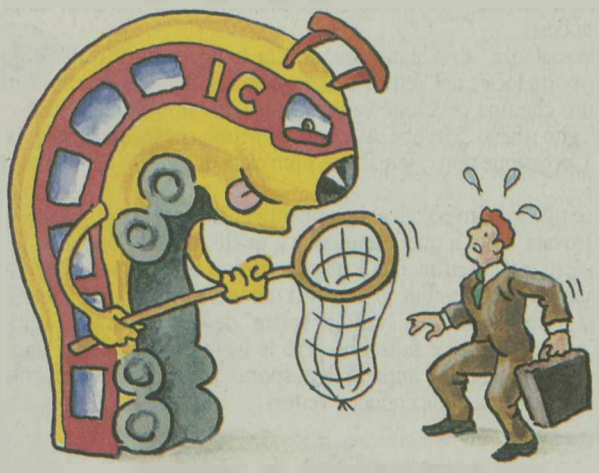
Non è esatto dire che preferiamo le critiche ai complimenti: la verità è che non vorremmo correre il rischio di abbandonarci alla felicità suscitata dai commenti favorevoli, dimenticando – anche se per poco – i giudizi poco lusinghieri sul servizio offerto ai clienti del trasporto ferroviario.
Le tue osservazioni sulle "macchinette obliteratrici" che non inchiostrano a sufficienza i biglietti a Firenze S.M.N. sono state già trasmesse ai colleghi interessati.
L'elenco completo dei "green trains" l'hai già trovato in anticipazione su questo numero del giornale e sarà pubblicato con l'edizione estiva dell'Orario Ufficiale.
Puoi comunque stare tranquillo sulla convenienza dell'acquisto prima del 31 maggio!
In merito ai pendolini diesel in Sardegna, sono state definite le specifiche tecniche, mentre è in corso di definizione la modalità di affidamento della fornitura. Dalla formalizzazione passeranno circa due anni e mezzo.

Cercheremo di non dimenticare più le didascalie (quando mancano, però, è solo perché non sono particolarmente significative).
Se dovessi incontrare difficoltà a collegarti con noi attraverso il "www.amicotreno.com", puoi senza indugio digitare "www.galactica.it/amicotreno", sicuro di accedere alle nostre pagine.

QUANDO DUE BINARI NON BASTANO

In una lettera inviata a settembre alla Direzione Regionale Trasporto locale del Veneto abbiamo criticato il fatto che il potenziamento del servizio Intercity venisse effettuato a scapito delle altre categorie di treni.
La risposta che abbiamo ricevuto, pur chiamando in causa un progetto europeo di "miglioramento e velocizzazione del servizio", per vari motivi non ci soddisfa.
Per i pendolari un miglioramento nella qualità del servizio ferroviario non può certo essere rappresentato dall'accresciuto numero di IC; per gli spostamenti locali sono infatti ben più importanti il numero di collegamenti giornalieri, la loro distribuzione nell'arco della giornata, la convenienza, la puntualità, piuttosto che la riduzione dei tempi di percorrenza, che viene peraltro notevolmente ridotta dal tempo speso in biglietteria per l'acquisto del supplemento.
Nelle tratte che interessano i pendolari, inoltre, il vantaggio in termini di tempo è molto modesto, basti pensare ad esempio che Interregionali e Diretti percorrono il tragitto Vicenza-Venezia in un tempo variabile fra i 52 e i 58 minuti, mentre un Intercity ne impiega 52.
La sostituzione degli Interregionali con gli Intercity dunque è non richiesta ma imposta, al punto che in alcune fasce orarie non c'è nemmeno la possibilità di scegliere tra le varie categorie di treni; in questa situazione non ha senso richiedere il pagamento di un supplemento, in quanto l'utente non "preferisce" l'Intercity ad altri treni meno confortevoli, ma ne usufruisce solamente perché in quel momento non ha altre alternative.
Gravemente danneggiati sono poi gli utenti di quelle località (medie-piccole) che non rientrano nelle fermate degli Intercity: la loro libertà di movimento (dato che il servizio locale è stato drasticamente ridimensionato) viene in questo modo fortemente ridotta.
Il nostro sospetto è che il supplemento sia un mezzo per aumentare di fatto il prezzo reale del biglietto, senza che ciò risulti rilevabile ai fini, per esempio, del controllo e dell'adeguamento delle tariffe al costo attuale della vita.
Da più persone ci è stato inoltre segnalato che il servizio di base è notevolmente peggiorato: oltre alla riduzione di Regionali e Interregionali è stata riscontrata una diminuzione delle carrozze disponibili.
Anche questa sembra una mossa per incentivare, scorrettamente, il servizio IC, dato che esso punta molto sulla comodità e sul comfort di viaggio.
Era stato poi deciso di applicare un supplemento anche ad Interregionali ed Espressi, senza dare una spiegazione plausibile né del motivo di questa iniziativa, né del suo successivo rinvio a data da destinarsi.
*Poiché siamo convinti che "**qualità**" significhi anche e soprattutto chiarezza nei rapporti con il cliente, cui si deve garantire un'informazione precisa e puntuale delle iniziative intraprese, ci sembra lecito esigere una spiegazione chiara e dettagliata a questo proposito.*
Un ulteriore aspetto della qualità che notiamo essere ben presente nel resto dell'Europa è la flessibilità nelle offerte proposte.
In questo campo anche in Italia non mancano gli aspetti positivi:
- *sono stati introdotti gli abbonamenti settimanali (che si possono peraltro migliorare);*
- *è stata prevista la possibilità di rimborso/duplicato per l'abbonamento annuale;*
- *sono disponibili abbonamenti integrati.*

Ci trova invece in totale disaccordo la decisione di rendere solare la validità degli abbonamenti. Questa misura è un notevole passo indietro rispetto alle condizioni precedenti, in quanto molti utenti interessati a coprire solo determinati periodi dell'anno (per esempio gli studenti universitari) si vedono costretti a soluzioni di compromesso, che non soddisfano a pieno le loro esigenze ed aumentano notevolmente il costo per ogni corsa effettuata. È infatti ovvio, per esempio, che durante le vacanze di Natale gli studenti non utilizzano il treno ma sono in questo modo comunque costretti a pagare 15 giorni.
Su tale questione è sin dall'inizio mancata la necessaria informazione: molti utenti, infatti, hanno acquistato l'abbonamento ad ottobre inoltrato e sono poi stati costretti a ricomprarlo il 1° di novembre, pagando quindi inutilmente almeno una settimana.
Siamo certi che queste problematiche sono profondamente sentite dagli utenti, dato che, nel giro di due mesi, molti (1.062) si sono uniti alla nostra protesta, mentre altri addirittura hanno scelto mezzi di trasporto alternativi, che risultano effettivamente più comodi ed economici rispetto al treno (è sufficiente infatti che più persone viaggino su una sola automobile per ridurre notevolmente i costi).



Arriviamo infine alle richieste specifiche pervenuteci da più persone:
- *aumentare il numero di carrozze di seconda classe degli Interregionali e dei Regionali, in special modo per i treni D 2709 (in partenza da Brescia alle 06.15), D 2711 (in partenza da Brescia alle 06.47) e iR 2110 (in partenza da Venezia alle 17.05);*
- *in alternativa, ripristinare quanto meno il numero di vetture circolanti fino a maggio '96, specialmente nei giorni più critici (lunedì e venerdì);*
- *inserire fra Treviso e Vicenza un treno nella fascia oraria tardo-mattutina, in modo da consentire l'arrivo a Vicenza nel primo pomeriggio (da Castelfranco per Vicenza il primo treno successivo al D 2824 delle 10.19 è il R 5644 delle 13.49);*
- *mantenere un ragionevole equilibrio quantitativo tra gli IC e le altre categorie di treni, per non creare disparità tra le offerte alle diverse fasce di utenti.*

In rappresentanza di 1.065 utenti di cui alleghiamo le firme
Andrea D'Ascanio - Pierangelo Molon - Fadi Onza

L'intensificazione della frequenza degli Intercity sulla linea Milano-Venezia è stata realizzata nell'ambito di un progetto, denominato "Eurostar", che mira alla velocizzazione del servizio e al miglioramento degli standard qualitativi sull'intera rete europea. E purtroppo quando si hanno a disposizione due soli binari non è facile conciliare le aspettative di chi vuole viaggiare su distanze medio-lunghe ad oltre 200 chilometri all'ora con le esigenze di chi si sposta su percorsi più brevi, misurando la qualità del servizio su parametri alquanto diversi, come la frequenza dei collegamenti, le coincidenze ecc.
La soluzione più ragionevole sarebbe l'aumento della capacità della rete, i tanto agognati "raddoppi", per avere linee dedicate al trasporto locale. Ma ve lo ricordate il supplizio di Tantalo? Ogni volta che sembrano a portata di mano, si allontanano. Quindi, per non tirare la coperta – sempre troppo corta – tutta da una parte, non resta che sopprimere alcuni treni. È una decisione spiacevole, che tuttavia viene adottata in modo da salvaguardare gli interessi del maggior numero di clienti, adeguando il più possibile l'offerta alla domanda. In ogni caso vogliamo ricordare che fra Milano e Verona il servizio è rimasto invariato, mentre fra Verona e Venezia, dove il traffico è meno consistente, con l'entrata in vigore dell'orario invernale la soppressione di alcuni treni è stata comunque in parte compensata con l'inserimento di nuovi Diretti.
Un discorso sulle frequentazioni va fatto anche a proposito della richiesta di aumentare la ricettività di alcuni convogli. Dai dati che ci sono stati forniti risulta infatti che il D 2709, con una disponibilità di 1.050 posti a sedere, nei giorni feriali registra una utilizzazione media di 950 unità. Solo il lunedì, e limitatamente alla tratta Vicenza-Padova, si riscontrano punte di poco superiori alla capienza. Non dissimile è la situazione del D 2711 (al quale il lunedì sono state peraltro aggiunte due vetture di prima classe) e dell'iR 2110.
L'istituzione di un nuovo treno da Treviso a Vicenza nel primo pomeriggio infine, è sconsigliata dalla scarsità di materiale rotabile e dall'esi-

guità della domanda, che finirebbe per procurare ricavi di gran lunga inferiori ai costi.
Queste, in sostanza, sono le motivazioni che hanno impedito alla Direzione Trasporto locale del Veneto di accogliere le richieste avanzate. Tuttavia il fatto che una petizione venga firmata da oltre mille persone ci sembra degno rilievo. Sarebbe dunque opportuno che il confronto proseguisse. L'occasione può essere il prossimo ciclo di incontri con la clientela.
Per quanto riguarda invece gli abbonamenti, ci pare che la soluzione sia già stata trovata: oltre a quelli annuali e a quelli mensili sono stati infatti introdotti quelli settimanali, che permettono alla clientela di gestire in maniera molto flessibile gli acquisti dei titoli di viaggio. Per qualcuno resta il problema della "validità solare" degli abbonamenti settimanali. La sua abolizione porrebbe però le Fs in una situazione anomala rispetto a tutte le altre imprese di trasporto, rendendo praticamente irrealizzabile l'integrazione con altri vettori.

UNA VOCE NON PIÙ IN SORDINA

Sono un ragazzo di 21 anni e leggo (apprezzandola molto) la vostra rivista, fin dai primi numeri, prima "dandole la caccia in stazione" poi abbonandomi, anche se non ho mai fatto sentire la mia voce.
Leggo sul numero di gennaio appena arrivato (in fin dei conti oggi è solo l'11 febbraio) della proposta di far pagare l'abbonamento ad "Amico Treno" e devo dire che mi trovo d'accordo con questa decisione: troppe volte mi è capitato di vedere pile della rivista, specie numeri arretrati, abbandonate sulle mensole delle biglietterie, sulle panchine, destinate a essere sparse per tutta la stazione dai soliti vandali e poi magari essere cestinate in massa. Il pagamento, anche di una cifra bassa come duemila lire, eliminerà questa situazione anche se di certo non aumenterà il numero dei lettori.
A proposito degli abbonamenti e della situazione delle linee di Genova, devo mettervi al corrente di alcune cose.
1) Io sono possessore di un abbonamento mensile integrato Amt-Fs valido sulla rete di Genova, quindi, stando a quanto ho letto, dovrei aver diritto alla tariffa da 10 mila lire per l'abbonamento alla vostra rivista. Ora, fino a dicembre, la mia condizione di abbonato a Amt-Fs era attestata da una tessera annuale, che mi permetteva l'acquisto dei biglietti integrati mensili, mentre, da gennaio, chiunque può acquistare un abbonamento mensile (sul quale è necessario scrivere i propri dati personali) senza che le ferrovie sappiano chi userà l'abbonamento e se quella persona utilizzerà questo tipo di abbonamento per tutto l'anno o solo per quel mese. Ora come faccio io, e tutti i lettori di Genova nelle mie condizioni che volessero abbonarsi alla rivista, a dimostrare di possedere un abbonamento mensile?



2) Per motivi di studio utilizzo il treno (tratta Genova Sestri Ponente-Genova Brignole e saltuariamente Genova Borzoli-Genova Brignole) anche quattro volte al giorno, approfittando della ricchezza di corse su queste linee. Vorrei quindi esprimervi alcune opinioni di un assiduo viaggiatore.
a) I treni "dei pendolari" da Genova Brignole per Savona (partenze previste 18.19, 18.35, e 18.50 lim. Voltri) sono perennemente in ritardo e pienissimi fino da Brignole (tempo di riempimento cronometrato 30 secondi). A volte mi è capitato (e non solo a me) di rimanere bloccato in mezzo a uno scompartimento e di dover scendere a Pegli invece che a Sestri e questo pur alzandomi con 5 minuti di anticipo (e 5 minuti su un percorso nominale di 19 non sono pochi), per non parlare degli "sballottamenti" (scusate il termine) quando non ci si riesce a sedere pur salendo a Brignole (se non altro in questo caso è più facile farsi largo fino alla porta). Ora, non so se le condizioni di questi treni rimangano tali fino a Savona o se sia una situazione limitata all'area urbana (cioè fino a Genova Voltri), possibilità, quest'ultima, che penso renderebbe antieconomica l'aggiunta di un ulteriore vagone, certo che vedere a volte la gente a Sampierdarena (seconda fermata) che non riesce a salire...
b) Su praticamente tutti i treni (sia quelli pieni in cui è effettivamente impossibile attraversare, sia in quelli semivuoti) vi è l'assenza cronica dei controllori (o meglio se ci sono non si fanno vedere) con i risultati di evasione che ben si possono immaginare.
c) Nonostante da 2 anni a questa parte il tempo impiegato nell'orario per percorrere la tratta Genova Sestri-Genova Brignole sia diminuito da 21/20 minuti a 19/18 minuti, il tempo di percorrenza effettivo rimane spesso e volentieri di 23/25 minuti, a cui si vanno ad aggiungere i soliti 3 o 4 di ritardo già accumulato prima di Sestri e misteriose soste in galleria tra Principe e Brignole di durata varia per un totale che spesso sfiora o supera i 10 minuti. Certo non sono tantissimi, se però si considera che sulla tratta metropolitana (Voltri-Nervi 50 minuti da orario) dovrebbe esserci un treno ogni 25 minuti circa (come abbondantemente pubblicizzato) e che spesso i treni arrivati alla fine della corsa devono subito ripartire già in ritardo nella direzione opposta, anche i dieci minuti di ritardo si fanno sentire. Per non parlare della tratta che da Genova va verso Acqui (credo ora sottoposta a dei lavori, è diverso tempo che non uso quella linea) dove spesso i treni della mattina arrivavano a Genova con più di mezzora di ritardo.
d) I treni che effettuano la tratta metropolitana sono spesso sporchi (vetri unti e incrostati anche dall'interno, cartacce, resti di adesivo di cartelli tipo "Porta non funzionante" ancora attaccati sulle porte). Senza contare l'assenza di portacenere/portarifiuti (di vandali ce ne sono già tanti, invogliarli anche...).
Fiducioso che quanto ho scritto non verrà cestinato senza essere letto, vi porgo i miei più distinti saluti.

Alessio Sbarbaro - Genova

Grazie per gli apprezzamenti espressi nei confronti della nostra rivista e per la condivisione della scelta di renderne *onerosa* la lettura. Anche noi sappiamo che la decisione di far pagare l'abbonamento non contribuirà ad aumentare la schiera dei nostri lettori, ma non ci rimanevano molte alternative per poter continuare la pubblicazione di "Amico Treno": i costi – in particolare quelli delle spedizioni postali – erano diventati insostenibili. Confidiamo, però, nei risultati della recente ricerca dell'Istituto Cirm che ci ha fornito dati incoraggianti.
Se ci invierà la fotocopia del suo abbonamento mensile integrato, potrà versare solo 10 mila lire per il suo abbonamento annuale alla rivista.
I problemi di affollamento dei treni che lei utilizza e i frequenti ritardi che gli stessi subiscono sono noti al nostro Direttore Regionale della Liguria, ma non si stanchi di segnalarceli.
Gli aspetti legati alla mancata effettuazione del servizio di controlleria, alla pulizia (o meglio alla *sporcizia*) e ai fenomeni di micro-vandalismo saranno presto oggetto di una vera e propria *offensiva* dell'Area Trasporto Metropolitano e Regionale: ci aiuti con consigli e... critiche.
Grazie.

UN'AMICA MENO PIGRA

Gentilissimi amici di "Amico Treno", ho ricevuto qualche giorno fa, sempre con piacere, la vostra bella ed interessante rivista (numero di gennaio) ed appena ho letto che potevate ricevere posta via e-mail ne ho subito approfittato.
Era da tanto che avevo voglia di scrivervi, ma la pigrizia di prendere in mano carta e penna mi faceva sempre rinunciare; in questo modo mi trovo più comoda e più invogliata.



Prima di tutto voglio ringraziarvi per avermi inserito tra i vostri abbonati anni fa, perché, dopo avervi conosciuto e aver iniziato a leggervi, mi scopro tutte le volte in attesa del vostro interessantissimo editoriale. Vi ritengo interessanti perché come vostra cliente da anni ed anni – otto come pendolare per lavoro tra Milano e Pavia e ventisette, di vita, come scelta per raggiungere la meta delle mie vacanze, prima con la famiglia e poi con gli amici (vi preferisco infinitamente alla macchina) – riesco ad informarmi e a capirvi, a conoscere le novità e gli sforzi che fate per migliorarvi (cosa che, ad essere onesta, riuscite ad ottenere). In effetti, i ritardi "mostruosi" di qualche anno fa si verificano ormai solo raramente, adesso ci sono solo ritardi sopportabili. È bello che ci diate la possibilità di far sentire la nostra voce, che non vogliate come "clienti" solo passivi viaggiatori e che, oltre a considerarci "amici", vi preoccupiate anche di ascoltarci. Non solo, ma so che quando potete venite incontro al cliente. E a questo proposito vi vorrei ringraziare per un favore che le Fs mi hanno fatto anni fa. Dopo l'arrivo a Rogoredo della linea 3 della metropolitana milanese, avete previsto tra le fermate dei treni che vanno e vengono da Genova quella alla stazione di Milano Rogoredo (che io ed un gruppo di colleghi e studenti milanesi vi avevamo chiesto raccogliendo decine di firme sul treno), consentendoci di prendere le coincidenze con altri mezzi e quindi di arrivare a casa prima.

A proposito di ritardi, avrei delle domande e delle osservazioni da fare (spero non ve ne abbiate a male se mi sfogherò un po').

Ogni volta che il treno da Ventimiglia-Genova delle 17.14 arriva a Pavia con un ritardo superiore ai 20 minuti, io mi permetto di scrivere sul libro dei reclami della stazione il mio disappunto. Quando lo compilo, penso di precisare tutto (il numero del treno, l'orario, il motivo del mio reclamo, un suggerimento su possibili alternative) e specifico chiaramente in stampatello leggibilissimo il mio nome, cognome, indirizzo e numero di telefono. Ecco, vorrei sapere cosa succede poi ai reclami: c'è qualcuno che legge questo libro, o è solo uno zuccherino pro forma che ci date tanto per farci stare zitti, lasciandoci l'illusione di aver detto tutto? Io non ho mai ricevuto alcuna risposta e neppure ho mai saputo i motivi dei ritardi del treno, neanche dal personale di stazione a cui mi sono rivolta. Pensavo di ricevere una lettera a casa, che almeno mi avvertisse dei motivi dei ritardi (che, posso capire, a volte succedono) ed invece niente, da parte delle Fs sempre silenzio assoluto, perché? Ho notato che in media questi ritardi raggiungono la punta massima in autunno e in primavera, con l'arrivo delle piogge: c'è una relazione tra l'acqua che scende e la linea ferroviaria? Se esiste il grave problema delle inondazioni, perché tutti gli anni le Fs si trovano sempre impreparate? Le esperienze che fate le dimenticate, oppure cercate di farne tesoro?

Mi piacerebbe sapere anche perché il treno della mattina che nasce a Milano C.le e che dovrebbe essere a Milano Rogoredo alle 7.27 spesso arriva con 5/10 minuti di ritardo. Non sono molti, ma per me sono fondamentali: devo timbrare per le 8.00 in azienda, altrimenti anche solo per un minuto di ritardo mi viene tolto dalla busta paga un quarto d'ora di retribuzione. Visto che il percorso tra le due stazioni è brevissimo, cos'è che causa il ritardo? Mi sembra normale accumulare minuti su un percorso lungo e ho imparato a tollerare, ma i 5/10 minuti su un percorso così insignificante non sono riuscita a digerirli. Non posso digerirli perché io PAGO realmente di persona le conseguenze del vostro ritardo, come se fossi io la ritardataria. Se i tempi fossero rispettati, non dovrei subire – né io, né le mie colleghe di Milano – le corse mattutine per le strade pavesi, per riuscire a timbrare in orario e poi magari prenderci la nostra "meritata" multa.

(...) E ancora. Sono ormai un po' di numeri che continuate a parlare di aumenti, tagli, finanziaria ecc. Avete subdolamente iniziato a giustificarvi presentando i proibitivi prezzi delle linee ferroviarie straniere fino ad arrivare a dire che, oltre ad essere stati impoveriti dai finanziamenti dello Stato, in fondo in fondo, però, anche facendo gli aumenti, riuscite a costare sempre meno dei vostri colleghi stranieri e aumentate con giusta causa le tariffe. (...) Mi vengono i nervi quando ci raccontate quanto siete poveri e poi ci dite: "adesso siamo costretti ad aumentare i biglietti, però, amici, noi lavoriamo sempre per voi e comunque costiamo meno di tutti". Peccato che gli aumenti ci sono da subito, anche due volte all'anno, mentre, prima che si realizzino le migliorie, di anni ne fate passare tanti. Per migliorare sui ritardi ci avete messo (almeno per la tratta Genova-Milano) circa otto anni, per guarire del tutto quanti decenni vi servono? E quanti aumenti, in proporzione, ci saranno?

Non conosco le realtà di tutti i Paesi europei nostri vicini, ma sono almeno cinque anni che passo le mie vacanze in Germania, viaggiando con i loro treni. È vero che sono carissimi, ma in cambio riescono a dare:

PUNTUALITÀ (non mi è mai capitato di perdere alcuna coincidenza, né di aspettare più del dovuto);

GENTILEZZA (esistono dei reiseburo con dipendenti disponibilissimi, pronti ad aiutarti, cosa che non succede sempre con i vostri dipendenti, magari un po' bruschi, per non dire maleducati, che ti fanno aspettare allo sportello);

INFORMAZIONI PRECISE (chiunque ti sa aiutare, sui treni c'è quasi sempre un altoparlante che annuncia sia la prossima stazione in arrivo che le eventuali coincidenze che si possono prendere; nei reiseburo hanno computer che, su tua richiesta, ti stampano gratuitamente il percorso più economico e veloce con tutte le possibili coincidenze, nelle stazioni ci sono orari gratuiti con tutti i collegamenti principali da quella stazione alle stazioni più importanti della Germania);

FACILITÀ (è facile viaggiare anche per chi non conosce la lingua, in ogni stazione ci sono tabelloni con delle lettere che poi si trovano anche lungo la banchina e che indicano come è composto il treno e come sono distribuite le carrozze per evitare a chi ha il posto prenotato una ricerca infinita della carrozza giusta);

COMODITÀ (le banchine sono al livello delle carrozze, così per i portatori di handicap e per gli anziani salire sul treno non è un'impresa);

PULIZIA (i servizi sono puliti e decenti e durante il viaggio ho visto passare con frequenza persone che ripulivano i cestini riempiti dai viaggiatori, mentre qui in Italia non li ho mai, mai visti);

RIMBORSI (una volta avevo acquistato e non usato un supplemento: presentandomi poi ad un comune sportello ho ottenuto – senza compilare niente e senza tante storie – il rimborso immediato dei miei marchi. Mentre qui è tutto più complicato e bisogna prima di tutto "burocratizzare" la cosa: il rimborso si chiede solo se il treno ha subito un certo ritardo, solo se era stato prenotato il posto, solo se il supplemento è relativo a un certo tipo di chilometraggio, io mi sono sentita spesso derubata, dovendo solo subire il ritardo dell'IC);

VENDITA DEI BIGLIETTI (in Germania anche la stazione più scalcinata ha distributori automatici, che consentono l'acquisto dei biglietti anche nei momenti di chiusura degli sportelli, in Italia io li ho visti solo a Milano C.le).

Non bisogna dimenticare che le Ferrovie tedesche hanno inoltre un sacco di iniziative per invogliare i clienti con sconti sui biglietti (...).

Insomma, c'è un abisso tra voi e loro. Ma è anche vero che tutto ciò si paga e si paga salato. Io devo dire che preferisco voi a loro: lo scopo del mio viaggio è raggiungere la mia meta, non godere delle comodità che posso avere sul treno, così preferisco pagarvi meno che avere tutta quella struttura galattica ma costosa. Pagarvi POCO, appunto, perché attualmente offrite POCO (...).

Sono d'accordo anche nel pagare la vostra rivista, mi sembrava strano che una pubblicazione senza pubblicità (questa è una cosa che ho subito apprezzato molto in voi) riuscisse a vivere.

Credo di aver finito, ammetto di aver scritto troppo e vi ringrazio infinitamente per la vostra pazienza nell'avermi letta e ascoltata. Mi piacerebbe vedere pubblicata sul vostro giornale questa mia mail, forse può interessare a qualcuno, soprattutto la parte dove vi ringrazio sinceramente della fermata a Rogoredo che avevo chiesto anni fa. Questo deve essere un segno, anche per i più pessimisti, gli arrabbiati e gli increduli, che in fondo ci volete bene, che

ci tenete a noi clienti e che è vero che se potete ci accontentate.
In ultimo voglio ringraziare in modo particolare lei, gentilissimo direttore Carlo Pino, per la sua disponibilità, bravura e intelligenza. Il suo giornale mi ha subito conquistata, soprattutto per il clima familiare che avete sempre usato. Mi sembra di continuare, tutte le volte che vi leggo, un dialogo con un amico, appunto.
E poi Cesare Vaciago, che scrive in maniera diretta, graffiante, sincera, non risparmiando nessuno, e mi diverte.
Grazie per il vostro impegno e la vostra sincerità, naturalmente anche a voi, bravissimi amici della redazione, nessuno escluso.

Marta Uplegger - Milano

Siamo contenti di aver trovato il modo per *convincere* la nostra amica (mi consente di chiamarla così?) Marta a scriverci questa lettera. Il *canale* aperto su Internet si sta dimostrando efficace sia per numero delle comunicazioni attivate, sia per la qualità delle stesse. Alcuni nostri amici, forse un po' pigri se devono prendere in mano una penna, si trasformano davanti alla tastiera del computer e ci offrono ulteriori spaccati di una realtà difficilmente *monitorabile*, come è quella dei servizi ferroviari.
Sapevamo – ad esempio – che la fermata a Milano Rogoredo era stata gradita (tante erano state le richieste in questo senso!), ma non avevamo mai ricevuto palesi ringraziamenti per quel provvedimento. Grazie.
Quello che noi di "Amico Treno" e della Divisione Trasporto Locale ignoravamo erano i numerosi reclami (e suggerimenti) scritti da Marta sul registro dei reclami della stazione di Pavia. Riconosciamo la colpa e ci scusiamo per le mancate lettere di risposta.
Il ritardo del suo treno del mattino è dovuto al *traffico ferroviario* che in quella fascia oraria e su quella tratta è notevolissimo. Basta che l'*incarrozzamento* (la salita dei viaggiatori) su un treno precedente sia leggermente ritardato per creare la *coda* e quindi il ritardo. Pensi, per analogia, a quello che succede all'*imbuto* rappresentato dai caselli autostradali. Capiamo, comunque, che questa giustificazione può alleviare poco (o niente) la sua rabbia per le conseguenze sul posto di lavoro. Ogni mattina però, le assicuro, cerchiamo di far meglio il nostro lavoro per evitare i suoi disagi.
Ha ragione a "bacchettarci" per tutte le nostre mancanze e per la mediocre qualità del servizio che riusciamo ad offrire, a farci pesare l'*abisso* che ci separa dai colleghi delle altre ferrovie europee. Faticosamente ci stiamo muovendo (e anche lei, in fondo, riconosce il nostro impegno), ma siamo talmente in ritardo rispetto alle ferrovie citate che non sarebbe credibile promettere colpi di bacchetta magica per superare in un attimo le differenze. Speriamo che anche gli altri clienti possano sopportare, a fronte dei costi decisamente meno alti, il nostro faticoso itinerario verso la qualità del servizio.
Grazie a nome di tutti i... ringraziati.

LA SCONFITTA DEL TRENO

Caro direttore, l'Avis della mia cittadina tradizionalmente effettua la gita sociale di primavera, da sempre, in torpedone. L'ultima volta ne sono occorsi sei per trasportare circa trecentocinquanta persone.
Quest'anno ho cercato di proporre l'uso del treno in alternativa al pullman. Devo dire che l'idea è stata accolta dal direttivo dell'associazione, inizialmente, con entusiasmo.
Teorizzavamo – beati noi – sull'uso migliore dello spazio bar-ristoro, pensando di avvalerci della collaborazione degli insegnanti e degli allievi del nostro locale Istituto alberghiero. Disquisivamo sull'opportunità di viaggiare, una volta tanto, tutti uniti. Pensavamo alla possibilità di conoscerci meglio. Immaginavamo le possibili attività di sensibilizzazione dei soci, per la donazione del sangue midollare ed a tante altre iniziative. Profetizzavamo un viaggio diverso: trecento-trecentocinquanta chilometri, tre ore, tre ore e mezza "piene" e, soprattutto, divertenti. Sognavamo un "giro" senza problemi di traffico, senza calca agli autogrill, senza le interminabili code ai gabinetti, senza, insomma, tutti gli inconvenienti di una carovana di autobus in movimento: troppo bello per essere vero. È bastata una telefonata (...) alla divisione Charter – filiale Nord Est – per far crollare di colpo tante fantasie. In sostanza, il corrispettivo richiestoci per il viaggio in treno era esattamente il doppio di quanto ci serve per noleggiare i mezzi su gomma necessari a trasportare l'equivalente in passeggeri. È vero che, ingenuamente, ho chiesto prima un preventivo per l'Etr 500 ma anche la successiva offerta, relativa stavolta alle Ale 601, era sempre molto lontana dalla cifra occorrente per le "corriere" gran turismo, tra l'altro nuove.
Non le scrivo per lamentarmi dei vostri alti prezzi, sicuramente derivanti da una somma di costi industriali. Vorrei, invece, fissare la sua attenzione su una palese stortura: è preferibile intasare un'arteria di traffico con una carovana di sei-otto torpedoni (pensi alle difficoltà e pericolosità di sorpasso in un'autostrada a due corsie; su strada normale... be', lascio il campo all'immaginazione), piuttosto che incentivare la gente ad usare il treno. L'Avis, associazione senza fini di lucro, nulla può: oltre agli scopi istituzionali, suo compito imperativo è quello di far quadrare i bilanci, rispondendone direttamente ai soci. Nei media c'è un gran chiacchiericcio sull'ecologia, sui problemi del traffico. Quando però giunge l'ora delle scelte, vere, l'automobile ed in generale i mezzi su gomma non si toccano o si favoriscono, coi risultati confermati, anche stavolta.
Vuoi per costi industriali, vuoi per un regime di tassazione differente, il treno non può competere, ad armi pari, sul mercato. Tantomeno con grossi quantitativi di persone. Nemmeno sulle medie distanze. Il problema è il vostro azionista di riferimento, lo Stato: cioè noi. Forse è inutile ripeterlo, non interessa che a quattro gatti o poco più. Resta l'amarezza di un'ottima occasione sprecata. Chissà, forse in futuro...

Gabriele Toneguzzi - Castelfranco Veneto (Treviso)

Ogni volta che ci capita di sentire che è stata preferita la gomma alla rotaia, pensiamo di aver subito una sconfitta. La sconfitta è ancora più cocente se siamo stati noi a dover rinunciare al trasporto di persone che avevano *richiesto* di utilizzare il treno.
L'analisi dei perché l'ha già fatta lei nella sua lettera: in aggiunta posso solo consigliarle di rileggere alcuni passaggi dell'editoriale scritto da Cesare Vaciago e pubblicato sul numero di gennaio 1997 [in particolare: pag. 4 "In Parlamento ci hanno provato i nostri amici/nemici Verdi – a far modificare dal Parlamento l'entità dei *tagli* al trasporto locale, *n.d.a.* –, (...): è passato il contributo alle marmitte catalitiche (se no Romiti piangeva!), ma il taglio al trasporto pubblico locale è rimasto"].
Grazie per la comprensione.

SINONIMI E CONTRARI

Non ho molta confidenza con gli altri "pendolini", ma mi avvalgo ogni tanto di quello Genova-Roma e posso quindi esprimere un mio giudizio, del tutto personale.
Le hostess degli aerei sono aggraziate, gentili, asettiche e contegnose: e chi voglia sapere come si presentano le addette a questo treno cerchi sul vocabolario il contrario, esatto, di tutti questi aggettivi.
È vero che anche il servizio offerto è, in sé, valutabile alla stessa stregua.
Poiché la pubblicazione ascolta molti utenti vorrei far sentire la mia voce, anche se l'argomento è di nessuna importanza.

Luigi Tiscornia - Genova

Riteniamo che il nostro cliente abbia confuso tra il personale di bordo Fs e le lavoratrici del catering Agape, altrettanto graziose (garantiamo) delle hostess, ma non abilitate a dare informazioni sul viaggio... e a volte un po' infastidite dal continuo equivoco.
Le scusi e ci scusi.

UN PICCOLO AIUTO

Caro Direttore, siamo un gruppo di non udenti ed abbiamo intenzione di "dar vita", come si suol dire, a una biblioteca con possibilità di consultazione di riviste e periodici (anche aziendali). Pertanto ci rivolgiamo ai lettori di "Amico Treno" per avere del materiale. Il nostro indirizzo è: CASISMA (Centro Attività Studi e Informazioni Sordità Marche) – Via Manin, 5 – 62017 Porto Recanati (MC) – (Telefono e fax 071/9798941 – pomeriggio e sera).
Grazie.

Casisma - Porto Recanati (Macerata)

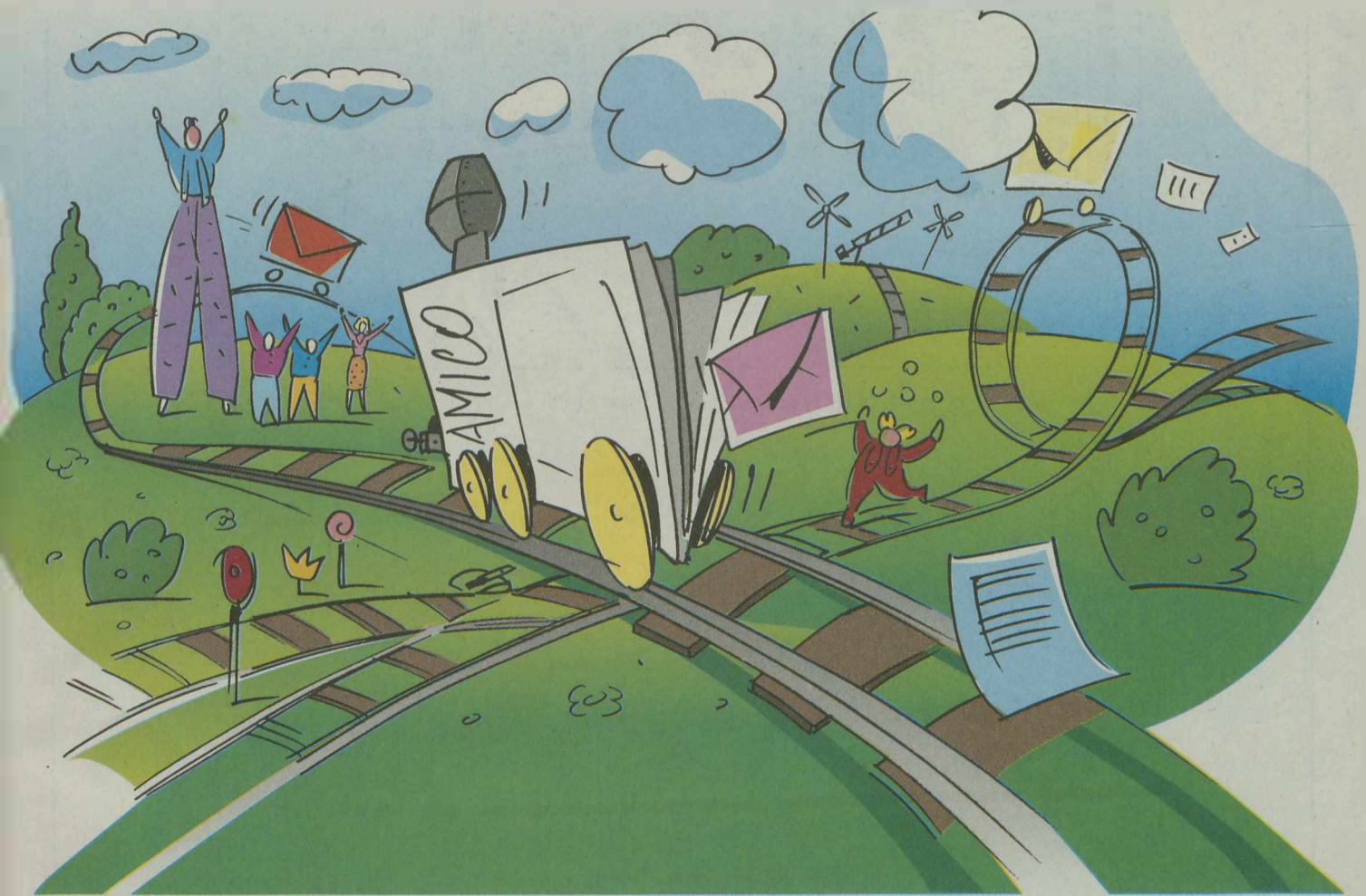
Accogliamo questo appello e lo affidiamo all'iniziativa dei nostri lettori.

BENVENUTI IN

inTRENet

la rete locomotiva

TIKI Milano



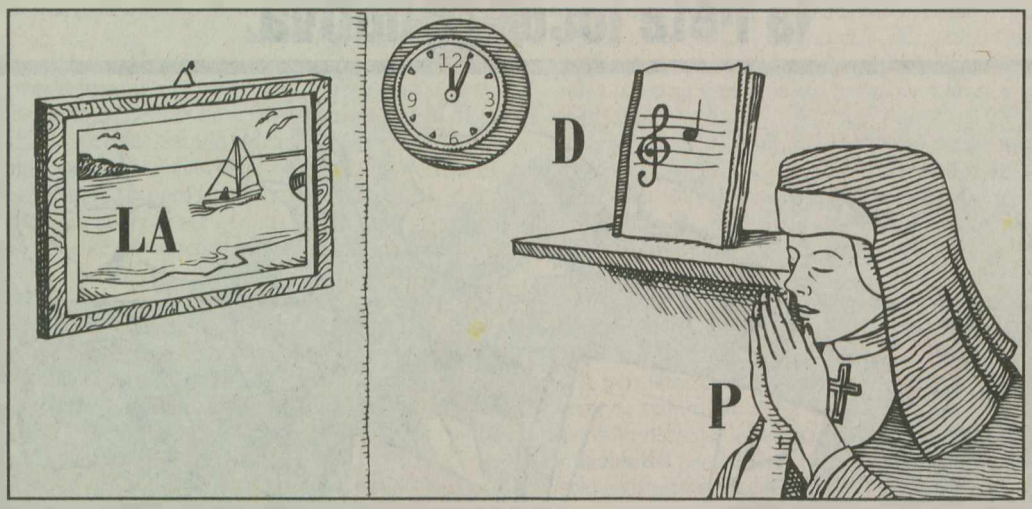
AMICOTRENO da cinque anni mette a disposizione uno spazio dove scoprire, conoscere, chiedere, proporre e... sorridere è facile. AMICOTRENO da oggi vi invita pure a visitare i *siti* più belli, gli *scambi* più veloci, i *nodi* più fantasiosi, le *connessioni* più rapide con strisce, racconti, fotografie, idee, consigli e informazioni. AMICOTRENO è da sempre **intrenattivo**, sviluppa il dialogo e migliora il servizio. Per riceverlo a casa vostra basta abbonarsi* o collegarsi via modem a: www.amicotreno.com.

AMICOTRENO

il mensile delle proposte in movimento

* per il versamento di lit. 15.000 utilizzare il c/c postale n° 22771208 intestato a Ferrovie dello Stato Spa AMICOTRENO, piazza Freud 1 - 20154 Milano. Per informazioni telefonare al n° 02/72439269.

REBUS (6,1,9?)



Soluzione LA/SCIA/ORA/D/DO/P/PIA?

AMICO*TRENO* raddoppia le possibilità di dialogo con i suoi lettori aprendo un sito su Internet* e, inoltre, offre sconti e agevolazioni se compri la sua Carta.

Per ricevere la rivista a casa per un anno intero basta versare lire 15.000 sul c/c postale n° 22771208 intestato a: Ferrovie dello Stato Spa - Amico Treno, piazza Freud, 1 - 20154 Milano.

Leggere AMICO*TRENO* è più facile che risolvere un rebus, costa poco (o niente) ed è una scelta intelligente.

* www.amicotreno.com

Per informazioni

Numero Verde
167-431784

AMICO*TRENO*
il mensile delle proposte in movimento

lire 2000

AMICOTRENO

Periodico d'informazione per il viaggiatore GIUGNO 1997 ANNO 6 - N. 5

Sped. abb. post. comma 26 art. 2, Legge n. 549/95 - ROMA "In caso di mancato recapito, rinviare a ufficio poste Roma Romanina per la restituzione al mittente previo addebito" - Contiene I.P.



LE VERE CAUSE DEI NOSTRI DISAGI

INCHIESTA SULLE PULIZIE

E PARLIAMO UN PO' BENE DI NOI

Viaggi meglio e spendi meno, con la Carta Amicotreno.



Nuova Carta Amicotreno. Il viaggiare intelligente che diventa conveniente.

Oggi, risparmiare è facile come prendere il treno. Con la nuova Carta Amicotreno che ti offre ben il 50% di sconto* sul prezzo del biglietto sui "Treni Verdi", indicati in tutte le stazioni e sull'Orario Ufficiale Fs.
Non solo: lo sconto del 50% è estendibile anche ad un accompagnatore, per cui il vantaggio raddoppia. Ancora: la Carta Amicotreno ti dà diritto a numerose offerte e agevolazioni per quanto riguarda alberghi, ristoranti, trasporto e noleggio auto, pacchetti vacanze e libri. Insomma, se viaggiare con il treno è una scelta intelligente, viaggiare con la Carta Amicotreno è una scelta furba: e molto conveniente.

Per informazioni: 167-431784

FERROVIE DELLO STATO

* Si applica la tariffa "ragazzi". Lo sconto non è cumulabile con altre riduzioni e non è valido per viaggi interamente compresi nella provincia di Trento.

PIRELLA GÖTTSCHE LOWE

PERIODICO MENSILE DELLE FERROVIE S.p.A. - DIVISIONE TRASPORTO LOCALE - ANNO 6 - n. 5

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)

Comitato dei Garanti
Roberto Brunelli (Segretario Generale Movimento Consumatori), Paola d'Avella (Presidente Associazione Italiana per i Diritti dei Pedoni), Anna Donati (Responsabile Nazionale Settore Trasporti del Wwf Italia), Massimo Ferrari (Presidente Assoutenti-Uip), Guido Pollice (Presidente Verdi Ambiente Società), Luigi Rambelli (Responsabile Nazionale Settore Trasporti di Legambiente), Luigi Riccardi (Presidente Federazione Italiana Amici della Bicicletta)

Redazione: Daniela Cremona, Cristina Forghieri (servizi speciali), Marisa Radogna (coordinamento redazionale), 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, Angelo Dadda, Davide Dragoni, Mario Elia, Alessandro Fantini, 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
Telefoni: 02/72439269-460-295
Fax: 02/72439355-464-280

Amico Treno on line
Web Developer: Venturino Giorgione
E-mail: direttore.amicotreno@galactica.it
Url: http://www.amicotreno.com

Abbonamenti annuali: **Italia**: ordinario Lit. 15.000; ridotto (per i possessori di abbonamento mensile Fs o integrato) Lit. 10.000; gratuito (per i possessori di "Carta Amicotreno" o di abbonamento annuale Fs o integrato (escluso "Metrebus Roma"). **Estero**: ordinario Lit. 30.000.
Modalità di pagamento: versamento su c/c postale n. 22771208 intestato a Ferrovie dello Stato Spa - "Amico Treno", Piazza Freud, 1 - 20154 Milano.
L'abbonamento partirà dal primo numero raggiungibile. Per il rinnovo attendere avviso di scadenza.
Arretrati: da richiedere alla redazione di Milano (costo di una copia Lit. 4.000).

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

Progetto grafico e impaginazione:
Studio Cancelli – Milano

Referenze fotografiche: pagg. 6, 7, 8, Archivio Fs; pagg. 9, 10, 11, Trains' Images; pagg.12, 13 Archivio Fs; pag. 27, A. Marcarini;
Illustrazioni: Marco Vaglieri
Stampa: Baioni Stampa - Roma
Impianti per la stampa: Color Sistem - Milano
Distributore per l'Italia: Arnoldo Mondadori Editore S.p.A. 20090 Segrate (MI)
Articoli, fotografie e disegni non si restituiscono anche se non pubblicati. Tutti i diritti riservati.
Iscrizione al Tribunale di Milano n° 543 del 16/10/1992
Tiratura 100.000 copie

Il disegno di copertina è di Enzo Lunari

Chiuso in tipografia il 29 aprile 1997

SOMMARIO

4 Le vere cause dei nostri disagi

6 Inchiesta sulle pulizie

9 Le ferrovie britanniche sono tornate ai privati

12 E parliamo un po' bene di noi

14 Da visitare in treno

16 Da leggere in treno

18 Sbuffi

20 Eritreo Cazzulati

22 Racconto del mese

23 Speciale Dylang Dog

27 La Pedemontana a pedali

30 Agenda

41 Lettere & lettere

Le vere cause dei nostri disagi

Signorini... in carrozza. Ormai, da molti anni, non si sente più echeggiare il grido strappagola del capostazione che invitava i più ritrosi a salire in treno. Oggi il segnale di via "libera" al treno viene dato dal *semaforo* e la chiusura delle porte è delegata al capotreno che, in molti casi, non deve far altro che girare una chiave per disporre la chiusura delle porte. Ecco il tempo che passa... al grido del capostazione oggi si sostituisce un altero fischio simile a un sibilo seguito dal suono dell'aria compressa che esce dal circuito di chiusura delle porte e poi il viaggio comincia. I treni sono quindi un po' meno scomodi di una volta, ma gli utenti sono incontentabili (e giustamente, altrimenti un "Comitato dei Garanti" non avrebbe motivo di essere). O, più probabilmente, la clientela dei nostri giorni è giustamente più esigente: non si accontenta di vedere *pensionate* le vetture "centoporte" con le panche di legno, ancora in circolazione fino a tempi abbastanza recenti (e che oggi hanno una suggestiva funzione turistica), ma pretende il comfort e le prestazioni cui è abituata quando viaggia sulla propria autovettura.

E che dire delle linee ferroviarie, ancora presenti in alcune zone d'Italia, sulle quali il tempo sembra essersi fermato: tortuose, a semplice binario, non elettrificate alle quali solo i treni che circolano sulle cordigliere andine possono fare concorrenza. Alcune stazioni poi, dopo aver vissuto il loro glorioso momento (e dopo essere state immortalate dall'inimitabile Totò nel film "Destinazione Piovarolo", che narra avventure e disavventure di un capostazione), sono state trasformate in "impresenziate" (sinonimo burocratese che definisce una stazione abbandonata al degrado) e si sono tramutate nel peggior deterrente che allontana gli utenti dal treno.

I motivi di lamentela degli utenti del servizio ferroviario dunque non mancano, a dispetto degli sforzi di miglioramento che è assolutamente ingeneroso negare, e per quanto variegati si possono accorpare in alcuni grandi filoni, con alcune sfumature e accentuazioni locali:

La puntualità. Qualcuno dei nostri lettori si ricorderà di quando nelle stazioni il ritardo dei treni veniva indicato in minuti - "Il treno espresso... proveniente da Milano Centrale viaggia con circa 180 minuti di ritardo", e i 180 minuti,potevano sembrare un'eternità rispetto alle normali "3 ore di ritardo". C'è ancora molto da fare per quanto riguarda gli aspetti organizzativi e infrastrutturali.

La pulizia di treni e stazioni. A quale utente i bagni delle stazioni non evocano sensazioni a dir poco *ributtanti* e quelli dei treni non provochino, addirittura, allucinazioni olfattive a distanza?

Le code. Vabbé che in Italia occorre far code per qualsiasi motivo e ovunque, ma ci sarà pure il modo per evitare quelle apocalittiche alle biglietterie in occasione dei nostri esodi estivi (e non solo!). Da poco esiste il numero 147-888088 per richiedere informazioni, ma di certo deve essere migliorato notevolmente. Prima cercare di ottenere un'informazione era impossibile, se non affidandosi alla buona volontà del personale.

I servizi accessori. Assieme all'offerta di vagoni-letto e cuccette il servizio di ristorazione - tanto per citare uno dei servizi più utili a bordo treno - è famoso per essere tra i meno accattivanti della Comunità Europea (nel Regno Unito, al contrario - almeno finché non cadrà sotto la scure della privatizzazione - il ristorante *viaggiante* risulta essere quasi più apprezzato di quello tradizionale).

Naturalmente la maggiore o minore sensibilità ai disagi dipende anche dalla diversa tipologia dei passeggeri. Il pendolare, ad esempio, sarà particolarmente attento alla puntualità, visto che anche pochi minuti di ritardo possono determinargli spiacevoli contrattempi a scuola o sul posto di lavoro. Ma certamente è dal complesso delle succitate prestazioni che può giudicarsi il livello qualitativo dell'offerta di una rete che pretende di essere europea a tutti gli effetti.

Abbiamo pensato, perciò, di intraprendere una ricognizione attraverso i punti critici del servizio - almeno quelli così percepiti dall'utente - per tentare di capire lo stato di salute delle nostre Ferrovie. Ben sapendo di trovarci di fronte a problemi decisamente complessi. Perché, se la patologia è ben evidente, le terapie sono tutt'altro che semplici da prescrivere, dovendo contemperare aspettative di qualità (crescenti) e risorse finanziarie (calanti), problemi normativi (complessi) e resistenze corporative (quasi sempre inconfessabili). Il tutto complicato da una pletora di medici, prodighi di consigli, ma non sempre davvero interessati alla guarigione del malato. Che, quindi, come il Pinocchio della fiaba, rischia nel frattempo di passare a miglior vita.



Per non limitarci ad una mera elencazione di guai e ad una superficiale rassegna delle questioni - queste cose le abbiamo già lette troppe volte nelle sommarie inchieste che troviamo sulla stampa nazionale - abbiamo scelto, anche a rischio di annoiarvi, di dedicare ognuno dei prossimi numeri ad un approfondimento di ciascuna di queste cause di malcontento. Vorremmo capire insieme come stanno realmente le cose, se la situazione sta evolvendo positivamente ovvero tende a cronicizzarsi, cosa bisognerebbe davvero fare (e pagando quali prezzi) per superare lo stato di disagio. Per farlo abbiamo pensato di rivolgerci ad un giornalista esperto di questioni ferroviarie (non ce ne sono poi molti in circolazione) che desse garanzie di imparzialità (specie ancor più rara). Il suo compito sarà di ascoltare le opinioni degli utenti - anche attraverso sondaggi effettuati dalle associazioni che compongono il Comitato dei Garanti - e le giustificazioni delle controparti (non solo i dirigenti delle Ferrovie, ma anche delle imprese che concorrono nella fornitura dei servizi, gli esponenti sindacali ed altri "addetti ai lavori").
Cominciamo in questo numero con un argomento forse un po' greve, ma che ricorre puntualmente nelle critiche dei passeggeri: quello della pulizia. Questo tema sembra fatto apposta per infrangere consolidati luoghi comuni. Le pulizie, sui treni e nelle stazioni, sono da sempre un servizio "privatizzato", nel senso che a prestarlo non è il personale Fs, ma imprese specializzate che dovrebbero concorrere sul mercato offrendo le migliori prestazioni a prezzi competitivi. Eppure, questa volta, anche il privato sembra fare acqua da tutte le parti. Le Fs, dal canto loro, non spendono poco per mantenere puliti i loro ambienti: pare circa 850 miliardi all'anno. Eppure i risultati non si vedono. O meglio, troppo spesso se ne vedono gli effetti peggiori. Cerchiamo assieme di capire il perché. Forse alla fine non viaggeremo meglio, ma quanto meno saremo più consapevoli di come vanno le cose nel nostro Paese. E di come sia difficile cambiarle.

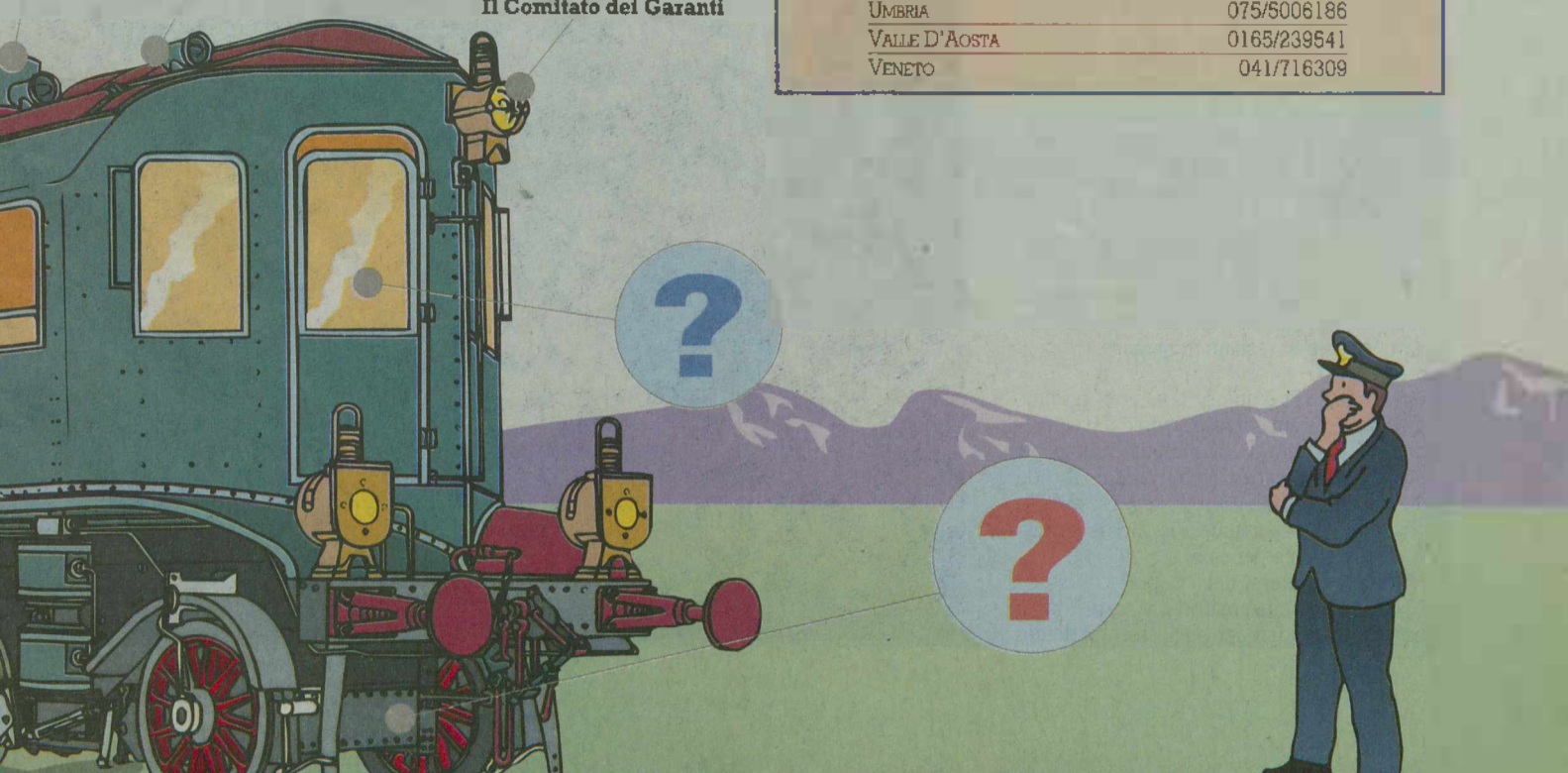
Il Comitato dei Garanti

DA OGGI È PIÙ FACILE

E COMODO DIVENTARE NOSTRI "AMICI"

Voglio abbonarmi a "Amico Treno" e/o acquistare la "Carta Amicotreno" ma non ho tempo di andare in Posta. Cosa faccio?
Telefona al numero...* e un nostro incaricato combinerà con te un appuntamento per ritirare il contante (o l'assegno) e registrare i tuoi dati.

REGIONE	*TELEFONO
Abruzzo	085/4210954
Alto Adige	0471/973668
Basilicata	0971/54546
Calabria	0965/331334
Campania	081/5625223
Emilia Romagna	051/262194
Friuli Venezia Giulia	0432/506714
Lazio	06/5884294
Liguria	010/252577
Lombardia	02/29002482
Marche	071/2071054
Molise	0874/311133
Piemonte	011/6699436
Puglia	080/5213848
Sardegna	070/652240
Sicilia	091/6170224
Toscana	055/289543
Trentino	0461/891407
Umbria	075/5006186
Valle D'Aosta	0165/239541
Veneto	041/716309



Inchiesta sulle pulizie

Di chi è la colpa se i treni sono sporchi?

Domenica 27 aprile, ore 19,35, Stazione Centrale di Milano. Al termine del lungo fine settimana della Liberazione, i treni che arrivano nel capoluogo lombardo sono superaffollati. Alcuni hanno più di mezz'ora di ritardo, come l'Interregionale da Ancona 2134, atteso per le 18,55. La gente non fa nemmeno in tempo a scendere che già prendono posto i viaggiatori diretti a Bologna, in partenza con lo stesso materiale alle 20,05. Le 14 carrozze da cui è composto il convoglio, dunque, si fermano in stazione - complice il ritardo - per meno di 30 minuti.

Poco male, se non fosse che a bordo c'erano sicuramente almeno 2mila persone, stipate ovunque, su un treno partito ben sei ore prima. Persone che, ovviamente, hanno nella maggior parte dei casi consumato uno spuntino con relative bevande, oltre a servirsi dei bagni. Per pulire, per rendere decoroso il convoglio per nuovi viaggiatori resta dunque pochissimo tempo.

E infatti la squadra di operai che sale a bordo (tre persone) percorre alla velocità della luce i vagoni, spartendosi i compiti: uno raccoglie i giornali, un altro osserva che non ci siano situazioni assolutamente indecorose, il terzo dà un'occhiata ai bagni. Pulizia? È, non c'è bisogno di sottolinearlo, un eufemismo: chiamiamolo "controllo di decenza", con la certezza che il passeggero in partenza per Bologna sarà destinato a sentirsi "ostaggio" di un mezzo di trasporto non all'altezza del prezzo pagato.

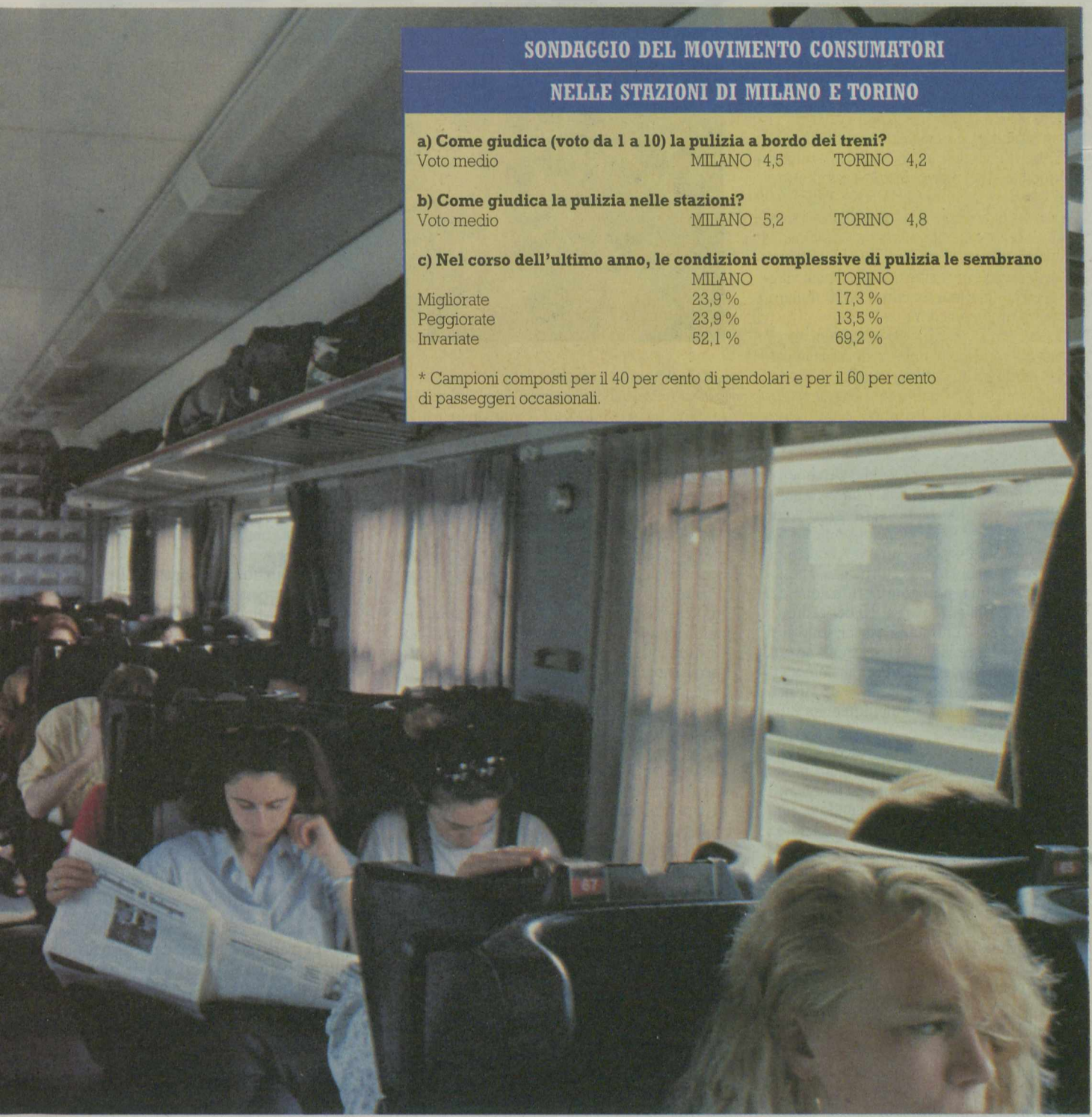
Quello dei treni puliti non è certo un problema degli ultimi anni. Nell'immaginario collettivo, purtroppo, stazioni e carrozze ferroviarie (al contrario di aeroporti e aerei) sono legate all'idea di sporcizia. Non bastano i nuovi Pendolini o Etr 500, con le loro atmosfere ovattate, la moquette e le hostess in uniforme: l'immagine che si è fissata nella mente degli italiani è quella degli espressi dal Sud, in viaggio per oltre venti ore, oppure dei convogli pendolari, "scatole" viaggianti impregnate dei peggiori odori.

La strada delle Fs è quindi senz'altro in salita. Ma, a parte l'immaginario, com'è davvero la realtà? Occorrono dati concreti, cifre con le quali misurarsi, certezze che vadano al di là delle impressioni del singolo viaggiatore (il livello di pulizia accettabile può variare moltissimo da persona a persona).

L'Associazione utenti del Trasporto pubblico e il Movimento consumatori hanno provato a monitorare i giudizi dei viaggiatori, partendo



da Milano e Torino. Il test è ancora molto parziale (ha interessato solo un centinaio di viaggiatori nelle due località), ma, in assenza di altri dati ufficiali, può già dare un'idea delle dimensioni del problema.
Dunque, dovendo giudicare la pulizia dei treni, i viaggiatori milanesi hanno in media scelto il voto di 4,5 (su una scala da 0 a 10); ancor peggio i torinesi, che si attestano sulla media del 4,2. Raccoglie invece giudizi leggermente meno catastrofici la pulizia delle stazioni (con riferimento a Milano Centrale e Porta Garibaldi e a Torino Porta Susa): in questo caso i lombardi arrivano a 5,2, mentre i piemontesi sono al 4,8. È stato inoltre chiesto se, nel corso dell'ultimo anno, la situazione della pulizia era migliorata o peggiorata. A Milano il 24 per cento ha notato un miglioramento, la stessa percentuale è invece convinta dell'opposto e il 52 per cento trova la situazione invariata; a Torino le percentuali sono, rispettivamente, del 17,3, del 13,5 e del 69,2 per cento.
Può essere interessante, a questo punto, compiere un raffronto con la Svizzera, Paese nel quale il treno ha un ruolo ben maggiore rispetto all'Italia (stavolta i dati sono ufficiali, e provengono dalle stesse Ferrovie federali). Su un punteggio da 1 a 5, il viaggiatore elvetico ha dato un voto ampiamente sufficiente: 3,6, nel 1995, ovvero un 7+ se rapportato alla scala usata in Italia. Due sono le cose interessanti da notare: anche nella Confederazione si nota un leggero scadimento della qualità (nell'89 il voto era 3,8), mentre diminuisce l'importanza del fattore pulizia per l'utente, sopravanzato dalla puntualità.
Se nell'89 il voto per quanto riguarda l'importanza della pulizia era 2,4, nel '95 si è passati a 2,1; nello stesso periodo di tempo, l'importanza della puntualità sale da 2,3 a 2,7 (altro discorso la valutazione sulla puntualità effettiva: qui siamo sempre intorno a un ottimo 4, ovvero un impensabile 8 italiano).
Qualità svizzera del tutto fuori portata? Treni



SONDAGGIO DEL MOVIMENTO CONSUMATORI

NELLE STAZIONI DI MILANO E TORINO

a) Come giudica (voto da 1 a 10) la pulizia a bordo dei treni?

Voto medio	MILANO	4,5	TORINO	4,2

b) Come giudica la pulizia nelle stazioni?

Voto medio	MILANO	5,2	TORINO	4,8

c) Nel corso dell'ultimo anno, le condizioni complessive di pulizia le sembrano

	MILANO	TORINO
Migliorate	23,9 %	17,3 %
Peggiorate	23,9 %	13,5 %
Invariate	52,1 %	69,2 %

* Campioni composti per il 40 per cento di pendolari e per il 60 per cento di passeggeri occasionali.

decenti e stazioni presentabili impossibili da avere su e giù per il Belpaese? La domanda, a questo punto, va girata ai protagonisti: Le Ferrovie dello Stato, in primis, le aziende appaltatrici dei lavori di pulizia, i rappresentanti dei lavoratori e degli utenti. Anticipiamo due cose: a) nessuno si nasconde la realtà del problema; b) le responsabilità, come era facile prevedere, vengono rimpallate dagli uni sugli altri, anche se non sembra mancare la volontà di arrivare a una soluzione soddisfacente.

Fuoco alle polveri lo ha dato lo stesso amministratore delegato delle Fs, **Giancarlo Cimoli**, che in un'intervista pubblicata sulla «Repubblica» del 18 aprile ha dichiarato testualmente: «Dobbiamo rivedere quello che non va in un'azienda che per pulizie spende oltre 850 miliardi all'anno».

Un'affermazione subito contestata da **Francesco Tiriolo**, direttore dell'Ausitra, la Federazione italiana imprese di servizi aderente a Confindustria. «In realtà, per i treni - afferma Tiriolo - il budget a disposizione è di 210 miliardi per i convogli locali, e di 130 miliardi per quelli a lunga percorrenza. Tutto il resto, oltre alla pulizia, serve per una serie di servizi diversi, che vanno dalla sorveglianza ai passaggi a livello, alla manutenzione delle batterie, al lavoro nei "Ferrhotel" (la rete di alberghi delle Fs in cui si riposa il personale viaggiante). Dunque, questa cifra di 850 miliardi è in parte un luogo comune».

Ma i treni sono sporchi o no? «Il problema c'è senz'altro - continua Tiriolo - e riguarda in particolar modo gli appalti regolati dal "Contratto 3", ovvero i treni sui quali viaggiano soprattutto i pendolari. I turni cui è sottoposto il materiale sono stati troppo intensificati, per il personale non c'è materialmente tempo di portare a termine la pulizia che sarebbe richiesta. Inoltre, gli interventi completi sono stati troppo rarefatti, con la conseguenza che il materiale viaggia spesso in modo non soddisfacente. Ma le Fs continuano a tagliare: a luglio '96 c'è stata l'ultima sforbiciata, che, in proiezione annua, porta a una riduzione del budget di 32 miliardi, pari al 10 per cento».

Tiriolo parla di "Contratto 3": ce ne sono altri tre. Il primo copre la pulizia dei treni "ad alta qualità" (Pendolini ed Etr 500, per intenderci), mentre il secondo riguarda le 25 principali stazioni; il quarto, infine, interessa tutte le altre stazioni.

«Per il contratto 1 - sottolinea ancora Tiriolo - le Fs portano avanti controlli sanitari molto duri, con prelievo di campioni ed esami batteriologici: questo ha fatto sorgere un forte contenzioso, con penali che hanno già superato i 25 miliardi».

Ben pochi, però, a parte un'ineliminabile frangia di igienisti, potrebbe mettere in dubbio la soddisfacente pulizia di Pendolini e di Etr 500. Il problema dei problemi riguarda i "treni delle gente comune" seguito a ruota da quello delle stazioni.

«Non bisogna dimenticare - sostiene **Mario Zotti**, responsabile della Fit-Cisl Lombardia per gli appalti ferroviari - le oggettive difficoltà in cui operano i lavoratori del settore. Alcune carrozze, negli scali principali, sono usate come dormitori dai barboni: prima di intervenire bisogna chiedere l'intervento della Polfer, con inevitabili ritardi che influiscono gravemente sulla qualità del servizio». Le colpe della sporcizia, secondo Zotti, vanno divise equamente tra Fs e imprese appaltatrici: «Le prime non esercitano i controlli che devono esercitare, le seconde si sentono autorizzate a fare un po' quello che vogliono, anche se possono essere in parte scusate perché il materiale è superutilizzato, con brevissime soste. E così, purtroppo, è sempre più facile vedere il povero pendolare che si pulisce da solo il sedile con il fazzoletto prima di sedersi».



Imprese e Fs ancora accusate: c'è una soluzione? **Giovanni Gorla**, titolare dell'omonimo Gruppo che gestisce la pulizia dei treni in Lombardia (nonché presidente del Consorzio Centro Nord Est, con competenza su una vastissima area che va dalla Lombardia al Veneto, dalla Sardegna alle Marche), ci tiene a sottolineare che i motivi del non soddisfacente servizio - riconosciuto - si trascinano da anni. «A differenza dell'estero, le pulizie non hanno una precisa programmazione: dove ci sono gli spazi, lì si procede, un po' a caso». Anche Gorla insiste con forza sulla "selvaggia" utilizzazione dei convogli, che non lascia spazio a interventi adeguati. Si finisce che, sui treni cadenzati «si fanno solo interventi minimi, non più di 2 o 3 al giorno, mentre la pulizia di base arriva, quando va bene, ogni 3 giorni. Si badi bene, su carrozze utilizzate anche 10 volte nello stesso giorno».

La parola alle Fs, dunque. Ammissione dell'esistenza del problema e promesse per l'immediato futuro, stando a quanto dichiara l'ingegner **Mario Rossoni**, coordinatore nazionale della gestione del più volte citato Contratto 3. Ma la palla passa di nuovo nel campo delle imprese di pulizia: «Le Fs non si possono certo dire contente della qualità del servizio erogato. D'altra parte, anche da parte delle Ferrovie deve cambiare la mentalità: con l'aumento delle tariffe, anche la clientela si attende qualcosa di meglio. È finito per sempre il tacito patto: biglietti quasi gratis, il servizio sia quel che sia. C'è bisogno insomma di fare anche un salto culturale, sia nostro che delle imprese di pulizia».

E, per fare questo salto, si guarda all'estero, soprattutto all'esperienza tedesca. «Abbiamo messo a punto piani operativi della qualità - prosegue Rossoni - che passano anche attraverso un'alleanza operativa con i pendolari. Appena un comitato di viaggiatori ci segnala qualcosa che non va sul fronte della pulizia, noi dobbiamo essere pronti a intervenire.

Ma abbiamo fatto di più: dalla fine di maggio, 60 controllori della pulizia sono pronti a percorrere tutta l'Italia, verificando di persona le condizioni dei treni. Questo porterà all'emissione di penali nei confronti delle imprese inadempienti». Ma non è vero che il budget è troppo basso? «Non direi - afferma Rossoni -, perché in Germania si spendono circa 700 miliardi, e i risultati sono molto migliori che da noi».

Qualche speranza per il futuro, dunque? **Massimo Ferrari**, presidente dell'Associazione utenti trasporto pubblico, vorrebbe crederci: «Come utenti siamo vittime di un lungo periodo di incuria e di rimpalli di responsabilità. Adesso però ci sono impegni precisi e l'esempio di altri Paesi dimostra che anche problemi così difficili possono essere risolti, pur con risorse non illimitate a disposizione».

Luigi Paini

Le ferrovie britanniche sono tornate ai privati

Una grande rete suddivisa tra 25 compagnie in concessione

Correva l'anno 1947. La guerra era finita da poco ed a Londra vigeva ancora il tesseramento alimentare. Winston Churchill, il vincitore di Hitler, aveva perduto clamorosamente le elezioni. Gli inglesi, che lo avevano seguito senza indugi in sei anni di prove tremende, per il governo in tempo di pace avevano preferito il leader della sinistra. Con aristocratico disprezzo, Churchill aveva così commentato l'insediamento del successore: «Ho visto una berlina vuota fermarsi al numero 10 di Downing Street. Ne è sceso Clement Attlee». Due furono le decisioni storiche del governo laburista in quel 1947: il riconoscimento dell'indipendenza all'India e la nazionalizzazione delle ferrovie.



Treno Intercity a Kings Cross Station.

Quando la nazionalizzazione segnò la fine di un'epoca

L'Inghilterra, culla della rivoluzione industriale fin dall'inizio del secolo precedente, si considerava - a ragione - patria di alcune fondamentali istituzioni dell'epoca contemporanea, come il Parlamento, il gioco del calcio e la strada ferrata. E tuttavia, come accade presto o tardi a tutti i primati, anche i simboli dell'orgoglio britannico cominciavano ormai a scricchiolare. Certo "Westminster" restava ancora un modello per tante nascenti democrazie, ma gli scandali cominciavano ad offuscarne il prestigio. La supremazia sul campo di Wembley pareva ormai un ricordo ed infatti, nel mezzo secolo successivo, la nazionale inglese avrebbe prevalso una sola volta, ai Mondiali del 1966, in circostanze oltretutto chiacchierate. E, per quanto riguarda le ferrovie, i treni britannici sembravano già piuttosto obsoleti, con le carrozze dalla forma un po' bombata, le porte che si potevano aprire solo dall'interno, costringendo i passeggeri a buffe contorsioni per girare le maniglie, le vaporiere che contribuivano non poco all'inquinamento urbano, in quegli anni ancor più terribile di oggi. Nell'inverno del 1952, nella sola Londra, centinaia di persone sarebbero morte per colpa della cappa di smog. Con la nazionalizzazione delle ferrovie, Clement Attlee infrangeva l'ultimo mito vittoriano, facendo gridare allo scandalo gli anziani conservatori. Ancora nel 1923, al momento dell'entrata in vigore del "Railways Act" che ne imponeva la fusione, operavano sull'isola oltre 150 compagnie private, alcune delle quali proprietarie di brevi tronchi con pochi chilometri di sviluppo. Si riusciva a raggiungere in treno anche i più sperduti villaggi e tra le maggiori città si poteva scegliere tra alcuni itinerari alternativi. La concorrenza allora passava anche attraverso i binari. Una simile capillarità per un sistema ferroviario non fu mai più eguagliata, né in Inghilterra, dove la rete - tuttora più fitta della nostra - venne nel tempo più che dimezzata, né altrove. Ma nel 1947 la situazione era già profondamente diversa.

Poche grandi compagnie private erano sopravvissute al "Railways Act", assorbendo le imprese minori ed il business ferroviario attirava assai meno il capitale di rischio, pronto a spostarsi su altri investimenti ben più remunerativi. Le ferrovie britanniche, anche se non avevano conosciuto il devastante passaggio degli eserciti, come in Francia, in Germania o in Italia, avevano subito massicci bombardamenti da parte della Luftwaffe, e comunque abbisognavano di ingenti spese per ammodernare le strutture ed il materiale rotabile. Solo la mano pubblica poteva far fronte ad uno sforzo tanto titanico. E poi la nazionalizzazione sembrava un approdo ineluttabile, cui erano pervenute, già nei decenni precedenti, tutte le altre reti del continente. Le compagnie private sembravano appartenere ad un passato archiviato per sempre.

La rivoluzione voluta dal governo conservatore

Mai dire mai. E' passato giusto mezzo secolo ed i privati sono tornati alla guida dei treni d'oltre Manica. Non è stato facile. Ci sono voluti diciotto anni di rivoluzione neoliberista, perseguita tenacemente prima dalla signora Thatcher, il primo ministro che aveva osato sfidare le Trade Unions - forse le più forti e corporative tra le organizzazioni sindacali del nostro tempo - e messo ordine tra i conti pubblici, anche a costo di affossare gran parte del "welfare state" costruito dalle generazioni del dopoguerra. E poi dalla più blanda, ma non meno coerente, guida politica di John Mayor, che, prima di giungere al capolinea del suo mandato, è riuscito anche laddove non si era avventurata la "Lady di ferro", ossia nel completare lo smembramento della British Railways. E lo ha fatto a dispetto della dura critica sindacale, della ferma opposizione laburista, del-

la preoccupazione diffusa nella popolazione, dello scetticismo che permeava gli stessi ambienti finanziari tradizionalmente vicini al partito conservatore. Nel giro di appena quattro anni la grande impresa pubblica che muoveva praticamente ogni treno britannico dalle spiagge della Cornovaglia ai fiordi delle Highlands scozzesi è stata prima separata in tre spezzoni (Railtrack, proprietaria degli impianti fissi; Roscos, ovvero tre imprese proprietarie del materiale di trazione; infine venticinque linee o segmenti di rete). Queste ultime sono state gradualmente assegnate ad altrettanti concessionari con contratti della durata variabile tra i sette ed i quindici anni. Per la verità, alcuni gruppi, particolarmente forti o agguerriti si sono aggiudicati più porzioni della rete. Ad esempio, la National Express, nome già noto da decenni nel Regno Unito per l'offerta di servizi di autobus a lunga percorrenza, si è aggiudicata il Gatwich Express (con la navetta tra Londra ed l'omonimo aeroporto), le linee delle Midlands e quelle del North London, oltre al servizio Scotrail, in Scozia, ultimo ad essere privatizzato alla fine del marzo scorso. La Prism, dal canto suo, si è aggiudicata i treni pendolari di Tilbury e Southend, che servono la zona all'estuario del Tamigi, la rete del Galles e quella dell'East Anglia, la pittoresca regione a nord della capitale, disseminata di mulini a vento quasi quanto la prospicente Olanda. La Stagecoach ha il controllo dell'importante settore South West e della breve linea che serve l'isola di Wight. Tutte e tre sono nate come imprese di autobus, ma sembrano ora puntare sull'antico concorrente su rotaia per accrescere il loro giro d'affari. Altre imprese sono state costituite dai dipendenti della British Railways, come la Mbo, che si è aggiudicata la rete Great Western o sono filiali di compagnie di navigazione, come la Gner, che dipende dalla Sea Containers, e che sovrintenderà ai treni della East Coast Line. Non mancano imprenditori stranieri, come la Cgea francese che si è aggiudicata, sotto il nome di Connex, il sistema South Eastern, o la Govia che gestisce il "passante" londinese Thameslink ed è controllata dal gruppo, pure francese, Via Gti. Un tale caleidoscopio di sigle, per il momento, è tuttavia l'unica novità che balza all'occhio del passeggero: stazioni e vetture sono ovviamente ancora quelle di prima, salvo una mano di vernice per evidenziare meglio i colori sociali. Non si può certo parlare di vera concorrenza, poiché ogni concessionario si è aggiudicato un settore della rete ed il cliente diretto nel Galles non potrà che scegliere un treno della Prism. Neppure si è verificata la temuta corsa ai rincari (ma bisogna tener conto che le ferrovie britanniche, anche ai tempi della nazionalizzazione, hanno sempre adottato livelli tariffari parecchio salati), perché una delle condizioni basilari per aggiudicarsi la concessione era costituita dal vincolo di mantenere invariati i prezzi ed il numero dei treni in circolazione, salvo deroga governativa. Anche il Britrail Pass, ossia la tessera di libera circolazione ad uso dei turisti, continua ad essere valido su ciascun convoglio a prezzi che oscillano tra le 200 mila lire per quattro giorni e le 680 mila per un mese intero. Sarà poi problema delle varie compagnie quello di suddividersi gli introiti.



Treno locale della rete South-East.

Le disavventure del libero mercato

Non potendo né accrescere le tariffe, né tagliare il servizio al pubblico, alle compagnie private non è rimasta altra strada che ridurre per quanto possibile i costi di produzione al fine di raggiungere il pareggio - e, possibilmente, i profitti - seppur al netto delle compensazioni che la mano pubblica continua ad erogare per mantenere certe prestazioni di natura sociale, come le linee regionali ed i treni pendolari. E qui non sono mancate le polemiche. I giornali di tutto il mondo hanno riportato il caso del suicidio di una giovane donna occorso il 6 febbraio, in prossimità di Billericay, nell'Essex, a 38 km da Londra. Il corpo senza vita della sventurata è stato appena coperto con un telo, ma rimosso solo un paio d'ore più tardi per non ritardare la circolazione dei treni nell'ora di punta. Tanta solerzia nell'evitare disagi ai pendolari non si è però ripetuta qualche giorno dopo, quando, a causa del pensionamento anticipato di 70 macchinisti su 750, Stagecoach si è vista impossibilitata a garantire tutti i convogli programmati in orario. Un clamoroso errore di programmazione (l'impresa stava perfezionando nuove assunzioni, ma non aveva calcolato i tempi lunghi imposti dai regolamenti di sicurezza per l'addestramento del personale), che non conosce precedenti sulle reti ferroviarie europee. Lo stillicidio di cancellazioni all'ultimo minuto, un po' come avviene negli aeroporti del Terzo Mondo, ha finito con l'esasperare la clientela. Il 14 marzo un gruppo di passeggeri è arrivato al punto di "dirottare" un convoglio, imponendo al personale di essere subito condotto a destinazione.

Anche la proverbiale flemma britannica era venuta meno quando gli altoparlanti avevano annunciato che il treno Londra-Exeter sarebbe stato istradato via Bristol, per sopperire ad una precedente cancellazione, imponendo ai malcapitati un maggior percorso di 160 km! Stagecoach è stata costretta a pagare un'ammenda di 100 mila sterline (circa 25 milioni di lire) per ogni settimana di perturbazione all'esercizio. Ma questo non ha di molto consolato gli utenti sull'orlo di una crisi di nervi. Per farsi perdonare, il 20 febbraio, la compagnia aveva offerto una giornata di libera circolazione sulla propria rete, alla sola condizione di richiedere agli sportelli il rilascio di un biglietto gratuito. Tuttavia, a causa delle confuse istruzioni diramate, molti agenti hanno rilasciato anche tagliandi a lunga distanza e persino internazionali, validi sui treni Eurostar. Parecchi



dotare le carrozze di televisione, ristorazione al posto ed altri comfort in stile aereonautico. Punta altresì ad una campagna tariffaria ricca di incentivi per riempire quel 60 per cento di posti che rimane mediamente invenduto. Già la Midland Mainline della National Express ha introdotto sconti per famiglie che hanno permesso di accrescere il numero di viaggiatori e certi gruppi di consumatori organizzati, come il Central Rail User's Committee esprimono giudizi soddisfatti. Resta da capire se gli investimenti di lungo periodo - indispensabili per migliorare davvero il servizio - saranno alla portata di imprese che, proprio per evitare la formazione di nuovi monopoli, hanno ottenuto una concessione limitata nel tempo. Anche per questo, il governo aveva previsto la costituzione delle Roscos, ovvero delle tre società proprietarie del materiale rotabile, separate dai soggetti di gestione.

Ed in questo settore si sono registrate le distorsioni più gravi, visto che i beni dell'antica British Railways erano stati svenduti a prezzi di saldo, ma, dopo appena un anno, sono stati rivenduti a nuovi acquirenti, realizzando utili vertiginosi che hanno fatto gridare allo scandalo. Ma ormai la privatizzazione appare consolidata ed anche il ritorno dei laburisti al potere non sembra poter consentire un ripristino della proprietà pubblica, visti gli altissimi costi che l'erario dovrebbe sobbarcarsi a titolo di indennizzo.

Tutt'al più il governo potrà riservarsi un ruolo di controllore, più o meno severo, per garantire che assieme alla proprietà non venga smantellato anche il servizio pubblico. La rete britannica sembra dunque destinata a non conoscere più una sola impresa di gestione sul territorio nazionale. Rivoluzione irreversibile, dunque? Chissà, mai dire mai.

Commuter

fortunati clienti si sono concessi una passeggiata fino a Parigi a spese della compagnia, che ha poi dovuto rimborsare le altre reti. La generosa iniziativa promozionale è finita col costare quasi tre miliardi di lire alla società, i cui dirigenti sono stati definiti "inetti" dal Ministro dei Trasporti, John Watts, mentre il direttore dell'Authority che concede le licenze, John O'Brien, ha minacciato di ritirare la concessione a Stagecoach.

Un giudizio ancora prematuro

E' ancora presto per dare un giudizio sull'intero processo di privatizzazione. Il governo inglese ha saputo perlomeno far tesoro della disastrosa esperienza cumulata negli anni precedenti, quando erano state privatizzate le imprese urbane e suburbane di autobus. Imponendo ferrei vincoli alle tariffe ed alla struttura del servizio, sono stati, almeno per ora, evitati i guai peggiori che venivano paventati dalle associazioni di consumatori, quali "Save Our Railways": massicce chiusure di linee e crescita intollerabile dei già elevati prezzi. Richard Branson, eccentrico magnate, già proprietario della compagnia aerea Virgin, che si è aggiudicato il servizio Intercity tra Londra e Glasgow, annuncia importanti investimenti per



Treno locale e Victoria Station.

E parliamo un po' bene di noi

I "guai" di Fs e la disinformazione "pilotata"

Da un po' di tempo una campagna stampa fastidiosa e interessata bersaglia Fs con due "piatti forti": 1. i *19 mila miliardi* di trasferimenti annui dallo stato a Fs, cui si sommano i *2.800 miliardi* di perdite previste per il 1996, che diventano *5.600 miliardi* nel 1997;

2. i disservizi di ogni genere (ritardi, piccoli guasti, cadute di tensione, agitazioni sindacali...) che affliggono la clientela.

Poiché "Amico Treno" è nato con l'intento esplicito di denunciare, spiegare e correggere i guai di Fs, con l'apporto fattivo dei clienti consapevoli, crediamo di non meritare accuse di aprioristica difesa della ditta.

Ci pare, però, giunta l'ora di spiegare, anche ai clienti e ai ferrovieri meno avvertiti, il carattere falso o strumentale di questa campagna, classico caso di *montaggio artificiale* di cifre e di eventi.

Partiamo dalle cifre.

19 mila miliardi si ottengono sommando:

- *5 mila miliardi* di disavanzo del Fondo Pensioni;
- *8 mila miliardi* di interessi passivi sul debito storico;
- *6 mila miliardi* di contratti (di Programma e di Servizio Pubblico).

Ora:

- i 5 mila miliardi di disavanzo del Fondo Pensioni (derivati dal fatto che i ferrovieri in pensione sono il doppio di quelli in servizio) sono segnalati dalla contabilità di Stato solo perché esiste un "Fondo Pensioni ferrovieri": tutte le imprese italiane che hanno drasticamente ridotto l'organico (dalla Fiat alla Montedison, dall'Olivetti alla Pirelli) sono nella identica situazione, e al contribuente costano altrettanto per questa voce. Poiché le cifre relative confluiscono nel disavanzo centrale dell'Inps, nessuno ci fa caso;
- gli 8 mila miliardi di interessi passivi derivano dal fatto che lo Stato - dal 1907! - ha pagato gli investimenti ferroviari con *Mutui a Rimborso Garantito*, decidendoli, per altro, in prima persona (e non, ahimè, ascoltando qualche volta il parere Fs): contabilmente questi numeri figuravano (fino alla sacrosanta "pulizia contabile" decisa dal Ministro Ciampi) nel bilancio Fs come partita di giro. Ma questo non c'entra un tubo con la capacità e la professionalità dei ferrovieri;
- e veniamo ai 6 mila miliardi di Contratto di Programma e di Servizio: questi sì sono superiori di *2 mila miliardi* circa a quanto percepiscono dallo Stato le equivalenti ferrovie pubbliche europee (come le francesi) o private (come le inglesi) che siano. Ma se teniamo conto del fatto che *1.000 miliardi* almeno derivano dal *differenziale tariffario*, ossia dal valore artificialmente basso delle tariffe che lo Stato impone a Fs, possiamo concludere che Fs "deve" allo Stato ancora *1.000 miliardi* di efficienza produttiva: proprio quel differenziale (da 15 a 12 mila lire x treno x chilometro) che "Amico Treno" da tempo denuncia.

Comunque stiamo parlando di un ventesimo della cifra che ci viene imputata;

- i 2.800 miliardi di perdita per il 1996 e i 5.600 previsti per il 1997 sono, a loro volta, un *montaggio contabile* di cifre non congruenti. Fs perde, in realtà, *500 miliardi* di "margi-







ne Lordo" (= differenza ricavi-costi). A questa somma si sono aggiunti, nel 1996, *1.000 miliardi* di sovraccosti previdenziali e *1.300 miliardi* di ammortamenti (discutibili, a loro volta, perché per la stragrande maggioranza dovuti a "investimenti non decisi"). Il 1997 sale alla folle cifra di *5.600 miliardi*, per i *2.800 miliardi* di taglio non contrattato (anzi, in deroga alle somme pattuite nel 1995 per un triennio) fatto dalla legge Finanziaria 1997 ai Contatti di Programma e di Servizio.

Ma la perdita vera, quella a margine lordo, resta di *500 miliardi*; facciamo 1.000 per ammortizzare il materiale rotabile (quello sì, lo decidiamo noi).

La sostanza di tutto il ragionamento che precede è che Fs:

* perde *1.000 miliardi*;
* costa allo Stato *1.000 miliardi* in più delle altre ferrovie europee;

e i miliardi da recuperare sono 2.000 e non 24.600!!!

Col Piano Triennale in via di preparazione ce la possiamo/dobbiamo fare. Se non ce la faremo meriteremo le critiche attente e anche feroci... ma il falso NO!

Tra il 1993 e il 1995 di miliardi ne abbiamo recuperati 2.000... e, oggi, siamo più allenati di allora.

Ma veniamo allo stillicidio sui disservizi.

Se la migliore Azienda-Rete del mondo (la Mc Donald's, che produce, consentiteci, un prodotto più "facile" del nostro) fosse gratificata da un giornale della concorrenza con un titolo al giorno ("Un topo nei sotterranei di Piazza di Spagna"; "Rubava il cassiere di Via Fracassini"; "Zucchero bagnato in Piazza Meda"; "Assenteismo in crescita"; "Sciopero delle pulizie"...) sarebbe facile demonizzarla. Paradossalmente le false accuse, dopo un po', diventerebbero vere: perché le aziende a rete sono fatte di uomini lontani tra loro e la migliore "comunicazione interna" non riesce a battere in velocità la stampa quotidiana.

Questa (la stampa quotidiana), guidata dai suoi *padroni*, mira e colpisce con rapidità... e il gioco si innesca: *disinformazione-demotivazione-caduta reale di disciplina e qualità-disinformazione più esatta e documentata* ecc.

La falsificazione dei dati di bilancio e la disinformazione sul sistema a rete sono due facce della stessa medaglia: con la prima si *sputtanano* i dirigenti, con la seconda i ferrovieri.

L'autore? Senza dietrologia, guardiamo ai *padroni* dei giornali e ai denari che - quatti quatti - stanno prendendo dallo Stato... e all'apertura della Variante di Valico.

Forza colleghi, *2 mila miliardi* di miglioramento del conto economico si ripigliano con 10 punti di produttività (ne abbiamo presi 34 tra il 1993 e il 1995) e 10 punti sui ricavi (5 da tariffa e 5 da volumi) in un triennio.

E i clienti restando critici, sapranno riconoscere gli sforzi reali dalle sbavature e dalle inerzie (che non mancano).

Cesare Vaciago
Direttore Area Trasporto Metropolitano e Regionale

Da visitare in treno

a cura di Marisa Radogna



Antonio Mancini, *O prevetariello*, 1870.

Capolavori dell'Ottocento napoletano. Dal Romanticismo al Verismo

Monza, Serrone della Villa Reale
Viale Brianza, 2
16 maggio - 5 ottobre 1997
Orario: dalle 10.00 alle 12.00 e dalle 15.00 alle 19.00
Chiusura: lunedì
Catalogo Mazzotta
Informazioni: tel. 039/322086

Come raggiungere la sede espositiva

Dalla stazione Fs di Monza prendere l'autobus n° 4 (fermata Villa Reale).
Dalla stazione Fs di Milano Centrale si può utilizzare la linea 2, verde (scendere a "Loreto"), poi la linea 1, rossa (fermata Sesto Fs) e quindi la linea Atm per Giussano/Carate Brianza (fermata Villa Reale).
Il percorso a piedi dalla stazione di Monza è di circa venti minuti: uscendo, sulla destra, percorrere via Caduti del Lavoro fino a largo Mazzini; da qui proseguire sempre dritto per via Italia; in piazza Roma (Arengario) prendere via Carlo Alberto, raggiungere piazza Citterio, ancora dritto imboccare viale Regina Margherita e quindi viale Brianza. Potete raggiungere il Serrone anche attraversando i giardini di Villa Reale (percorso pedonale).

A dieci anni di distanza dalla grande rassegna "Da Monet a Toulouse-Lautrec" (ottobre 1987) e a un anno dalla presentazione dei dipinti della Galleria Tret'jakov di Mosca, con la mostra "Arte borghese nella Russia zarista 1812-1851" (marzo-luglio 1996), lo spazio espositivo della Villa Reale di Monza propone un nuovo incontro con l'Ottocento con l'arte italiana dell'800, per fissare l'attenzione su un periodo che ancora attende, superati i retorici nazionalismi e gli schematismi generalizzati, una valutazione equilibrata e un occhio più limpido e attento.
La vicenda pittorica napoletana, nel passaggio dalla sensibilità romantica all'interesse nei confronti del "vero", può aiutare a comprendere la posizione degli artisti italiani in una fase complessa della nostra storia, quando, tra difficoltà e contraddizioni, si stava edificando uno Stato nazionale unitario. Le 120 opere riunite nell'esposizione della Villa Reale di Monza provengono in gran parte dalla Reggia di Capodimonte e da altri musei napoletani: uno scambio tra le due città che si collegano idealmente, per rinnovare la fervida circolazione culturale propria del tempo in cui operarono i protagonisti di quel corso artistico. Scopo della rassegna è infatti precisare il legame che unì i pittori meridionali ad altri esponenti del panorama artistico italiano e tracciare il profilo delle affinità di linguaggio e di ricerca estetica, mostrando quanto le relazioni con gli altri centri della Penisola e i contatti con gli ambienti europei, e con l'area parigina in particolare, concorsero alla definizione, se pur con risultati diversi, di nuove soluzioni comuni.
Con Domenico Morelli (*Gli iconoclasti*, 1855),



Marco De Gregorio, *Veduta di Casacalenda*, 1867circa.

sono presenti i quattro fratelli Palizzi, Francesco Paolo, Nicola e, con un consistente gruppo di lavori, i due "maggiori", Filippo e Giuseppe, che meglio interpretano il moderno realismo degli autori napoletani.
In rassegna troviamo anche alcuni oli realizzati tra il 1864 e il 1912 da Gioacchino Toma, che esprime nei personaggi l'intimistica e composta riflessione sul dolore (*Luisa Sanfelice in carcere*, 1874). Ai soggetti religiosi e storici si volse in prevalenza Francesco Saverio Altamura (*Il Trionfo di Mario*, 1863-64), mentre Michele Cammarano, che come Toma risentì della lezione palizziana e che come Altamura ebbe contatti a Firenze con i Macchiaioli, si impegnò nelle composizioni sugli eventi della storia più recente (*La presa di Porta Pia*, 1871), oltre a indirizzarsi agli ambienti popolari. Nell'esposizione dedicata all'Ottocento napoletano non potevano mancare esempi del repertorio folkloristico partenopeo, con pittori (Eduardo Dalbono) che maggiormente su-



Michele Cammarano, *Ozio e lavoro*, 1863.

birono l'influenza del convenzionalismo dei loro modelli (Morelli e Fortuny).
Il percorso documenta altri momenti importanti dell'esperienza meridionale.
La Scuola di Resina, fondata a Napoli dal fiorentino Cecioni e attiva dal 1860 al 1875, supera la tradizione del vedutismo napoletano (già ripresa dalla Scuola di Posillipo), con una visione che riflette le nuove tendenze del realismo. A questa corrente pittorica parteciparono e diedero impulso alcuni artisti che svoltarono poi in direzioni molto distanti: Marco De Gregorio, Federico Rossano e Giuseppe De Nittis. Con l'intento di offrire un'ampia panoramica dell'ambiente artistico napoletano, la rassegna affianca ai nomi già citati altre presenze influenti e incisive nella stagione a cavallo tra Romanticismo e Verismo, senza dimenticare quelle ritenute oggi più marginali.
Da segnalare la scelta del dipinto candidato a "logo" dell'evento monzese: *O prevetariello* di Antonio Mancini un quadro esposto l'ultima volta nel 1962 a Milano, in un'antologica dedicata al maestro, e che il pubblico potrà ammirare dal vero ancora una volta in una sede lombarda.

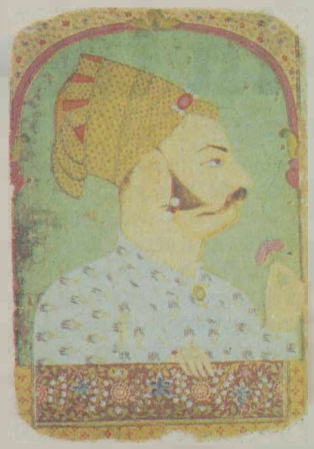
India: miniature e dipinti dal XVI al XIX secolo. La collezione di Howard Hodgkin

Verona, Museo di Castelvecchio - Sala Boggian
Corso Castelvecchio, 2
1° maggio - 3 agosto 1997
Orario: 9.00-19.00 (chiusura lunedì)
Catalogo Electa
Informazioni: tel. 045/8005817 - 592985

Come raggiungere la sede espositiva
Dalla stazione di Verona Porta Nuova si possono utilizzare gli autobus nn. 21, 22, 23, 24, 41 e 61.

Grazie ad un accordo con la Direzione Regionale Fs del Veneto verrà praticato uno sconto sull'ingresso alla mostra ai possessori di biglietto ferroviario con destinazione Verona non scaduto di validità.

Howard Hodgkin fece il suo primo viaggio in India nella seconda metà degli anni Sessanta. «L'India diventò per lui un'ancora di salvezza emotiva.» scrisse il suo amico Bruce Chatwin «Ogni inverno viaggiava per tutto il subcontinente, assorbendo impressioni - camere d'albergo vuote, la spiaggia di Mahabalipuram, il panorama visto da una carrozza di un treno, il colore della polvere al tramonto o la visione di un sari arancione contro una balaustra di cemento - e mettendole da parte per i quadri che avrebbe dipinto a casa, nello Wiltshire. Adesso era l'India stessa ad agire su di lui, non l'India della pittura indiana». Questo fu il primo "passaggio in India" di Howard Hodgkin, ma il mondo indiano aveva alimentato la sua immaginazione da più di venti anni.
Artista inglese contemporaneo, Hodgkin è nato a Londra, 64 anni fa, da una famiglia di intellettuali dell'alta borghesia, sotto il segno del Leone («Per i Leoni - affermò sua nonna nel fargli l'oroscopo - il colore è vita»).
Da adolescente iniziò a dipingere e, insieme, a coltivare una grande passione: collezionare antiche miniature e dipinti indiani. Una passione che, accanto all'attività di pittore, è diventata la principale occupazione della sua vita. «Non mi viene in mente nessun altro artista di successo - disse Chatwin - in cui l'impulso a dipingere rivaleggi con quello ad acquistare un altro genere di pittura».
La mostra del Museo di Verona è un appuntamento di grande interesse: la collezione Hodgkin non è mai stata presentata in Italia ed è la prima volta che l'artista consente l'esposizione dell'intera raccolta (solo una parte è stata ospitata in altre occasioni a Londra, Washington, Zurigo e Oxford).
Le ottantadue opere che compongono la collezione (datate tra il XVI e il XIX secolo) sono state suddivise in sette sezioni a tema: *Epica* (illustrazioni che narrano antiche epopee, imprese di leggendari eroi), *Scene di corte* (miniature sull'ambiente imperiale, sugli ozi di corte, la caccia, l'amore), *Ritratti* (pochi quelli femminili, più convenzionali e per questo meno apprezzati da Hodgkin, che preferisce il maggior realismo e spessore psicologico della ritrattistica maschile), *Elefanti* (il simbolo dell'India: ogni particolare dell'animale o della composizione rimanda a un preciso significato), *Fiori e Uccelli*, *Caccia* e *Ragamala* (armonie, emozioni, sensazioni legate all'esperienza mistica: *raga* è un termine sanscrito, una fusione del concetto di passione, attrazione e colorazione). Una nota singolare della collezione sono le dimensioni dei pezzi, che variano da pochi centimetri a più di un metro di lato (i più grandi sono quelli realizzati su cotone).
Hodgkin ama i dipinti di ampie proporzioni, le composizioni spettacolari, di vasto respiro. Gli indiani utilizzavano prevalentemente il piccolo formato. La maggior parte delle opere era infatti concepita come illustrazione di libri, che dovevano essere facilmente sfogliati e passati di mano in mano tra gentiluomini e signore riuniti in cerchio e comodamente seduti.
Circa due terzi dei dipinti esposti sono *rajput*, mentre solo un terzo sono *mugal* o *deccani*.



Pittura *Rajput* di Nagaur o Jodhipur, 1730-35.

La miniatura *rajput* risente delle scuole pittoriche jaina del Gujarat (per jainismo si intende la religione praticata da una comunità di ricchi mercanti, diffusa nell'India occidentale). I manoscritti jaina, databili intorno all'XI secolo sono, insieme alle illustrazioni dei codici buddisti dell'India orientale, gli esempi più antichi di miniature indiane. Le miniature jaina illustravano i testi sacri scritti su foglie di palma. Caratteristiche comuni a queste rappresentazioni sono la forma estremamente stilizzata, la linearità del tratto, l'austerità dei soggetti, la semplicità dei colori, l'enfasi nel particolare, la raffigurazione del volto con il naso appuntito e gli occhi sporgenti. La pittura *rajput* (poi sviluppatasi in scuole e stili diversi) arricchisce il cromatismo della miniatura jaina con una varietà di colori vivaci e le figure sono meno rigide. Nei dipinti su carta gli artisti indiani dispongono di una più ampia superficie pittorica e iniziano a rappresentare il paesaggio e ad interpretare le emozioni dell'uomo.
L'arte della contemporanea corte Mugal, la miniatura islamica dell'India, unisce al gusto essenzialmente indiano una forte tradizione persiana: è un'arte aristocratica, individualista, con forme raffinate e colori delicati. La scuola dei sultani del Deccan mutua il proprio stile dall'arte pittorica *mugal*, avvicinandosi a quella *rajput* nei successivi sviluppi. La miniatura *deccan* si caratterizza per l'estrema cura del particolare e per la ricca gamma di colori.
Nelle opere che Howard Hodgkin ha riunito si può spesso riscontrare un'insolita sintesi delle estetiche *mugal* e *rajput*. Non troviamo invece i soggetti religiosi e le scene di vita quotidiana, che non hanno mai attratto il collezionista britannico. La raccolta rispecchia gli interessi dell'artista, la sua personalità, la sua visione dell'India e della pittura indiana. Lo stesso Hodgkin ha affermato che la collezione non ha nulla a che vedere con la storia dell'arte: è solo il frutto delle predilezioni arbitrarie di un singolo individuo. Gli acquisti sono stati dettati dal gusto, non dai rigidi criteri accademici del curatore museale. Hodgkin ha scelto seguendo la propria idea di qualità artistica, spinto spesso dal desiderio di comprare un pezzo d'India, di appendere alle pareti di casa un frammento di quel mondo che aveva saputo regalargli forti emozioni.
Per questo suggerisco ai visitatori dell'esposizione veronese di non cercare nel percorso una documentazione o una ricostruzione storica della pittura indiana: meglio lasciar lavorare gli occhi e la fantasia.



Pittura *Rajput* di Bundi, 1670.

Da leggere in treno

a cura di Carlo Pino e Daniela Cremona

È il romanzo di esordio di Baricco di cui si è ormai detto - e scritto - tanto. Lo stesso autore ha aggiunto - ultimamente - una ulteriore *rivelazione* in un'intervista ad un quotidiano, dicendo che durante periodo in cui lo scrisse era *incazzato* con il mondo intero. Il libro ha riscosso i giudizi entusiastici dei critici; fra questi spicca quello che Jean de Chambure scrisse su "La Gazette Littéraire": "La scrittura di Baricco affascina per la disinvoltura con cui oscilla tra il burlesco, il lirico, il leggero, il drammatico... Il suo libro è una vera e propria sinfonia, un inno alla diversità che rigenera brillantemente quell' 'arte del romanzo' a più voci che Kundera difende con tanta determinazione".
E fra le varie *voci* alle quali dà fiato al suo esordio il giovane scrittore c'è la storia di una ferrovia che il signor Rail vuole assolutamente costruire, a costo di impegnare tutto il suo patrimonio. Intorno a quel progetto ruotano le vicende di molti dei personaggi che vivono o si trovano a passare per una piccola città immaginaria in cui un bel giorno arriva, legata su un barcone che risale il fiume, *Elisabeth*: una bellissima locomotiva a vapore. Per noi è un libro da non perdere soprattutto oggi, poiché viene offerto in un'edizione super economica, che consigliamo di leggere agli appassionati di cose ferroviarie anche solo per avere il piacere di fermarsi sulle pagine da 56 a 69, dove vengono raccontate - fra l'altro - la splendida storia del "certame di Rainhill" e la tragica inaugurazione della linea "Liverpool-Manchester".

● **Alessandro Baricco**
Castelli di rabbia
Milano, SuperPocket
258 pagine, 6.500 lire



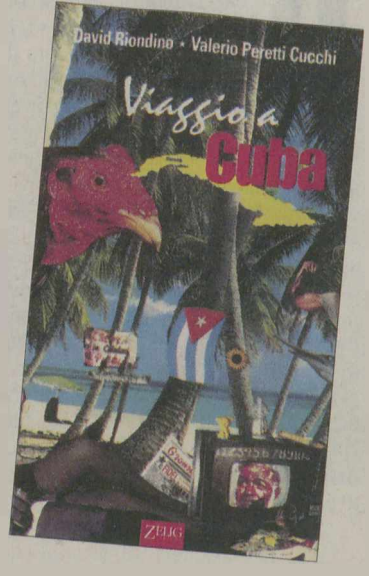


Racconto di una storia personale che ci fa entrare in una dimensione insolita. Leggendo le pagine di questo romanzo si riescono a vivere le malinconie e i dolori della protagonista, figlia di albergatori, che si sente privata di tutte le piccole cose di cui possono godere le persone che vivono in una casa di proprietà. Genitori, fratelli e sorelle, parenti, amici assumono tutti nuove vesti se interpretati come gestori o clienti del *Trieste* (questo il nome dell'albergo, vero *centro* della storia); perdono personalità e capacità di relazionarsi, non riescono a discostarsi dalle *figure* che frequentano per necessità quelle stanze con i numeri sulla porta e diventano anch'essi simili ad affreschi: *Il giocatore di scacchi con la moglie e la bambina, Il travestito senza le sopracciglia, Il mago, Le ballerine, Il professore che non parlava mai, I ragazzi del Centro Addestramento Sud, La signora dalle calze morbide...*
Come giustamente si legge nella presentazione del libro: "sembra di leggere un racconto sul mondo dei piccoli circhi, quelli tristi e un po' scalcinati ai quali tutta una letteratura ha abituato il nostro immaginario".

● **Sabrina Paravicini**
Figli dell'albergo
Milano, Zelig Editore
98 pagine, 16 mila lire

Un viaggio a Cuba qualcuno l'ha già fatto, altri sognano ancora di farlo. Da sempre rappresenta per ciascuno di noi l'*uscire* dagli schemi: in passato un volo nell'isola poteva rispondere ad una scelta ideologica; in epoca più recente la motivazione principale sembra essere diventata quella della ricerca di facili *avventure* con splendide donne in una "(...) simil-Rimini caraibica che risponde al nome Varadero". A riprova di quest'ultima tesi i due autori di questa specialissima guida ci raccontano che in quella località - che mantiene incontaminate le splendide e lunghissime spiagge di sabbia bianca - la lingua quasi ufficiale è l'italiano, "vista la quantità di turisti nostrani alla ricerca di una prostituta di colore che dia un senso alla loro vita, e con la quale possano sentirsi, almeno per una settimana all'anno, dei ricchi".
Il *manualetto* di Riondino e Peretti Cucchi, oltre a risultare una lettura piacevolissima per le notazioni divertenti, potrà sicuramente essere utile - se affiancato da una *vera* guida dell'isola - ad un turista in cerca di aneddoti, *interpretazioni* dei luoghi e dei costumi e di consigli sui piatti e le bevande da ordinare. Non mancano gli indirizzi utili per uscire dalle regole dei viaggi organizzati.
Buon viaggio e... buon divertimento (questo si può ottenere anche solo leggendo il libro).

● **David Riondino, Valerio Peretti Cucchi**
Viaggio a Cuba
Milano, Zelig Editore
162 pagine, 18 mila lire



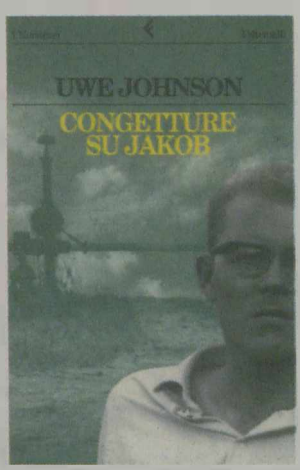


La cronaca in queste settimane ci aggioma sulle vicende - a noi così prossime - dell'Albania: terra schiacciata tra i frantumi di un passato regime comunista ed i sogni artificiali delle pubblicità occidentali. L'identità e le radici, necessarie alla ricostruzione di questo infelice Paese, non possono non passare anche attraverso il recupero della cultura albanese e delle sue voci più autentiche.
Per questo ci pare doveroso indicarvi Ismail Kadaré, romanziere poeta e saggista, nato ad Argirocastro nel 1934, che ha compiuto la coraggiosa scelta di continuare a vivere - da dissidente - nella sua terra, per meglio esprimere l'inquietudine e le lacerazioni del suo popolo.
Il bellissimo racconto che vi segnaliamo narra dei minuziosi cerimoniali che precedono la grandiosa festa di riconciliazione, voluta - in un tempo antico e non precisato - da Mohamud II, Sultano dell'Impero Ottomano, all'indomani della sconfitta dei ribelli anti-islamici albanesi. Cinque Sottocommissioni sono nominate per la esecuzione di tutti i preparativi: quella politica che cura i contenuti dei discorsi e del comunicato finale, quella che sovrintende agli svaghi e ai divertimenti, quella responsabile degli alberghi e delle scuderie, quella preposta alla preparazione dei cibi e infine quella incaricata dell'organizzazione vera e propria delle cerimonie. I meticolosi preparativi, descritti con linguaggio raffinato che sa creare il senso della Storia e dell'attesa, si tradurranno in una tragica beffa, i cui contenuti simbolici sono lasciati all'immaginazione del lettore.
Chi volesse conoscere le opere di Kadaré giunte in Italia, potrà scegliere dal catalogo di Longanesi: *Il generale dell'armata morta* ('83), *I tamburi della pioggia* ('82), *La città di pietra* ('91) e *Chi ha riportato Doruntina?* ('89).

● **Ismail Kadaré**
La commissione delle feste
Lecce, Besa Editrice
76 pagine, 15 mila lire

Scritto nel '59 e tradotto in Italia due anni dopo, il libro rivelò il talento di Uwe Johnson (1934-1984), che con ardita sperimentazione narrativa seppe affrontare i complessi temi esistenziali e sociali della Germania divisa. La ristampa di *Congetture su Jakob* ci permette quindi di apprezzare uno scrittore da noi ingiustamente poco conosciuto, ma considerato in Germania ormai un *classico* del Novecento. Fra le sue opere ricordiamo anche: *Il terzo libro su Achim* ('61), *Due punti di vista* ('65) e la monumentale tetralogia *Anniversari* ('70-'83). Jakob Abs è un giovane ferroviere della Germania Orientale divenuto, nelle Deutsche Reichbahn, "Dirigente Regolatore" delle complesse manovre dei treni lungo i fasci di binari che corrono nella stazione di Dresda. Per un misterioso incidente muore attraversando i binari, proprio lui che conosceva ogni recondito segreto della circolazione dei treni... Il romanzo restituisce la storia di Jakob e dei suoi ultimi giorni, disgregandola attraverso piani narrativi, contesti temporali e linguaggi diversi che sfidano continuamente l'intelligenza del lettore. Ci si deve infatti orientare tra frasi in russo e in inglese, tra espressioni gergali, terminologia tecnico-ferroviaria e retorica di propaganda marxista, tra frammenti di dialoghi o monologhi nei quali scompare del tutto la voce narrante.
Eppure, in questo intricato modo che unisce la meticolosa ed ossessiva precisione dei dettagli ad un contesto enigmatico e informe, magistralmente viene resa una materia storica delicatissima: il tema della libertà nella dialettica fra le due Germanie. Riportiamo, perché più chiare di quanto potrebbero essere le nostre, le parole di Hans Magnus Enzensberger a commento del libro: "Jakob e i suoi fratelli vivono in una situazione di continua ricerca. E chi, attraverso questo libro, riesce a rappresentarsela e a configurarsela, arriverà a concludere che noi parliamo con eccessiva disinvoltura della libertà. Chi può dire tutto ma non può cambiare nulla fa discorsi chiari. Jakob e i suoi amici sembrano attingere a un'altra libertà, che comporta la necessità di tacere di certe cose. In ciò si conserva l'enigma della persona." E Uwe Johnson ha mirato a questa verità.

● **Uwe Johnson**
Congetture su Jakob
Milano, Feltrinelli
264 pagine,
30 mila lire



Due pagine sono una finestra troppo angusta per rendere conto delle decine di migliaia di titoli che ogni anno affollano gli scaffali dei poveri librai. Anche limitando la scelta ai libri *da* viaggio o *sul* viaggio, di pochi soltanto riusciamo a dare informazione. I motivi sono evidenti: questa rivista è dedicata principalmente ad altro e i curatori di questa rubrica - semplici lettori appassionati, come molti di voi - non sono né vogliono paludarsi come critici letterari. Tuttavia ci sembra giusto "spendere" qualche riga per informarvi sui testi che riceviamo in redazione. Un grazie sincero raggiunga dunque gli autori che qui brevemente riportiamo.
Marilena Braga, per i racconti raccolti in *Amore grande* (Pioltello - Milano, Laura Rangoni Editore): ci ha colpito il punto di vista "animista" dell'autrice, che con sensibilità e stupore riesce a descrivere - dall'altra parte di come noi li recepiamo - oggetti di uso quotidiano e animali a noi vicini. Gli incassi del libro sono devoluti all'Unità Cinofila di Salvamento di Verbania. **Lora Brizzi**, per la interessante raccolta di massime, aforismi e frammenti (poetici) dal titolo *Fiori di carta per te* (Roma, Serarcangeli): dal magma della vita, l'autrice sa estrarre piccoli cristalli di verità che traggono luce propria da una feconda ricerca interiore, da "un pensiero che sa misurarsi e pensarsi", come giustamente sottolinea Elio Pecora nell'introduzione. *Quei lunghi giorni nella steppa - Ricordi di prigionia* (Pasian di Prato - Udine, Campanotto Editore) è stato scritto - e "vissuto" - da **Angelo Lopiano**, con prefazione e note storiche curate da **Mario Fiorino**, nipote del protagonista. Lo suggeriamo a chi indaghi le vicende dell'ultimo conflitto mondiale e non si accontenti delle fonti storiche ufficiali, ma voglia trarre conferme o interrogativi dai diari dei protagonisti, registrati "in presa diretta" sugli avvenimenti di allora. **Mario Magagnino**, attraverso il suo *Sento Spesso il Suo Cane Al Telefono* (Verona, Essedue Edizioni) ci ha permesso di "spiare" il linguaggio giovanile studentesco alle prese con la descrizione del compagno di banco. Condivisibili le parole in premessa di Enzo Spaltro: "La reciprocità delle presentazioni permette un discorso pedagogico interessante: come uno si vede e come gli altri lo vedono. Quello che in gergo si chiama: dare e ricevere feed-back". Ad **Antonio Mazza**, infine, siamo grati per i consigli contenuti in *Vivere semplice. Come spendere bene quel poco che c'è rimasto: la filosofia dell'"anticonsumismo" felice* (Roma, Castelvecchi). L'autore, con mano sicura e con disinvolte generalizzazioni, affila la sua analisi a partire dagli anni Cinquanta, per aiutare chi - travolto dalla liturgia del bisogno indotto - non sa più distinguere il "Necessario intoccabile" dal "Superfluo prescindibile".



Parigi ricorre a provvedimenti antitraffico

Anche a Parigi, nonostante gli ampi boulevards e l'estesa rete della metropolitana, il traffico motorizzato costituisce ormai l'incubo dell'amministrazione municipale. Nel tentativo di correre ai ripari ed adeguarsi alla severa normativa nazionale sulla qualità dell'aria, il sindaco, Jean Tiberi, ha predisposto una serie di misure volte a ridurre del 10 per cento la circolazione automobilistica, nel corso dei prossimi cinque anni. Tra queste: la realizzazione di 70 km di corsie protette e di una nuova linea tranviaria nella zona sud della città, tra la Porte de Versailles e la Senna, nonché di 50 km ulteriori di piste ciclabili. Entro il Duemila, saranno inoltre individuati dieci "quartieri tranquilli", zone in cui il traffico privato verrà gradualmente bandito. In caso di superamento delle soglie di allarme, i cittadini saranno invitati a non muovere la loro vettura, venendo eventualmente esentati dal pagamento della sosta nel caso il mezzo si trovasse in un'area a pedaggio. Si tratta di importanti novità in Francia, Paese finora molto restio ad adottare politiche restrittive nei riguardi della mobilità privata. Negli ultimi tempi soltanto la municipalità di Lione si era avviata con determinazione su questa strada.

Migliore accessibilità alle stazioni francesi

Il Presidente Jacques Chirac, nel corso di una recente riunione del Consiglio dei Ministri, ha stigmatizzato le difficoltà che incontrano i portatori di handicap nel raggiungere gli uffici pubblici e nell'accedere ai mezzi di trasporto. Le Ferrovie francesi, su iniziativa del loro Presidente, Louis Gallois, hanno quindi predisposto una serie di interventi in favore delle persone a mobilità ridotta, tra cui la possibilità di prenotare ed acquistare i documenti di viaggio per via telefonica e la dotazione di vetturette elettriche di tipo aeroportuale per facilitare gli spostamenti di questo segmento della clientela e dei loro bagagli in una ventina di stazioni principali. Anche al di là del pur importante aspetto umanitario, questi problemi rivestono una notevole valenza commerciale. Secondo stime francesi, circa il 10 per cento della popolazione può considerarsi a mobilità ridotta, includendo non solo i portatori di handicap, ma anche le persone in età molto avanzata, le donne in gravidanza o con bambini in carrozzina, nonché coloro che hanno forti limitazioni alla vista. Questa porzione di viaggiatori è in crescita costante del 20 per cento all'anno dal 1994 e si prevede che le nuove misure ora varate possano accrescere di altre 10 mila unità il numero dei futuri clienti.

La patria del Tgv guarda ora al Pendolino

Un Etr 460, ossia un Pendolino della nuova generazione, ha completato le prove previste sulla linea Parigi-Tolosa, ottenendo una riduzione del tempo di percorrenza di 44 minuti sui 713 km del percorso. Per la precisione, il Pendolino ha risparmiato, rispetto ai treni rapidi composti con materiale ordinario, "solo" 17 minuti sulla lunga tratta pianeggiante tra la capitale e Limoges, ma ben 27 sul più breve e tortuoso segmento che separa Limoges da Tolosa. Si conferma perciò l'interesse delle Ferrovie francesi ad introdurre treni a casse inclinabili su relazioni di un certo interesse commerciale che tuttavia non giustificano gli ingenti stanziamenti necessari per la costruzione di nuove linee ad alta velocità adatte al Tgv. La circolazione del Pendolino, infatti, si è resa possibile senza alcun intervento sull'infrastruttura, salvo la necessità di presidiare alcuni passaggi a livello impegnati ad oltre 160 km/h. Sulla Parigi-Tolosa, attualmente, i migliori treni impiegano 5 ore, lasciando alla rotaia una quota marginale di traffico rispetto all'aereo. Guadagnare un'ora di percorrenza potrebbe riequilibrare decisamente le scelte di una parte consistente dei potenziali clienti.

Al via la linea veloce tra Londra e l'Eurotunnel

Dopo lunghi tentennamenti il governo britannico si è finalmente deciso a realizzare la linea ad alta velocità tra Londra e l'imbocco del Tunnel sotto la Manica. I lavori dovrebbero partire nel corso del 1998 per concludersi nel 2003. E' stato calcolato che, senza poter contare sul nuovo collegamento, nell'anno 2005 non si sarebbe più in grado di far fronte alla crescita del traffico passeggeri e merci. La linea sarà lunga 108 km ed avrà origine dalla stazione londinese di St. Pancras, designata come futuro terminale per le relazioni con il continente. Grazie a questa opera - il maggior cantiere aperto sul suolo inglese in questo secolo dopo il Tunnel - il tempo di viaggio verso Parigi e Bruxelles si ridurrà di oltre mezz'ora, scendendo a due ore e mezza. Anche i collegamenti interni di natura pendolare tra la capitale e le città del Kent saranno nettamente velocizzati: da Ashford a Londra, ad esempio, basteranno 40 minuti di viaggio, contro gli attuali 75. Il miglioramento del servizio locale - e quindi di



natura sociale - ha consentito al governo britannico di giustificare il contributo finanziario al settore privato che, da solo, non se la sarebbe sentita di sobbarcarsi interamente gli ingenti oneri previsti.

I treni corrono sotto il Grande Belt

E intanto un'altra opera ferroviaria di dimensioni epocali vede la luce in Danimarca. Lo scorso 6 aprile, il primo treno merci ha attraversato lo stretto del Grande Belt, che finora separava le linee delle due maggiori isole del paese. Il tragitto richiede ora appena 7 minuti, rispetto ad un'ora necessaria con i ferries. I treni impegnano un tunnel sottomarino di 8 km, risalgono in superficie su un'isola artificiale, quindi scavalcano l'ultima parte dello stretto grazie ad un viadotto. Tutta in sopraelevata, invece, la parallela autostrada, che sarà percorribile solo tra un anno: le auto dovranno affrontare rampe più accentuate per non intralciare la sottostante navigazione. Il libero passaggio anche delle navi più grandi e delle piattaforme petrolifere costituì a suo tempo la principale preoccupazione delle nazioni baltiche che imposero il passaggio sottomarino per i treni.

La capitale danese, Copenhagen, che sorge sull'isola di Sjaelland, viene così allacciata al continente europeo senza più soluzioni di continuità. I tempi di percorrenza che la separano da Aarhus, seconda città del paese, scendono a 2 ore e mezza, contro le quasi 4 prima necessarie. Gli intercity delle Ferrovie danesi (Dsb) hanno un anno di tempo per fidelizzare il pubblico, prima che l'autostrada riprenda a concorrenziarli, con tempi di spostamento e costi analoghi, quando si viaggia in due persone. I traghetti, molto amati dai danesi per il comfort di cui sono dotati, continueranno a svolgere un ruolo importante su altre rotte dell'arcipelago. Fuori gioco, invece, il traffico aereo interno, viste le ridotte distanze tra le maggiori città.

Grazie ai giovani, rivivono molte stazioni tedesche

Le Ferrovie tedesche (Db) hanno affidato una trentina di stazioni a giovani apprendisti di età compresa tra i 16 ed i 20 anni. Questi ragazzi, a fronte di un salario ridotto, hanno così l'opportunità di frequentare per tre anni un corso di formazione professionale in una grande impresa. Dal canto loro, le Ferrovie tedesche hanno potuto presenziare nuovamente stazioni di un certo rilievo, soprattutto attorno a grandi città come Berlino, che erano da tempo disabilitate, con i ben noti inconvenienti in termini di degrado e disorientamento dei passeggeri. Gli sportelli, identificabili dal logo "Juniorfirma", fungono soprattutto da uffici informazione - molto apprezzati, specie in materia tariffaria, vista la complessità delle offerte commerciali operate dalla Db - ed hanno una loro autonomia anche dal punto di vista finanziario. Dopo il successo di questa iniziativa, un'altra esperienza di formazione ha potuto essere lanciata: quella denominata "Juniorzug", che prevede l'assegnazione ai treni circolanti su linee secondarie di giovani apprendisti con il compito di verificare i biglietti e dare informazioni ai passeggeri. Le Ferrovie tedesche sono ormai la maggior impresa di formazione del paese: gli apprendisti rappresentano già il 7 per cento della forza lavoro. Entro l'anno Duemila è prevista l'offerta di altri 4 mila posti di formazione.

Cinque nuove ferrovie urbane in Turchia

Dopo lunghi decenni di scarsa attenzione alla rotaia, le città turche, alle prese con il rischio di asfissia da traffico, hanno cominciato ad investire seriamente in sistemi di trasporto rapido di massa. Istanbul si è già dotata di una metropolitana leggera e di una linea tranviaria moderna. Konya ha impiantato ex-novo una rete tranviaria, utilizzando vetture di seconda mano - in ottimo stato - acquisite in Germania. E' ora la volta di Bursa, altra città dell'Anatolia, neppure servita dai treni delle ferrovie nazionali (Tcdd), che sta tuttavia dotandosi di un sistema su rotaia per 50 km di sviluppo.

Al consorzio incaricato della realizzazione partecipa, oltre ad una firma locale, la tedesca Siemens e la nostra Ansaldo. Nella capitale, Ankara, è intanto in fase di costruzione una seconda linea di metropolitana, che va ad aggiungersi alla prima, di circa 9 km, iniziata nel 1993. La nuova tratta, di 14.5 km, sarà integralmente automatica e se ne prevede una parziale attivazione già a decorrere dal prossimo autunno. Anche Itzmir, terza città della Turchia, sta completando una metropolitana leggera con 50 km di estensione, la cui inaugurazione è programmata per l'anno prossimo. Il sistema si raccorderà ai treni nazionali nella stazione di Basmane. I tram moderni, che scivolano silenziosi all'ombra dei minareti, stanno rapidamente modificando la fisionomia urbana delle città ottomane.



ERITREO CAZZULATI

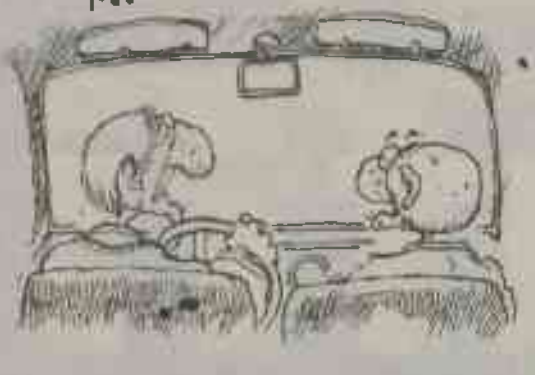
di Enzo Lunari











«IL TRENO? PERCHÉ DOVREI PRENDERE IL TRENO?!»

«PERCHÉ È PIÙ SICURO. NON TI METTERAI IN MACCHINA CON QUESTO NEBBIONE!?»

SKREEEEEK

IN TRENO CI SI STUFA, LA MACCHINA È PIÙ COMODA

NESSUNO NEL PIENO POSSESSO DELLE SUE FACOLTÀ PRENDEREBBE IL TRENO QUANDO PUÒ PRENDERE LA MACCHINA

E POI, QUALE NEBBIONE?? UN BRICIOLO DI FOSCHIA...!

Racconto del mese

Gli «Innamorati del 4611» ci lasciano solo un piccolo spazio per informarvi che sul nostro sito Internet (www.amicotreno.com) potrete trovare i racconti più belli di giugno: «L'esodo» di ***Giuseppe Bonavita*** *(Salerno) e* «La ragazza dell'ultimo minuto» *di* ***Evelina Iacobone*** (Canosa di Puglia - Bari). *Buona lettura.*

Gli innamorati del 4611

di Carlo Santulli - Roma

Ella lo guardò un po' di sbieco, appena quel tanto che bastava a farsene accorgere. Il treno correva, dondolandosi luminosamente in un tratto di campagna deserta tra le risaie allagate. Imboccò una breve galleria e Maura ne approfittò per liberare i suoi pensieri.

- Davvero te ne ricordi?
- Certo, non è passato poi così tanto tempo.
- Dieci anni.
- Credevo meno.

Sperava che Corrado dicesse come in un film: "Perché stavo con te, il tempo è volato." Dieci anni prima non c'era ancora la superstrada delle colline, con quel nome turistico beffardo e le gallerie ad arco obliquo. La ferrovia passava più in basso ed il 4611 era come ci fosse da sempre, quasi che i tagli sulla linea lo avessero dimenticato. Invariato l'orario, invariato il locomotore, un vecchio 424, invariate le carrozze grigio-rosse.

- 424? E che ne sai tu che è un 424?

Maura sorrise. - Oh, non sono un'appassionata come te, eppure quella volta che avevamo litigato perché tu guardavi...

- Carla, lo so.
- Ah, lo sai - e Maura rise con un trillo da bambina - vedi che lo ricordi. E lei, te la ricordi?
- Uffa, con questi ricordi. Sembriamo due ottantenni all'osteria! E poi Carla è a Londra da cinque anni almeno.
- No, io volevo dirti del 424. Dunque tu guardavi la Carla... ed io non potevo ammettere che mi dava fastidio che la guardavi.
- Non la guardavo.
- La GUARDAVI eccome... e io non potevo sopportare, perché poi mi stava antipatica, cioè non è vero... perché era...
- Era bionda.
- Tinta.
- Vabbé...
- Tinta, sì tinta... Poi stavo male perché era pure nel nostro stesso scompartimento e mi toccava guardarla, parlarci...
- E allora?
- Ti ricordi che mi sono allontanata, non so con che scusa...
- Invece?
- Ho risalito il treno fino in testa... chissà quanti zaini e sacchetti della spesa e borse ho scavalcato, perché era pure giorno di mercato in città... io volevo trovare un posto dove star da sola e allora sono arrivata sulla piattaforma della prima carrozza, sai dove dal finestrino lungo vedi il locomotore che ti viene addosso, se non pensi invece che il treno va nella tua direzione... Non ridere! Insomma ero giù ed avrei pianto volentieri. Così istintivamente ho guardato in basso e mi ha colpito quel numero su sfondo rosso: 424.
- Questa non me l'avevi mai raccontata.
- E pensavo che 424 potesse essere il numero dei tuoi baci in un giorno, in un'ora, in un minuto, anzi, se tu fossi arrivato e li avessi dati lì all'istante quei 424 baci.
- E ti li ho dati, poi?
- A rate, pian pianino, centellinandoli come gocce di medicina...
- Sono così tremendo?
- Molto di più, molto peggio! O no, non far così, non è vero, scherzavo! Tu...

Si interruppe; il treno era fermo ad una stazione e silenzioso.

- Mi sa che siamo rimasti gli unici viaggiatori, almeno su questa carrozza.

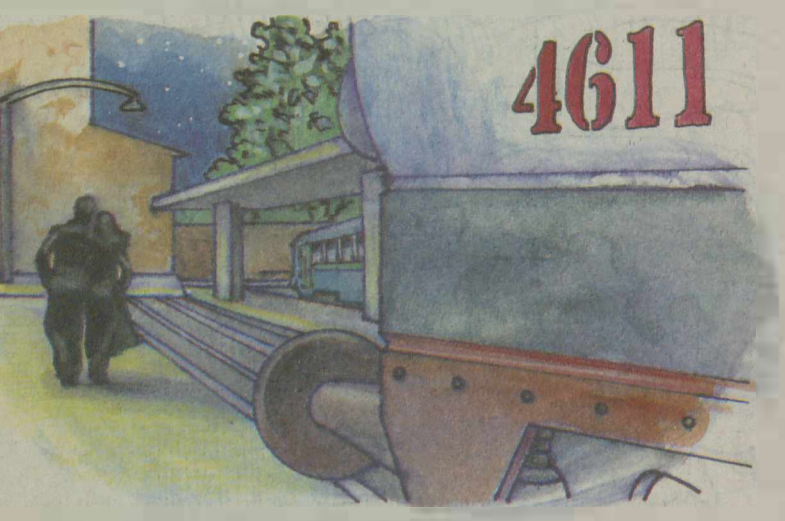
Non era stato sempre così: prima che ultimassero la superstrada molti prendevano il treno nella zona. E i più seguitarono ad usarlo anche per un periodo successivo, per abitudine, alcuni... per amore.

"Carla no", pensava Corrado. Il giorno dopo l'inaugurazione della superstrada era andata dal concessionario e... una fiammante utilitaria! L'aveva comprata coi soldi del suo primo impiego dopo il liceo, pagandola con le cambiali. D'allora in poi l'avevano vista assai più di rado... un paio di volte li aveva anche presi su, se viaggiava da sola... ma non era divertente quello stradone sempre uguale, una ferita nei campi e nei pioppeti. Gli venivano in mente quei giorni, quando teneva banco: - Sì, va bene, si va più veloce, ma volete mettere la libertà del treno, potete leggere, chiacchierare, studiare, dormicchiare... ("innamorarvi", avrebbe voluto aggiungere, a lui era capitato) - . E molti gli davano manforte, con sempre nuovi motivi: l'ambiente, la poesia... A volte tutta la carrozza gli sembrava d'accordo con lui... forse tutto il treno.

Piano piano però si erano arresi tutti e dal treno potevi vedere la fila di macchine allungarsi sulla superstrada. Trascorsi cinque anni erano rimasti solo quasi loro, i fedelissimi del 4611.

Dieci anni, cinque di liceo, quattro d'università ed ora quest'ultimo da pendolari sempre insieme, studenti ed ora impiegati, studiando, leggendo, conversando... dormicchiando... e sempre volendosi bene come nei primi tempi, prima solo amici, poi qualcosa di più, ora tra qualche mese sposi. E Maura si rendeva conto di quanto della loro storia era passato su quel treno. Questo era l'ultimo giorno di servizio su quella linea: domani una corriera avrebbe percorso la superstrada. "Autoservizio sostitutivo" diceva il comunicato alla stazione.

Così s'incamminarono tenendosi per mano verso il finestrino lungo della prima carrozza. Chissà se ci s'innamora su un autoservizio sostitutivo!



















Testi di **Luigi Mignacco**
Disegni di
Montanari & Grassani
Lettering di **Maria Pejrano**
© Sergio Bonelli Editore

DYLAN DOG

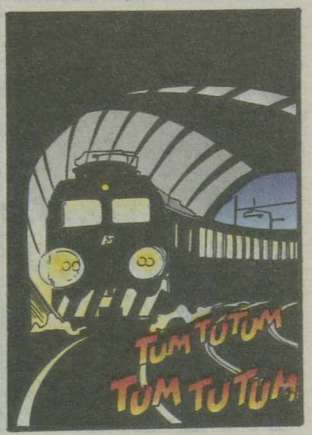
Le avventure di
Dylan Dog
compaiono mensilmente
negli albi pubblicati da
Sergio Bonelli Editore

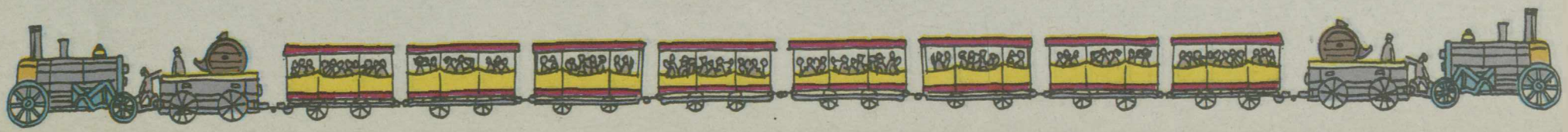












SCUSATE, SIGNORINA...

?

...VI DISPIACE SE APRO IL FINESTRINO? STASERA FA MOLTO CALDO...

...E C'È UNA BELLA LUNA PIENA DA GUARDARE!

EH M... S-SÌ... FATE PURE...

IN TRENO THETRAIN

ANDIAMO, VIA, DYLAN, È PROPRIO COME TI DICEVO...

?

...I MOSTRI SONO NELLA TUA TESTA! NASCONO DALLA TUA PAURA DI AMARE... E DI ESSERE AMATA!

OFFRIGLI UN'OCCASIONE!

"VEDRAI TUTTO IL MONDO DIVERSO"

?!

ABBAS-SA LE TUE DIFESE...

...E PROVA AD ABBRACCIARLO!

"NELLO SCOMPARTIMENTO C'È UN MOSTRO?" E... QUESTO CHE PENSATE DI ME?

UN MOSTRO

PAOLO CASTALDI

LE UNA NOTTE D'INVERNO UN VIAGGIATORE

SCUSA... POSSO FARTI UNA DOMANDA?

A ME? EHM... SÌ, CERTO!


EHI, CHE DIAVOLO VORRESTI FARE?
SE TU NON MI CREDI, MI DIFENDERO' DA SOLA...


... QUELLI RITORNANO SEMPRE!


BRR... CC... MMM...


STAMMI LONTANO, ZOMBI SCHIFOSO!
ASPETTA! STAI FACENDO UN ERRORE!...


...NON C'E' NESSUN ZOMBI LAGGIU'! E PRIMA NON C'ERA NESSUN VAMPIRO FAMELICO, NESSUN LICANTROPO ALLUPATO...
?


AB...BRAC...CIA... MI!
...IO VEDO SOLO UN RAGAZZO COME TANTI, GENTILE E UN PO' IMBRANATO, CHE FORSE SI E' PRESO UNA COTTA PER TE...


ADESSO CAPISCO IL DISGUSTO CHE LEGGEVO NEI VOSTRI... NEI TUOI OCCHI, OGNI VOLTA CHE MI PARLAVI... MA IO NON SONO QUELLO CHE CREDI...

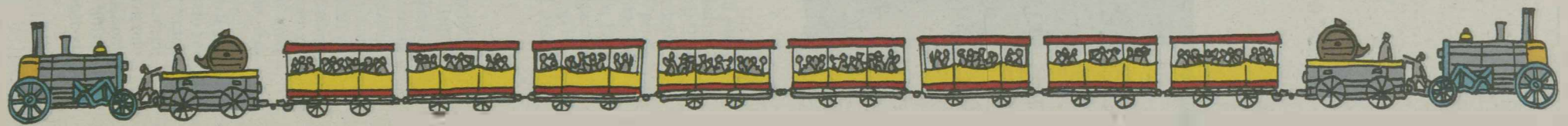

IO... IO TI VOGLIO...
NOOO!


AIUTO! AIUTOOO!


EHI! ASPETTA!


E ADESSO PERCHE' SCAPPA, QUELLA? MA DEVONO PROPRIO CAPITARE TUTTE A ME, LE SVITATE?


CALMATI, GIUDA BALLERINO! CHE ACCIDENTI TI E' PRESO?
HAI VISTO, DYLAN? E' COME TI DICEVO... QUESTO TRENO E' INVASO DAI MOSTRI!




"NELLE ULTIME SETTIMANE NE HO GIA' INCONTRATI UNA MEZZA DOZZINA, TUTTI DIVERSI FRA LORO MA CON UNA STRANA ARIA DI FAMIGLIA ..."
E' LIBERO QUEL POSTO?
GU! BELLA GIORNATA, VERO?
POSSO AIUTARVI, SIGNORINA?

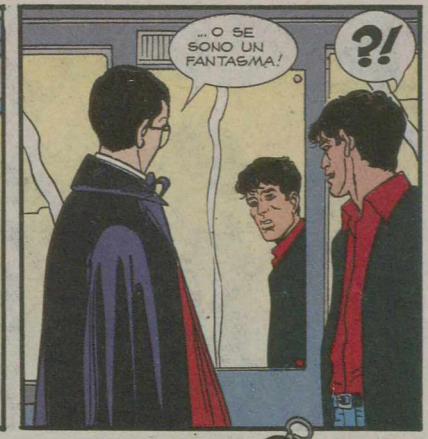

SENTI, LO SO CHE LA CLIENTE HA SEMPRE RAGIONE, MA... PRIMA, NELLO SCOMPARTIMENTO, C'ERA SOLTANTO UN RAGAZZO NORMALISSIMO!
MA COSA DICI, DYLAN!? QUELLO ERA UN VERO UOMO LUPO...
...AVEVA LE ZANNE APPUNTITE, LA BAVA ALLA BOCCA, GLI OCCHI INIETTATI DI SANGUE E SI PORTAVA DIETRO UN TERRIBILE PUZZO DI SELVATICO!
SCUSATE, SIGNORINA...


... SAPETE SE QUESTO TRENO FERMA IN TRANSILVANIA?
?!
MIO... MIO DIO...


OH, BUONASERA! SE NON SBAGLIO, NOI CI CONOSCIAMO GIA'.
STATE... STATE LONTANO!...

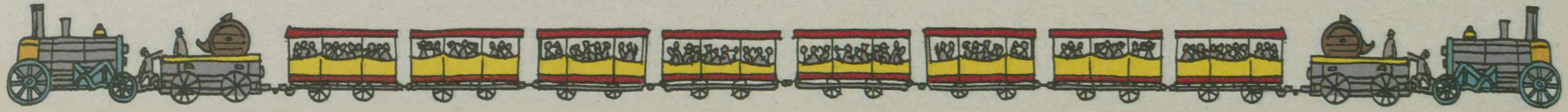

...SCAPPA DYLAN! SIAMO IN PERICOLO!
ANCORA? MA COSA TI PRENDE? QUI NON C'E' NESSUNO CHE...
L'HAI DETTA GIUSTA, AMICO. IO NON SONO NESSUNO PER LEI...


LE STO DIETRO DA SETTIMANE, E LEI NON MI GUARDA NEANCHE... A VOLTE MI DOMANDO SE ESISTO...


...O SE SONO UN FANTASMA!
?!


GROUCHO!- DAMMI LA PISTOLA, PRESTO!
MI SPIACE, BAMBOLA. LA "PISTOLA-PRESTO" NON CE L'HO...


...ACCONTENTATI DI QUESTO VECCHIO ARNESE, CHE FUNZIONA SEMPRE!



La Pedemontana a pedali

Un'escursione in bicicletta lungo un'antica pista fiancheggiata dalla ferrovia

Immaginate nella preistoria i primi uomini che per necessità di caccia, o per desiderio di esplorazione, si avventuravano nelle selve della pianura fra mille pericoli e paure. Per loro era indispensabile avere una traccia o un punto di riferimento per conservare l'orientamento e riconoscere passo passo i luoghi già battuti: i grandi fiumi o le lontane vette montuose erano preziosi punti d'appoggio nel vagabondare di questi nostri lontani progenitori. Percorrevano le alte dorsali, prive di vegetazione per poter guardar lontano, oppure costeggiavano le pendici delle montagne in modo da conservare una via sicura.

Fra le Prealpi e la pianura padano-veneta si consolidarono così, col tempo e con la frequentazione, delle piste pedemontane che hanno depositato nei secoli successivi una continua stratificazione di insediamenti umani. Nei Friuli, dove vi proporrò questo piacevole itinerario in bicicletta, la lunga via di pedemonte, distante dalle zone sterili e ghiaiose dell'alta pianura, seguiva da sud-ovest a nord-est le falde delle Prealpi Carniche, da Sacile fino al Tagliamento e oltre. Se si osserva una carta geografica si noterà come lungo questa linea si distribuisca oggi una continua fascia di abitati, alcuni di una certa consistenza come Maniago e Sacile, altri di più minuta entità, nuclei che assieme danno l'idea di un territorio da sempre molto abitato. Inoltre si può ripercorrere la stessa antica pista, oggi ovviamente trasformata in strada rotabile e fiancheggiata dalla ferrovia che, appunto, si chiama Pedemontana. Non è dunque il caso di riesumare la clava o la pelliccia d'orso, ma semplicemente di gonfiare bene le ruote della vostra bicicletta.

Faremo infatti una lunga escursione lungo questa naturale via di comunicazione osservando da un lato la poderosa cornice delle Prealpi, risalente al periodo mesozoico (da 70 a 250 milioni d'anni fa) e dall'altro la lunga distesa dei depositi fluviali della pianura friulana, che solo le bonifiche d'epoca recente hanno sollevato da una condizione di aridità nella quale i fiumi stessi si perdevano risucchiati dal sottosuolo. Un paesaggio variato che permetterà di scoprire le cime più elevate del Monte Cavallo e del Monte Raut, ma anche di insinuare lo sguardo entro i tagli delle severe vallate che scendono da questi monti: la val Cellina, la valle del Meduna e quella del Tagliamento, con i loro larghi e bianchi letti di ghiaia. In diversi punti, poi, la netta frattura fra la montagna e la pianura sarà attenuata da morbide e boscose colline dove allignano fertili vigneti. Ma non soltanto gli aspetti naturali attireranno la vostra attenzione. Negli abitati, nelle loro chiese, si trovano preziose opere d'arte, quasi un museo itinerante rappresentativo dei migliori maestri friulani del Rinascimento. E non mancherà, per finire, qualche buona sosta gastronomica.



Molino Zatti, Cavasso Nuovo.

Da Maniago a Cornino.

Itinerario lineare in bicicletta con partenza dalla stazione Fs di Maniago e arrivo alla stazione Fs di Cornino (linea Sacile-Pinzano-Gemona del Friuli). Si sviluppa su strade secondarie, in parte sterrate, con leggeri dislivelli altimetrici. L'itinerario segue da vicino la ferrovia e pertanto, in caso di necessità, è possibile riprendere il treno alla stazione più vicina. Il percorso consigliato è molto tortuoso, con frequenti biforcazioni: si raccomanda di seguire con attenzione la cartina.

***Lunghezza**: 40.4 km. Dislivello: 148 metri.*

***Tempo medio di percorrenza (escluse le soste)**: 3 ore*

***Condizioni del percorso**: su strade asfaltate per 32.4 km; su sterrate per 8 km.*

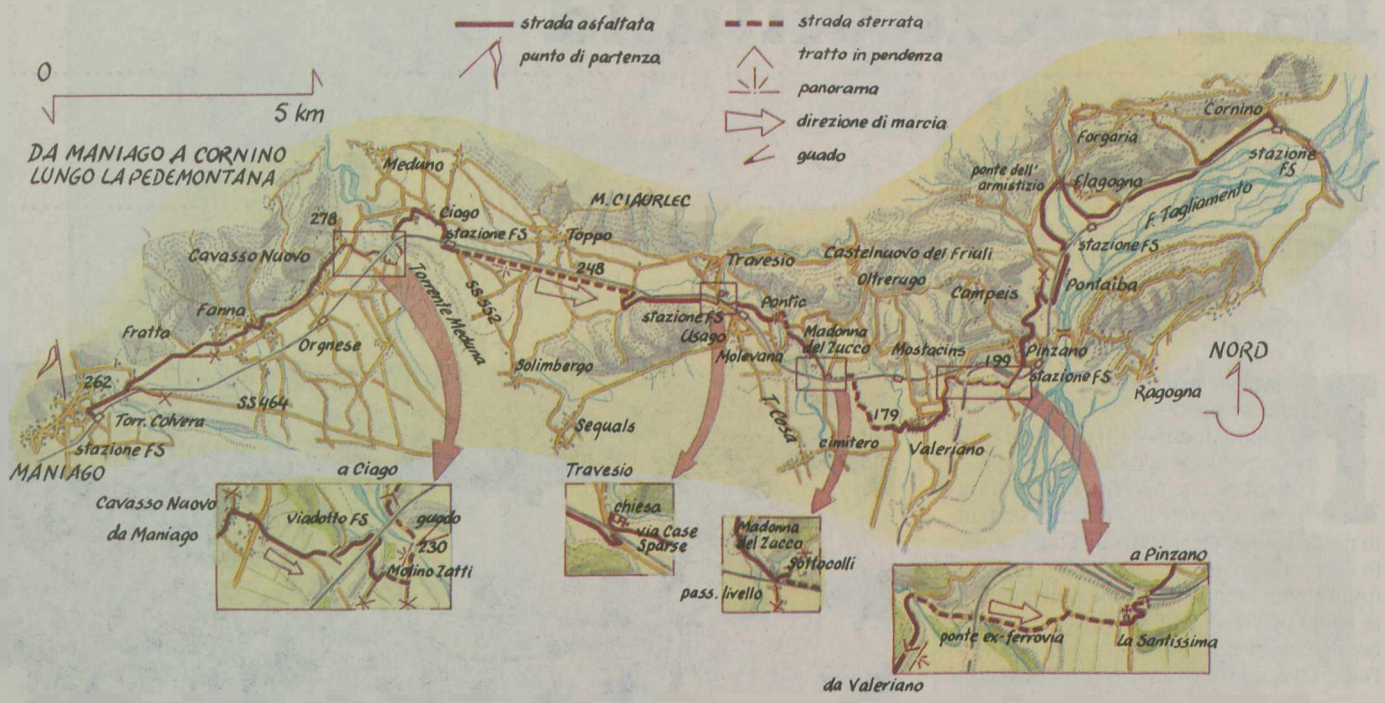
***Mezzo consigliato**: mountain-bike o bicicletta da turismo con cambi e battistrada rinforzato.*

***Dove mangiare**. Diverse possibilità di gustare l'ottima cucina friulana si trovano nei paesi attraversati. In particolare: al km 6 Cavasso Nuovo, Trattoria Cacciatori, via Diaz, tel. 0427-777800 (da assaggiare la "petuccia", insaccato di carne di pecora e manzo affumicato all'aroma di finocchio selvatico e affumicato su legno di ginepro); al km 10 (con breve deviazione) Meduno, Trattoria La Stella, via Principale 38, tel. 0427-86124 (speciale per il "frico", un composto di formaggio tenero con patate e uova, e per il "pevariel", ovvero la vellutata di papaveri); al km 16 Travesio, Trattoria Al marescial, via Villa 105, tel. 0427-90012, con portico all'aperto per gustare dell'ottimo gulasch con gnocchi di patate; al km 21.6 Valeriano, Ristorante Al Portico, tel. 0432-950196.*

Itinerario collaudato il 6 febbraio 1997.

1. La ferrovia pedemontana. Questa bella linea secondaria, lunga circa 75 km da Gemona del Friuli a Sacile, è in realtà l'insieme di due tronchi ferroviari che hanno avuto vicende costruttive diverse. Il primo è rappresentato da quanto resta della linea Casarza-Gemona, aperta all'esercizio in due fasi (nel 1891 da Casarza a Spilimbergo e nel 1914 da Spilimbergo a Gemona), ma soppressa nel tratto da Casarza a Pinzano nel 1967. Il secondo, invece, è costituito dal tronco Pinzano-Sacile, realizzato nel 1930.

È una linea a binario unico che ha avuto le sue fortune, specie fra le due guerre, quando veniva utilizzata dai contadini locali per recarsi ai luoghi di mercato o, più mestamente, dagli emigranti delle valli del Cellina e dell'Arzino per raggiungere le loro lontane destinazioni. Oggi ha un carattere prevalentemente turistico e, in questo senso, merita tutto il nostro interesse.



2. Maniago. Questa cittadina, all'inizio del nostro itinerario, è nota da secoli per la tradizione delle lame e delle coltellerie lungo quella via di traffici pedemontana di cui ho parlato nella premessa. Fra l'altro, tracce romane dei carri, incise sulla roccia, sono state ritrovate nei pressi dell'abitato, in località "Strada Gravena". La vasta *piazza Italia* è il cuore di Maniago. Oltre alla bella fontana monumentale, vi prospettano il *palazzo d'Attimis*, iniziato nel sec. XVI, con l'attiguo *oratorio dell'Immacolata*; la *Loggia del Comune* (1661) e, accanto, un edificio con l'affresco del leone di San Marco che testimonia dei legami con la Serenissima di cui Maniago era fornita armeria. La storia dei "battiferro", cioè degli artigiani della ferreria, inizia nel XIV secolo quando, utilizzando vicini giacimenti di ferro e le acque del torrente Colvera, si iniziò la produzione di armi bianche e armesi da guerra per le milizie venete e per le compagnie di ventura. Nell'Ottocento dagli opifici maniaghesi uscivano prodotti di uso domestico e per l'agricoltura. Lungo la strada per Frisanco sono ancora visibili le vecchie strutture industriali, fra cui la ex-Filanda, oggi sede del *Museo dell'arte fabbrile*.
Da un lato di piazza Italia un breve andito permette di accedere al *Duomo*, notevole esempio di architettura tardo-gotica. Citato per la prima volta nel X secolo, fu ricostruito nel 1488. All'interno si ammirano importanti opere d'arte di Pomponio Amalteo (1505-1588), genero del più noto Pordenone: in particolare gli affreschi dell'abside, a lui attribuiti, e le tre scene della Vita del Battista, nella prima cappella a destra.

Si lascia Maniago (alt. 283) seguendo la strada statale 464 (via Unità d'Italia; direzione Spilimbergo). Appena superato il torrente Colvera si lascia la statale e si piega a sinistra lungo la strada provinciale in direzione Fanna e Cavasso Nuovo, iniziando a percorrere il pedemonte alle falde delle colline. La provinciale aggira questi abitati, ma la nostra curiosità ci invita invece ad attraversarli seguendo la strada più vecchia (per far ciò è sufficiente piegare a sinistra all'ingresso di Fanna, percorrendo via Maniago) fra gentili ville d'epoca.
Sia Fanna sia Cavasso, fino al 1584, furono uniti sotto il dominio dei conti di Polcenigo; poi si separarono a causa di continui litigi sul possesso di alcuni edifici sacri. A *Fanna* (km 4, alt. 273) si ha notizia dell'esistenza, intorno all'anno Mille, di un'abbazia benedettina, dipendente dalla casa madre di Pomposa. A *Cavasso Nuovo* (km 5.6, alt. 301) si arriva seguendo via Montelieto e via Amati. Qui, dopo aver scorto *l'oratorio di San Lorenzo* (sec. XV), l'attrattiva maggiore è il cosiddetto *Palazzat*, grosso edificio con torri angolari, costruito alla fine del '500 dai nobili locali.
La strada pedemontana prosegue col nome di via Martiri della Libertà, attraversando Borgo Franceschina. All'altezza della trattoria Cacciatori si piega a destra in via Zorutti per poi incrociare e attraversare la strada provinciale, seguendo la successiva via Meduna. Il paesaggio ora è più aperto, fra campicelli segnati da filari alberati e vigne. Al primo bivio si scende verso sinistra avvicinando l'alveo del torrente Meduna e sottopassando il viadotto della ferrovia (km 7.5), imponente manufatto a otto arcate (una dicitura riporta due indicazioni altimetriche: 237 metri per le fondazioni del ponte; 258 metri, la quota del piano del ferro).
La stradina continua serpeggiando fra canali irrigui che prendono le loro acque dal Meduna e giunge all'altezza di un bel molino abbandonato. Si continua ora per un breve tratto sterrato, quindi si piega a sinistra per raggiungere in breve il greto biancastro del Meduna (m 230), in secca per lunghi periodi dell'anno. Una traccia carrabile indica il punto di guado del torrente che è bene affrontare con la bicicletta a mano. Raggiunta l'altra sponda, si riprende la strada che ripassa sotto il viadotto. Questa strada sbocca, a fianco di alcuni capannoni, sulla strada statale 552, che inizia a seguire verso destra.
Si passa a livello la ferrovia e si avvicina la *stazione di Meduno* (km 10.4, alt. 256). Ora si lascia la statale e si segue fedelmente, su una traccia erbosa, la ferrovia in una zona di vasti campi aperti che consente una splendida veduta sull'insieme delle Prealpi, dal Monte Cavallo al taglio del Meduna, all'arida pendice del Monte Ciaurlèc, fino all'isolata e bassa elevazione del colle di Sequals.
La ferrovia indica la via per lungo tratto, fino a imboccare una stradina asfaltata che corre ai piedi del colle di Sequals. Si prosegue ancora lungo la ferrovia e si incontra infine la strada provinciale che, verso sinistra, passa i binari e avvicina la *chiesa di San Pietro Apostolo* a Travesio (km 16, alt. 217). Se aperta, vale la pena di entrarvi per ammirare gli affreschi dell'abside, opere del Pordenone (1516-25), fra i massimi artisti del Rinascimento veneto e rivale di Tiziano. Il portale e il fonte battesimale sono raffinate sculture della fine del XV sec. del Pilacorte.
Si fanno pochi metri a ritroso e, prima del passaggio a livello, si piega a sinistra per via Case Sparse che, più avanti, prende il nome di via Molevana. Si seguono le indicazioni per il Pon-

tic (km 17.1, alt. 190) e, in breve, si giunge al cospetto di un magnifico *ponte in pietra* a due archi, dal curioso andamento curvilineo. Vi si transita sopra. Il passaggio è largo quanto una mulattiera. Sotto risplendono le calme acque del torrente Cosa, fra due erte pareti di roccia. Con la bicicletta a mano si fanno pochi passi e si imbocca, verso destra, uno sterrato che perviene, dopo circa 300 metri, a un crocicchio di vie dove sorge una piccola edicola sacra. Si segue la strada asfaltata verso sinistra che raggiunge la lieve altura di *Madonna del Zucco* (km 18.6, alt. 207) e ritorna al cospetto della ferrovia. Non la si attraversa, ma girando attorno a una villetta si torna a seguire la massicciata della linea, su uno stradello dal fondo un po' dissestato. Giunti al successivo passaggio a livello, si varcano i binari e si procede nella campagna, serpeggiando fra morbide colline, rivestite di boschi che rimandano all'antica selva pedemontana ricca di farnie, carpini, ornielli, roveri, betulle. È una stradina che zigzaga a lungo e quindi si infila nel letto asciutto di un rivo, fino a uscire a fianco del cimitero di Valeriano. Senza altri indugi si entra in **Valeriano** (km 21.6, alt. 182), buon punto di sosta a circa metà dell'itinerario.

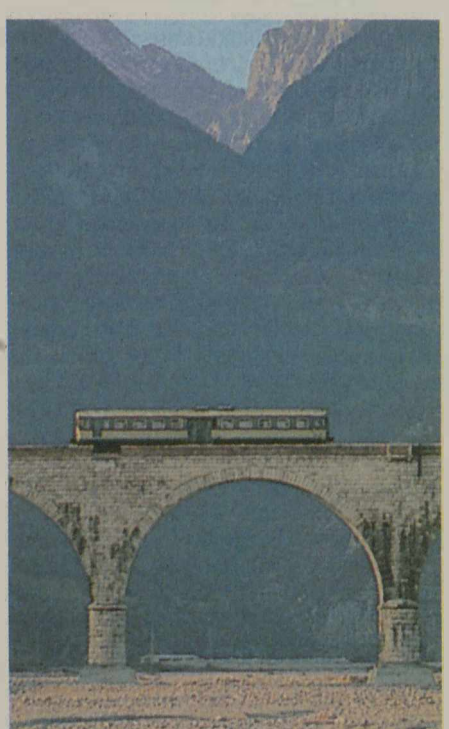
3. L'oratorio di Santa Maria dei Battuti. Questa chiesa di Valeriano, risalente al secolo XIV e restaurata dopo i danni del terremoto del 1976, è un vero gioiello d'arte. La facciata, con portale del Pilacorte del 1499, è quasi per intero affrescata dal Pordenone che all'interno ha pure eseguito, sulla parete di sinistra, una soavissima Natività (1524). Gli altri affreschi delle pareti e della volta sono invece opere di maestri friulani del sec. XIV-XV, con caratteri affini alla pittura emiliana coeva. Il coro inoltre è opera lignea intarsiata della fine del sec. XV.

Quando avrete voglia di riprendere la via dovrete mettervi sulla direzione di Pinzano; la strada costeggia dall'alto il largo alveo del Tagliamento, di cui scorgerete la "stretta", fra Pinzano e il Monte di Ragogna, e il sottostante greto che si disperde nella pianura. Lasciato così Valeriano e superata la cappellina di San Severo, la strada scende al ponte sul torrente Gercia.
Qui occorre prestare attenzione e imboccare subito dopo il ponte, una stradina sterrata sulla destra che in breve raggiunge il sottopasso della ex-ferrovia Casarza-Pinzano (km 23.6, alt. 148). È un luogo molto suggestivo, fra le piante rampicanti che avvolgono i piloni e il torrente che scava a fianco il suo letto. Con un po' di intuito, fra molti stradelli che divergono da una parte e dall'altra, si continua fra i campi puntando verso una piccola chiesuola bianca che si scorge in lontananza. È la cappella cimiteriale della *Santissima* (km 24.7, alt. 142), alle falde del colle di Pinzano.
Qui riprende l'asfalto che con un paio di tornanti volge verso l'abitato. A un tratto scorgerete il punto di congiunzione fra la vecchia ferrovia di Casarza, in disuso, e quella di Sacile, tutt'ora in esercizio. Affrontata la breve salita si entra a **Pinzano** (km 25.6, alt. 199), dove, nella *parrocchiale di San Martino*, ritroverete altri ammirevoli affreschi del Pordenone, risalenti al 1534.

Resta ora da affrontare l'ultimo tratto dell'itinerario, fino alla stazione di Cornino. Da Pinzano si segue la strada per Verzegnis, passando sotto il dosso dove si ergeva il medievale castello di Pinzano, che con quello dirimpettaio di Ragogna impediva il passo nella stretta forra del Tagliamento. Fatta qualche curva e qualche saliscendi, prima di entrare a *Campèis* (km 27.2, alt. 165), si lascia la strada principale e si devia a destra per Pontàiba. È un bel tratto di strada, fra campi e boschi, che torna vicino alla ferrovia e al letto del Tagliamento.

4. Il Tagliamento. In alcuni tratti, quando si disperde e ansima nella pianura ciottolosa, il suo letto è largo quanto quello del Nilo o del Mississippi, ma la sua portata d'acqua è pari a quella di un ruscello. Un fiume singolare il Tagliamento ("Tiliment" in friulano). Nasce sotto il passo della Mauria, nelle Alpi Carniche, e attraversa, lungo i 172 chilometri del suo percorso, tutto il Friuli Venezia Giulia. Nella stretta di Pinzano il fiume è riuscito a scavare un varco per vincere la barriera dell'anfiteatro morenico ma, subito dopo, per l'estrema permeabilità del suolo, le sue acque penetrano in profondità per riapparire molto più a sud, nei pressi di Latisana. Qui il fiume è ormai prossimo alla sua foce nell'Adriatico.

Si riprenderà la strada principale più avanti, poco prima del ponte sul torrente Arzino, detto "dell'armistizio" (km 30.1, alt. 153). Appena passato il ponte si imbocca a destra via Stazione che aggira dal basso l'abitato di Flagogna, evitando così una salita. Un centinaio di metri prima della stazione, piegate a sinistra (strada della Madonna) per tornare di nuovo sulla strada principale oltre Flagogna. L'ultimo tratto dell'itinerario si stringe fra la montagna e il Tagliamento e giunge infine alla rotatoria di Cornino, a pochi metri dalla stazione (km 40.4, alt. 156).



I TRENI UTILI

Dall'Orario Ufficiale Fs valido dal 1° giugno fino al 27 settembre 1997. I treni indicati effettuano il servizio Treno+Bici. E' necessario possedere, oltre al regolare biglietto di viaggio, anche il supplemento giornaliero per il trasporto della bicicletta, valido per l'intera giornata e acquistabile presso le biglietterie al prezzo di lire 5 mila. Con un asterisco sono inoltre indicati i "treni verdi" che, se utilizzati con l'apposita "Carta Amicotreno", consentono al passeggero e ad un eventuale accompagnatore uno sconto del 50 per cento sul prezzo del biglietto. Tutti i treni indicati si effettuano solo nei festivi.

Linea (Udine)-Gemona-Sacile

	Reg.* 20909
Gemona	13.23
Maniago	14.14

Da Udine il treno utile parte alle 12.45; i ciclisti trovano corrispondenza a Gemona.

	Reg. 20926
Cornino	17.32
Gemona	17.50

I ciclisti per Udine trovano corrispondenza a Gemona alle 17.55 (arrivo a Udine alle 18.13).

Linea Venezia Mestre-Sacile

Da Venezia Mestre i treni utili partono alle 8.06 e alle 12.05; i ciclisti trovano corrispondenza a Sacile.

Linea Udine-Sacile

Da Pordenone il treno utile parte alle 9.04; i ciclisti trovano corrispondenza a Sacile.
Da Udine il treno utile parte alle 8.25; i ciclisti trovano corrispondenza a Sacile.

Linea Sacile-Gemona

	Reg. 20900	Reg.* 20916
Sacile	9.26	13.17
Maniago	10.01	13.52

	Reg.* 20921	Reg. 20937
Cornino	15.48	18.36
Sacile	16.53	19.41

I ciclisti per Venezia Mestre trovano corrispondenza a Sacile alle 17.06 (arrivo alle 17.55) e alle 19.50 (arrivo alle 20.46).
I ciclisti per Pordenone trovano corrispondenza a Sacile alle 17.06 (arrivo alle 17.18) e alle 20.05 (arrivo alle 20.16); quelli per Udine trovano corrispondenza a Sacile alle 17.29 (arrivo alle 18.16) e alle 20.05 (arrivo alle 20.55).

Testo e disegni di Albano Marcarini
Si ringraziano per la collaborazione Alberto Duri, Alessandro Fantini, Paolo Borghese.

Agenda

Abruzzo

L'articolazione dell'orario estivo '97, che non apporta sostanziali variazioni in termini di km/treno, tuttavia presenta alcune novità.
Sulla **linea Teramo-Giulianova-Pescara-Chieti** (Servizio Metropolitano di Superficie) sono state inserite alcune corse festive, per corrispondere ad una domanda di turismo balneare sulla costa adriatica. Segnaliamo il treno in partenza da Teramo alle 8.48, a Giulianova alle 9.14 e in arrivo a Pescara alle 9.47, con fermata in tutte le stazioni costiere; il ritorno a Teramo è previsto alle 19.20.
L'offerta per la **linea Adriatica** riprende le periodicità estive, con l'aggiunta di due nuovi treni, nella tratta S. Vito-Pescara, alle 17.16 ed alle 21.05 (come proseguimento del treno 7004 proveniente da Termoli). Sulla **linea Pescara-Roma** sono stati confermati tutti i collegamenti per Roma; alla soppressione di qualche treno scarsamente frequentato ha corrisposto l'inserimento di una nuova corsa festiva (*Treno-mare* 3342) da Avezzano a Pescara, dove è prevista la coincidenza con treni diretti a Nord e a Sud. Il Diretto 3194 da Sulmona a Pescara circola anche nei giorni festivi per consentire il proseguimento verso Bologna con l'Espresso 912.
La **linea Sulmona-L'Aquila** prevede la riduzione di quei treni che sarebbero scarsamente frequentati nei periodi di chiusura delle scuole e delle attività produttive. Invece le **linee Avezzano-Sora** e **Sulmona-Carpinone** mantengono un'offerta di treni sostanzialmente uguale.

Danilo Antolini



TRENO & BIKE '97

In collaborazione con la Sezione Escursionismo Mountain-Bike del Dopolavoro ferroviario di Pesacara, la Direzione Regionale Abruzzo propone alcune interessanti escursioni. Vi informiamo sui primi appuntamenti previsti.
22 giugno - *Dal Piano delle Cinquemiglia a Scanno*: impegnativa traversata per strade sterrate mulattiere e sentieri, che raggiungerà il Passo Godi affacciandosi al Parco Nazionale d'Abruzzo.
9 agosto - *Monte Sirente*: l'escursione permetterà di scoprire il territorio del Parco Velino-Sirente, percorrendo impegnative salite, sentieri, sterrate e discese mozzafiato.
Per informazioni e prenotazioni ci si può rivolgere al Gruppo Montagna Dlf di Pescara, tel. n° 085/4455512.

D. A.

Alto Adige

I lusinghieri risultati conseguiti dall'integrazione tariffaria in Alto Adige ci hanno incoraggiato a migliorare ulteriormente l'offerta sia qualitativa che quantitativa.
Sulla **linea della Val Pusteria** è stato possibile attivare il cadenzamento orario dei treni, grazie alla collaborazione con la Divisione Passeggeri e la Direzione Trasporto Regionale delle Öbb di Innsbruck. Quest'ultima ha aumentato da due a tre coppie i treni che - in transito facilitato nel territorio italiano - congiungono Innsbruk con Lienz, servendo anche le stazioni della Val Pusteria. I convogli austriaci - integrati nel cadenzamento orario - sono dotati di carrozze climatizzate e sono trainati dalla nuova locomotiva policorrente "1822", che può essere alimentata sia con 3000 V in corrente continua delle linee Fs, che con 15 Kv in corrente alternata delle linee Öbb.
Poiché il tratto è a semplice binario, gli incroci dei treni sono stati previsti nella stazione di Brunico, anche allo scopo di agevolare l'interscambio con gli autobus da e per le valli laterali.
Con la conclusione dei lavori finanziati dalla Provincia di Bolzano, che hanno reso possibile l'ingresso contemporaneo di due treni nella stazione di Terlano per le operazioni di incrocio, si è abbreviato di otto minuti il tempo di percorrenza da **Bolzano** a **Merano**, e di quattro minuti nella direzione contraria.
Rimane invariata l'offerta sulla **linea del Brennero**, già servita da cadenzamento orario integrato fra treni eurorcity e interregionali.

Ewald Fischnaller

Basilicata

L'area industriale di S. Nicola di Melfi è una realtà che sta assumendo proporzioni sempre più significative per la regione Basilicata. Sin dall'insediamento delle prime aziende, si pose il problema di garantire la mobilità delle maestranze da e per quella zona. Allora fu affidato al treno il ruolo di principale mezzo di trasporto sulla tratta Potenza-Melfi ed al bus quello di integrazione fra Melfi e l'area industriale.
Questa scelta, inizialmente gradita dalla clientela, oggi non è più apprezzata a causa del trasbordo, circa a metà percorso, fra treno-bus e viceversa.
Anche a seguito del preoccupante incremento di incidenti stradali avvenuti sulla strada statale Potenza-Melfi, la Regione Basilicata ha sollecitato collegamenti ferroviari diretti - e più sicuri - con l'area industriale di S. Nicola di Melfi. Nonostante le pesanti restrizioni imposte dalla Legge Finanziaria '97, la Direzione Regionale trasporto locale ha raccolto questa richiesta. Già dal primo giugno è possibile raggiungere in treno la zona industriale da una significativa "porzione" della regione.
Infatti, ai diretti che già da ora percorrono la tratta Potenza-S. Nicola di Melfi via Rocchetta S. A., si aggiungono - per la prima volta - tre coppie di treni sulla **linea Spinazzola-Palazzo S. G.-Venosa-S. Nicola di Melfi**, tutti modulati tenendo conto dell'inizio e del termine dei turni di lavoro. Per consentire questo servizio si sono anche completati alcuni interventi nell'impianto ferroviario di S. Nicola di Melfi per consentire un agevole afflusso-deflusso dei viaggiatori nella stazione.
Altri lavori si rendono necessari per attrezzare questo punto naturale di interscambio con idonee aree di parcheggio, e con le Amministrazioni comunali interessate sono in corso contatti per risolvere il problema.
A trarre beneficio da queste novità è anche la **linea Spinazzola-Rocchetta**, che attraverso

opportune coincidenze ora è meglio collegata con Foggia. Altra iniziativa che segnaliamo è l'istituzione di una nuova coppia di treni IC sulla relazione **Taranto-Potenza-Torino** (Taranto 5.15 - Potenza 7.25 - Napoli 9.52 - Roma 11.55 - Torino 18.50; in direzione opposta Torino 7.10 - Roma 14.00 - Napoli 16.04 - Potenza 18.45 - Taranto 20.51).
La **linea Potenza-Taranto** si è inoltre arricchita di due nuove corse con partenza da Potenza alle 7.05 e da Taranto alle 16.30.

Vittorio Moffa

Calabria

Ogni attivazione di orario ferroviario è sempre un appuntamento importante in quanto rappresenta la pratica attuazione di un lungo ed attento periodo di studio, di analisi, di incontri a vari livelli, di esame delle molteplici richieste che da più parti pervengono.
Redigere un progetto orario è oltremodo complesso dovendo portare a sintesi le diverse esigenze di trasporto della clientela e gli obiettivi che la Fs Spa si impone per il raggiungimento di un giusto equilibrio costi-ricavi: realizzare una ragnatela di collegamenti che risultino confacenti alle esigenze della clientela nel rispetto degli inderogabili criteri di economicità del prodotto.
Passando ad analizzare le più importanti novità dell'offerta locale che si riscontrano nell'orario estivo, ci soffermeremo ad illustrarne le principali caratteristiche.

Linea Tirrenica

Sono stati realizzati nuovi collegamenti fra le città capoluogo di provincia e la città di Catanzaro, capoluogo di regione.
Fra Cosenza e Reggio Calabria le esigenze di mobilità sono andate via via crescendo e, pertanto, abbiamo soddisfatto le numerose istanze della clientela con l'istituzione di opportuni collegamenti, utili anche per i viaggiatori diretti in Sicilia.
In accoglimento di precise istanze, è stato realizzato un nuovo collegamento diretto fra Sapri e Cosenza senza trasbordo.

Comprensorio di Reggio Calabria

Sono stati aumentati i collegamenti fra Rosarno e Melito P. S. al fine di soddisfare sempre più la crescente richiesta della clientela che quotidianamente si sposta in questo bacino ed anche per gli spostamenti verso il bacino di Messina. Ciò in considerazione della imminente attivazione del doppio binario fra Reggio Calabria e Pellaro che contribuirà a rendere quest'ultima tratta come un "continuum" via ferro.

Linea Jonica

Si evidenzia la realizzazione di un nuovo collegamento Crotone-Cosenza utile in modo particolare per gli studenti universitari che devono raggiungere l'Università degli studi di Arcavacata i quali erano privi di un collegamento che garantisse la loro presenza in ateneo fin dalle prime lezioni. Per gli studenti residenti è stato previsto, inoltre, un collegamento domenicale che consente loro di raggiungere in serata le residenze universitarie.
Considerato il grande successo che ha riscosso l'offerta turistico/balneare Reggio Calabria-Zambrone e Taranto-Toscano, anche questa estate sono stati riproposti i due collegamenti con gli stabilimenti "Acquapark" delle suddette località.
Su pressanti richieste della clientela, adottando particolari accorgimenti tecnici, ci si è curati di garantire, anche in caso di anomalie nella circolazione, l'afflusso e/o deflusso nelle stazioni nodo fra treni regionali/regionali e treni regionali/lunga percorrenza.
Naturalmente non sono mancati piccoli aggiustamenti di orario per ottimizzare l'offerta.
Sulla scorta, infine, di mirati monitoraggi e di periodici rilevamenti di frequentazione sono stati adeguati i posti offerti alla effettiva frequentazione.
Di più, certamente, potrebbe farsi nel trasporto pubblico locale se esistesse un momento di coordinamento fra i vari vettori operanti sul territorio calabrese: non può essere altrimenti se si considera la specificità dei singoli vettori e la varietà delle esigenze di trasporto che non possono trovare completa soddisfazione.

Salvatore Sentina

Campania

Le indicazioni strategiche per il 1997 prevedono per il trasporto regionale campano i seguenti obiettivi:
1) adeguamento dell'offerta sulle relazioni "forti" del traffico regionale campano;
2) realizzazione di esperienze pilota di gestione integrata del trasporto con il concorso delle comunità di traffico e degli enti locali presenti sul territorio;
3) ristrutturazione delle relazioni a domanda debole tesa al contenimento dei costi di trasporto.
Dal punto di vista dei volumi complessivi di produzione in ambito regionale, è stato sostanzialmente confermato il livello di offerta rispetto all'orario invernale, con l'impegno di circa 27.000 treni km/giorno.
Il primo obiettivo è stato perseguito mediante l'inserimento di nuovi collegamenti in fascia di punta sulla **Napoli-Salerno** ed in fascia di morbida sulla **Napoli-Caserta-Napoli**, le due relazioni che costituiscono i bacini di traffico più rappresentativi del trasporto regionale campano.
Grazie all'attivazione dei *nuovi servizi diretti* che riportiamo di seguito (con fermate intermedie a Nocera Inferiore, Torre Annunziata Centrale e Pompei), la frequenza dei collegamenti diretti della relazione **Salerno-Napoli** è ora, mediamente, di 20' in ora di punta.
Salerno (6.27)-Napoli Centrale (7.27)
Battipaglia (7.20)-Napoli C.le (8.26)
Salerno (9.00)-Napoli C.le (10.00)
Salerno (15.16)-Napoli C.le (16.02)
Napoli C.le (12.05)-Salerno (12.50)
Napoli C.le (14.00)-Salerno (14.47)
Napoli C.le (18.00)-Battipaglia (19.12).
La relazione **Napoli-Caserta-Napoli**, già servita con frequenza di 15' in ora di punta, è stata ulteriormente arricchita in ora di morbida dai seguenti collegamenti:
Napoli C.le (11.15)-Aversa-Caserta-Cancello-Napoli C.le (12.40)
Caserta (11.30)-Aversa-Napoli C.le (12.16)
Napoli C.le (11.45)-Cancello-Caserta-Aversa-Napoli C.le (13.08)
Napoli C.le (18.50)-Cancello-Caserta-Aversa-Napoli C.le (20.22)
Napoli C.le (21.05)-Aversa-Caserta-Cancello-Napoli C.le (22.58)
Napoli (21.45)-Aversa-Caserta (22.59)
con fermate intermedie a Casoria, Frattamaggiore, S. Antimo, Marcianise, Recale, Maddaloni, Acerra e Casalnuovo, oltre ad Aversa e Cancello.
Il progetto pilota di gestione di bacino di traffico varato dal 1° giugno 1997 è quello che ha portato all'attivazione del nuovo servizio della "**circumsalernitana**" con il concorso finanziario degli enti locali presenti sul territorio. Questo ha determinato:
- l'istituzione di 60 corse giornaliere nella fascia oraria 5.30-22.30 sul percorso Salerno-Cava de' Tirreni-Nocera Inferiore-Codola-Mercato San Severino-Baronissi-Salerno, con ulteriori fermate intermedie a Vietri sul Mare, Nocera Superiore, Castel S. Giorgio Fisciano, Pellezzano, Salerno Fratte, Salerno Irno;
- la progettazione di parcheggi di interscambio a Salerno Fratte, Baronissi, Mercato S. S., Castel S. Giorgio, Nocera Inferiore e Vietri sul Mare;
- l'integrazione vettoriale a Mercato S. Severino con le autolinee dell'A.T.A.C.S. per la zona universitaria di Fisciano.
Si tratta del primo esempio a livello nazionale, per Regioni a Statuto Ordinario, di riorganizzazione e gestione congiunta di bacino di traffico definite territorialmente. Il progetto è inoltre propedeutico a successivi interventi di gestione congiunta tra Fs ed enti locali, come la realizzazione del servizio metropolitano di Salerno per il quale è stato attivato l'iter di progettazione.
Sempre in prospettiva dell'adeguamento dell'offerta nei bacini ad intensa domanda, la fascia di servizio dei treni metropolitani sul passante Pozzuoli-Napoli Gianturco è articolata dalle ore 5.30 fino alle ore 23.30 (anziché 5-23).
Sulle relazioni integrative della regione sono state realizzate iniziative promozionali, allo scopo di incentivare l'uso del mezzo ferroviario.
La più significativa è la "Carta Amicotreno" che consente ai possessori, oltre alle molte agevolazioni già illustrate su queste pagine, l'acquisto di biglietti con riduzione del 50 per cento sui *"treni verdi"*.
In Campania, due relazioni in particolare beneficiano maggiormente della promozione: la **Gragnano-Castellammare di Stabia-Torre Annunziata Centrale**, su cui *tutti* i treni previsti sono classificati "verdi" e la **Benevento-Avellino** dove per la maggior parte dei servizi offerti si può usufruire dell'agevolazione.
Infine, su alcuni bacini delle aree interne è stata attuata una parziale trasformazione dell'offerta ferroviaria (pur confermandone l'attuale livello), con una turnificazione di materiale e personale che, tenendo conto della dislocazione degli impianti di gestione, potrà consentire il contenimento dei costi di trasporto.

La ristrutturazione conseguente ha interessato soprattutto le relazioni effettuate con automotrici: la Benevento-Avellino-Mercato S.S., la Cancello-Sarno e, soprattutto, la Avellino-Napoli che, anche in conseguenza dell'assorbimento completo della potenzialità della tratta Mercato San Severino-Nocera Inferiore da parte del nuovo servizio della circumsalernitana, è stata **attestata a Mercato San Severino.**

Antonietta Sannino

Emilia Romagna

Anche in Emilia Romagna, la programmazione dell'orario estivo ha rischiato di venire pesantemente condizionata dai contenuti della recente Legge Finanziaria 1997 che prevede, come noto, sostanziali riduzioni ai fondi destinati a sostegno del trasporto locale Fs. Il solo annuncio delle possibili ricadute sul servizio offerto, in mancanza di sostanziali interventi correttivi ai costi di produzione, ha sollevato in questa regione le forti reazioni della clientela e delle amministrazioni locali.

Gli spiragli aperti nei recenti incontri con le organizzazioni sindacali, su possibili recuperi di produttività e su un potenziale miglioramento costi-ricavi, hanno consentito, anche su indicazione del Ministro dei Trasporti, di soprassedere, almeno per ora, ad attuare interventi sicuramente penalizzanti per i viaggiatori, mantenendo peraltro inalterato l'obiettivo di una ottimizzazione complessiva dell'offerta. Nella programmazione dell'orario estivo, il trasporto locale dell'Emilia Romagna ha quindi operato cercando di perseguire un duplice obiettivo: evitare qualsiasi intervento sostanzialmente riduttivo dell'offerta, confermando l'attuale volume complessivo del servizio; razionalizzare l'offerta stessa, introducendo i miglioramenti possibili, ma nel contempo intervenendo ovunque la domanda sia risultata molto debole. Si è pertanto operato rimodulando il servizio sulle linee che servono bacini a basso traffico, dove l'uso del treno è risultato scarsissimo, oppure non riproponendo treni a bassissima frequentazione. Per fare un esempio, sulle linee dove i flussi di traffico sono notoriamente quelli scolastici, sono state compiute le soppressioni giustificabili in previsione della ridotta frequentazione nel periodo estivo, come sulle **linee Ravenna-Faenza** e **Faenza-Lavezzola**, sulla **Fidenza-Fornovo** e sulla **Piacenza-Fornovo**.

Per quanto possibile, viceversa, si è cercato di migliorare l'orario precedente adeguandolo alle necessità manifestate da parte della clientela o delle amministrazioni locali. Sulla linea **Bologna-Ferrara**, su richiesta di Comune e Provincia di Bologna, sono stati modificati gli orari di alcune corse del mattino affluenti a Bologna. Venendo incontro alle necessità della clientela pendolare della **Bologna-Verona**, si sono risolti due problemi particolarmente sentiti: è stata spostata la partenza del treno iR 2262 alle 13.50 e migliorata la programmazione del contestatissimo treno 11447, in arrivo a Bologna alle 8.15, per renderlo più puntuale. Sulla linea **Bologna-S. Benedetto V. S.-**(Prato-Firenze), le poche modifiche all'orario, ove compatibili con l'intensa circolazione di treni IC, EC ecc., sono state concordate con le associazioni dei pendolari.

In altri casi, invece, ad esempio lungo la linea **Parma-Borgo Val di Taro**, con la soppressione di fermate praticamente inutilizzate, si è perseguito lo scopo di migliorare il servizio velocizzando diversi treni regionali e cadenzandoli.

Infine, allacciando in maniera opportuna alcune relazioni già esistenti, si è riusciti a creare una coppia di relazioni iR tra **Ravenna** e **Milano** (andata: Ravenna 5.04 - Milano 8.55; ritorno: Milano 17.25 - Ravenna 21,20), collegando così direttamente il comprensorio ravennate al corridoio della via Emilia.

Silvano Bonaiuti

Friuli-Venezia Giulia

La novità saliente del nuovo orario ferroviario in vigore dal 1° giugno è il cadenzamento dei treni di tutta la regione Friuli-Venezia Giulia.

Cadenzare significa impostare le ore di partenza dei treni di una certa relazione tutte allo stesso minuto (per esempio: 12.02, 13.02, 14.02 etc.).

I vantaggi per la clientela sono evidenti: potendo più facilmente ricordare le ore di partenza, si riduce al massimo la necessità di consultare l'orario ferroviario.

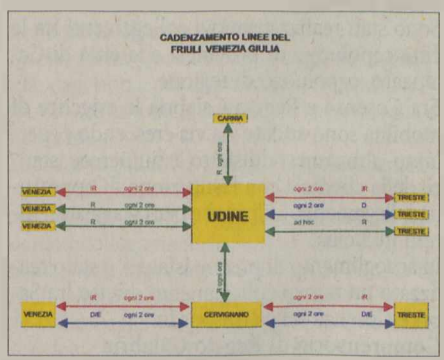
Una conseguenza altrettanto vantaggiosa e importante è la possibile armonizzazione con gli orari degli altri vettori, nel senso che risulterà più semplice impostare una rete di coincidenze fra treni e autobus e di ciò beneficerà l'intero sistema di trasporto regionale, in termini di integrazione e di accessibilità.

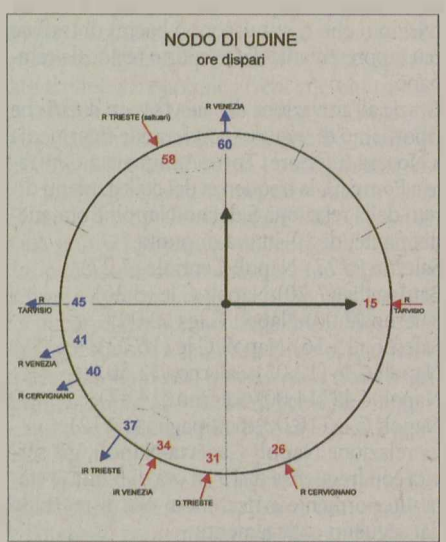
Il cadenzamento regionale dei treni non è ancora un cadenzamento rigido. Infatti si è preferito mantenere invariati gli orari in alcune fasce della giornata (al mattino presto e alla sera tardi), fasce in cui le esigenze dei pendolari sono particolari e gli orari sono stati costruiti proprio in funzione di tali esigenze.

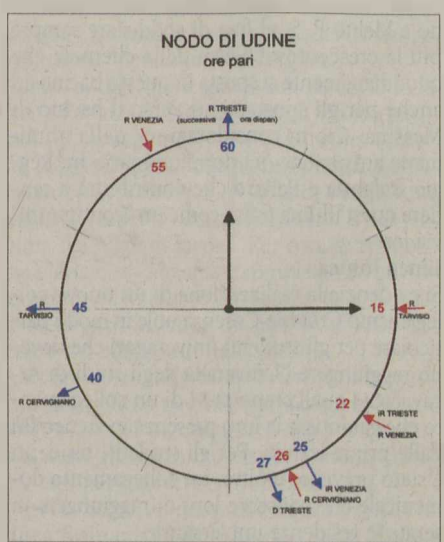
Il cadenzamento vero e proprio comincia pertanto sulle linee principali intorno alla mezza mattina e si protrae fino a notte, mentre sulle linee secondarie inizia per lo più nel primo pomeriggio e termina intorno alle ore 20.00. Per esigenze tecniche connesse a situazioni infrastrutturali critiche (che speriamo possano risolversi presto), qualche treno si discosta dal cadenzamento per pochi minuti.

La scelta del cadenzamento, oltreché rappresentare un indubbio vantaggio sul versante dei costi d'impresa, offre al cliente un'intensificazione del servizio e una serie di coincidenze ben calibrate che, nel nostro intento, dovrebbero fluidificare e diminuire i tempi di viaggio complessivi.

Il nodo di Udine è stato particolarmente curato, in modo tale che da qualsiasi direzione si arrivi vi siano proseguimenti per le altre direzioni in un intervallo di tempo che oscilla fra i 5 e i 25 minuti (in un solo caso 34). Per contro, il sistema comporta qualche rigidità: innanzitutto non sarà possibile accontentare richieste di modifiche d'orario (le esigenze particolari di determinati segmenti di clientela potranno in futuro venire soddisfatte solo con l'inserimento di treni nuovi ad orari mirati, risorse permettendo); in secondo luogo, dal momento che ogni ora (e su certe linee anche ogni 40 minuti) vi è un treno disponibile, i treni non possono attendere oltre il loro orario di partenza quelli coincidenti in ritardo. Con una maglia così fitta di relazioni a disposizione, infatti, il ritardo di un treno si riverserebbe sugli altri, creando una catena di ritardi. Soltanto per treni specifici (per esempio gli ultimi







della sera) è stato possibile garantire un certo intervallo di attesa oltre l'orario di partenza per assorbire eventuali ritardi di convogli coincidenti. Un altro beneficio del cadenzamento è, infine, l'aumento di relazioni Pordenone-Trieste senza cambio a Udine, con ulteriore guadagno di tempo e senza l'incognita della coincidenza (che, nonostante i buoni standard di puntualità attualmente conseguiti, crea pur sempre qualche apprensione nel viaggiatore).

Udine-Venezia

Il cadenzamento consente di avere a disposizione un treno ogni 40 minuti circa. Nell'arco di due ore si susseguono due treni regionali ed uno interregionale. Quest'ultimo - leggermente anticipato rispetto all'anno scorso - è stato posto in coincidenza a Mestre sia con gli IC per Milano che con quelli per Roma. Dalle 8.17 (ora di partenza dell' "Ippolito Nievo") alle 18.25 sono disponibili ogni due ore 6 treni per Roma, 3 con servizio diretto e 3 con cambio a Mestre. Analoga offerta è prevista naturalmente in senso inverso. Da Udine il primo interregionale scadenzato resta alle 6.48, il primo cadenzato alle 8.25. Dall'interregionale delle 10.25 in poi, parte il cadenzamento con questa sequenza: 11.00 regionale (con coincidenza per Milano), 11.40 regionale (con coincidenza per Roma e Milano), 12.25 di nuovo un iR e così a seguire (13.00, 13.40, 14.25...) fino alle 20.25. Sono previsti due rinforzi limitati a Sacile, alle 13.20 e alle 20.00.

Da Venezia il primo iR scadenzato resta invariato (6.52), mentre il primo cadenzato parte alle 9.54 (è stato dunque posticipato di 13 minuti per la coincidenza a Mestre con gli IC da Roma). Dal successivo iR delle 11.54 inizia il cadenzamento con questa sequenza: 12.17 regionale (con coincidenza da Roma), 12.49 regionale (con coincidenza da Milano), 13.54 di nuovo un iR e così a seguire (14.17, 14.49, 15.54...) fino alle 21.54.

Udine-Trieste

In partenza da Udine, fra le 6.00 e le 9.00 e fra le 16.30 e le 19.30, c'è un treno ogni mezz'ora circa. Lo stesso dicasi da Trieste, fra le 5.45 e le 7.15 e fra le 16.45 e le 19.15. Sono disponibili 16 collegamenti Trieste-Pordenone e 14 nel senso inverso senza cambio a Udine. Su 48 treni feriali Trieste-Udine e viceversa, 37 hanno a Udine proseguimento diretto o comunque una buona coincidenza per Venezia.

Da Udine, al cadenzamento degli iR (fissato al minuto 37 delle ore dispari, dalle 11.37 alle 23.37, più l'iR scadenzato delle 8.49) ne è stato affiancato uno con treni diretti (che rispetto agli iR fanno in più le fermate di Manzano, S. Giovanni, Ronchi Nord e Sistiana), in partenza alle ore 9.27, 12.27, 14.23, 16.27, 18.27 e 20.27.

Da Trieste, dalle 7.17 tutti i treni iR e diretti partono al minuto 17: gli iR nelle ore dispari (dalle 7.17 alle 21.17), i diretti alle 8.17, 12.17, 14.17, 16.17, 18.17 e 20.15.

Udine-Cervignano

Il nuovo cadenzamento prevede che tutti i treni in arrivo a Cervignano abbiano rapide coincidenze per Trieste e Portogruaro/Venezia e analogamente che tutti quelli in partenza da Cervignano siano serviti da coincidenze affluenti da Trieste e Portogruaro/Venezia. A Udine la situazione è stata organizzata nello stesso modo rispetto alle tre direzioni/provenienze possibili (Tarvisio, Pordenone, Gorizia). Il cadenzamento inizia da Udine alle 12.40 e dura fino alle 19.40. Come prima, c'è un intervallo fra le 14.40 e le 16.40 e l'ultima corsa delle 19.40 viene effettuata con autobus. Da Cervignano il cadenzamento inizia alle 13.45 (non c'è però alle 16.45). Sono effettuati con bus due rinforzi, alle 13.15 e alle 14.15, nonché l'ultima corsa delle 19.45.

Udine-Tarvisio

Da Udine, confermati gli orari della mattinata, il cadenzamento inizia alle ore 11.45 e prosegue fino alle 19.45. Unica eccezione il treno delle 14.30, scadenzato per la presenza del "Romulus" in quella fascia oraria.

Da Tarvisio/Carnia/Gemona, invariati gli orari della mattina, gli arrivi cadenzati a Udine sono fissati al minuto 15 di ogni ora, dalle 12.15 (in questo caso si tratta di una corsa autobus Tarvisio-Udine, come per lo scorso orario) alle 18.15, più un ulteriore arrivo alle 18.43 (che, come in precedenza, è l'ultimo della giornata).

Trieste-Venezia

Da Trieste, dalle 8.02 inizia il cadenzamento degli iR, che partono ogni due ore fino alle 20.02. Si ripristina così nella mattinata la cadenza tanto auspicata dalla clientela (8.02, 10.02, 12.02).

Tutti gli iR hanno coincidenza a Mestre con gli IC per Roma e Milano. Dopo le ore 12.00, il cadenzamento verso Venezia diventa un cadenzamento orario, con l'inserimento di una serie di treni diretti o a lunga percorrenza che completano la maglia dell'offerta. Da Venezia, alle 8.02 parte il primo degli iR cadenzati. Il cadenzamento non è tuttavia rigido ogni due ore, ma fra treni iR e treni a lunga percorrenza è comunque garantito almeno un collegamento ogni ora da Venezia a Trieste. Gli iR quest'anno riducono la loro percorrenza di quattro minuti; hanno naturalmente coincidenza a Mestre con gli IC in arrivo da Roma e Milano.

Gemona-Sacile e Casarsa-Pinzano

Su queste linee non è previsto il cadenzamento, ma l'offerta, rispetto allo scorso anno, viene confermata con in più l'incremento di alcune corse sul tratto Maniago-Sacile.

Orari festivi ed estivi

Come lo scorso anno è indispensabile conseguire dei risparmi nelle giornate festive e nel periodo di luglio/agosto, per poter mantenere inalterata l'offerta feriale. Tuttavia non abbiamo attuato gravosi tagli, confermando i treni festivi già introdotti negli scorsi anni.

Corrado Leonarduzzi

I PIECHEVOLI PER IL TEMPO LIBERO

Come ogni anno sono in distribuzione i tradizionali pieghevoli che la Direzione Regionale Fs del Friuli V.G. predispone per suggerire qualche programma di gite domenicali.

Molte le soluzioni proposte, tenendo conto dei diversi interessi: itinerari consigliati a chi preferisce trascorrere la giornata visitando una città della regione, a coloro che vogliono approfittare del servizio Treno+Bici, a quelli che amano tranquille camminate.

Gli opuscoli sono sei: due sono tematici (Treno Trekking e Treno+Bici) gli altri propongono itinerari su quattro linee (Pedemontana, Udine-Tarvisio, Udine-Trieste e Portogruaro-Monfalcone).

I pieghevoli vengono distribuiti gratuitamente e si possono richiedere presso le biglietterie delle principali stazioni e le Aziende di Promozione Turistica della regione.

Treno a pedali

Si ripete anche per l'estate '97 l'iniziativa *Treno a pedali*, organizzata in collaborazione con la Provincia di Udine ed in particolare con l'Assessorato all'Ecologia, Ambiente e Territorio.

Quattro sono le mete programmate: Laghi di Fusine, Parco del Tagliamento, Parco dello Stella, Marano Lagunare.

Ogni domenica, nei mesi di giugno, luglio, agosto e settembre (tranne 10 e 17 agosto), si effettuerà una gita in una di queste località, per un totale di 16 uscite.

I partecipanti riceveranno in omaggio il supplemento per il trasporto della bicicletta e a destinazione potranno usufruire gratuitamente di una guida esperta.

Per ulteriori informazioni si può telefonare al n. 0432/592516 o al Club Eurostar di Udine (0432/510857).

C. L.

LAZIO

Roma-Cassino. Per questa direttrice vi è un'offerta diversificata di treni regionali, interregionali e diretti, per soddisfare ogni tipo di esigenza della clientela. Con l'orario estivo il servizio viene potenziato divenendo sistematico e strutturato in modo cadenzato, per cui vengono garantiti, oltre che nella fascia mattutina, già ben servita, treni regionali per Frosinone e diretti per Cassino, che partono sempre allo stesso minuto, anche nel resto della giornata. Inoltre per questa direttrice viene utilizzato, al fine di facilitare la salita e la discesa, materiale bidirezionale, con nuove carrozze più capienti.

Roma-Nettuno. Per questa relazione l'orario è stato strutturato posizionandolo per i giorni festivi in concomitanza con i traghetti che da Anzio portano alle Isole Pontine.

Roma-Castelli. Vi è un incremento delle corse, raggiungendo, per alcune fasce orarie, il cadenzamento per Velletri e Frascati.

Roma-Orte. Si incrementa complessivamente il servizio treno+bici, che viene esteso anche alla direttrice Roma Tiburtina-Orte. Inoltre, il periodo di soppressione sulla Fm1 viene ridotto da cinque a tre settimane.

L'offerta di *treni verdi* interessa oltre 200 treni regionali e circa 20 interregionali, mentre per i *bus verdi* si aggira intorno alle 20 unità.

Enrico Sciarra

Liguria

Nella programmazione dell'orario estivo 1997 la Direzione Regionale Liguria ha sostanzialmente confermato il livello di offerta del corrispondente orario 1996.
Gli interventi di modifica hanno avuto come filo conduttore i criteri generali che esponiamo di seguito.
- Sistemazione delle situazioni rese critiche per l'alto livello di domanda (con riferimento all'afflusso dalle varie direttrici al capoluogo regionale nella fascia mattutina).
In particolare i Regionali Savona/Genova in arrivo nella fascia 6/9 non subiscono precedenze in orario nell'ambito del nodo metropolitano (realizzando così fra Voltri e Brignole un cadenzamento rigido a 15'). Ciò prevediamo possa favorire una migliore distribuzione dell'utenza, contribuendo a ridimensionare fenomeni di eccessivo affollamento di alcuni treni e a conseguire una maggiore regolarità anche per i treni di più lungo percorso. Sulla direttrice da Nord a Genova via Busalla è stata rinforzata l'offerta nella fascia di arrivo tra le 7.30 e le 8.30, con l'inserimento di un nuovo treno.
- Realizzazione di proseguimenti o di "fusioni" di tracce di treni per venire maggiormente incontro alle verificate esigenze della clientela.
Così, per fare qualche esempio, si è realizzato un unico treno 6220 da Savona (17.28) a Ventimiglia; sono stati prolungati per/da Savona i treni 11385 e 11384; un nuovo treno garantisce il proseguimento da Sestri L. a La Spezia ai viaggiatori in arrivo con l'ultimo IC della sera da Milano; il Regionale 11321 da Savona prosegue fino a Sestri L.
- Razionalizzazione dell'offerta nelle fasce orarie e per quelle relazioni a domanda eccessivamente debole o laddove esistano sovrapposizioni o valide alternative.
Ad esempio è stato limitato a Recco il Regionale 11269 seguito a breve distanza dal Reg. 11271; così a Genova Brignole il Reg. 11213, il cui servizio è svolto dal successivo Reg. 21205; sono state soppresse alcune corse da La Spezia a Sarzana a ridottissima frequentazione; è stato soppresso il Reg. 11254 da Savona a Finale (scarsamente frequentato), assegnando fermata a Spotorno-Noli all'Espresso 368.
- Proseguimento del lavoro teso a realizzare un sistema di cadenzamento nel nodo metropolitano sulle varie direttrici.
Dopo il Ponente ed il Levante, è stata ampliata l'offerta sulla Genova Brignole/Genova Pontedecimo/Busalla, con orari cadenzati (partenze da Brignole al minuto 10 o 40, arrivi al minuto 20 o 50) e coincidenze con i Metropolitani e Regionali per/da Ponente a Sampierdarena, per/da Levante a Brignole.
- Adeguamento, nel contesto delle risorse disponibili, del materiale in relazione ai livelli di frequentazione, alla tipologia e qualità del servizio.
Vengono effettuati con materiale Media Distanza Vestiboli Estremi (le vetture rosse) alcuni iR sulla Milano/La Spezia e sulla Milano/Ventimiglia (tra cui il treno 2159), il Diretto 2892 La Spezia/Ge-Sestri P. Il Diretto 2890 Sestri L./Ge-Pontedecimo è composto con Navetta Media Distanza (1^ e 2^ cl.); composti con materiale navetta anche il Regionale 11386 tra Sestri L. e Savona, il 6118 tra Brignole ed Alessandria, il 6218 tra Brignole e Savona.
- Maggiore attenzione al rapporto tra le risorse impiegate e i benefici ottenuti.
A seguito di recenti affinamenti nell'analisi costi/ricavi sono stati adottati alcuni provvedimenti relativi a collegamenti di scarsissimo interesse per la clientela.

Francesco Vinci



TRENO & NATURA

MUOVERSI NEL VERDE

Questo è il titolo dell'ultima pubblicazione uscita nella "Collana Rapporti", curata dalla funzione Politiche Economiche e Sociali delle Ferrovie dello Stato. Il testo nelle sue sezioni indaga "L'intreccio possibile treno-natura", fa il punto su "Il sistema delle aree naturali" nel nostro Paese, richiama "L'offerta attuale treno-natura" (con le esperienze della linea Palazzolo-Paratico Sarnico, della Siena-Asciano-Monte Antico e dei treni a vapore nella Val Pusteria) e delinea "La domanda di turismo verde" (quest'ultima parte è la più ricca di dati emersi da un'indagine appositamente effettuata per l'uscita del volume). Molto interessante e utile è la mappa delle aree protette, elaborata dal Ministero dell'Ambiente, alla quale è stato graficamente sovrapposto il tracciato della rete ferroviaria, comprese le linee in regime di concessione. In Italia, sommando Parchi nazionali, Riserve naturali statali, le Aree protette di gestione pubblica e privata, possiamo già contare su 472 zone protette di grande interesse naturalistico, pari al 10 per cento del nostro territorio. Raramente è impossibile raggiungere un parco in treno. Infatti la rete delle Ferrovie dello Stato e delle Ferrovie in concessione collega alle Aree protette direttamente, oppure con un breve trasbordo. Questa sola constatazione ha già aperto la strada ad una vivace offerta di turismo verde, sulla quale le Fs si stanno incamminando con interessanti opportunità e prospettive.
Nella Premessa a *Treno & natura*, Nadio Delai, Direttore delle Politiche Economiche e Sociali Fs, oltre a tratteggiare i connotati della crescente attenzione per la tutela dell'ambiente nel nostro Paese, facendo sintesi delle esperienze sin qui maturate presenta le motivazioni che all'interno delle Fs hanno portato ad indagare le potenzialità di una domanda di mobilità "verde" «(...) all'interno della quale sia possibile trovare ambiti in cui investire anche in termini di servizi ferroviari allargati».
Chi fosse interessato a questa pubblicazione può telefonare al n° 06/44249335.

Lombardia

L'attivazione del nuovo orario estivo, in vigore dal primo giugno di quest'anno, ha portato nel trasporto regionale in Lombardia una serie di novità che interessano aree dove si concentra una forte domanda di trasporto pendolare. Riportiamo in sintesi le principali novità.
Sulla **linea Milano-Treviglio-Bergamo** è stato attivato il *cadenzamento orario* dei treni, con esclusione della fascia oraria riservata alla manutenzione della linea. Ogni ora i treni partono al minuto 35 da Bergamo per Milano, mentre da Milano partono al minuto 20 i treni attestati alla stazione Centrale, e al minuto 27 alla stazione di Lambrate. Anche sulla **linea Milano-Bergamo via Carnate** i treni sono soggetti a cadenzamento orario, con il risultato che Milano e Bergamo (attraverso i due percorsi) sono unite da convogli che partono *ogni 30 minuti*. Riformulare l'offerta secondo questi criteri, nonostante la carenza infrastrutturale delle tratte interessate, non è stato semplice. Infatti le linee Treviglio-Bergamo e Carnate-Bergamo sono a binario unico e i tratti a doppio binario sono ad alta densità di traffico. Il nuovo cadenzamento ha già permesso di razionalizzare l'intera offerta anche sulle singole fermate.
Altra novità significativa riguarda la **linea Milano-Mortara**, che nei giorni festivi può avvalersi di treni cadenzati ogni due ore. Questa relazione è interessata da traffico pressoché pendolare, che nei giorni lavorativi già può contare su treni cadenzati ogni ora. Alcune cor-

se saranno soppresse nel mese di agosto, quando in occasione delle ferie estive la mobilità diminuisce sensibilmente.
Anche la **linea Milano-Varese** è stata interessata da una revisione degli orari, soprattutto nei giorni festivi e in occasione delle ferie di agosto. Come nel caso precedente, si è tenuto conto della tipologia del traffico di questa tratta con caratteristiche di tipo pendolare per motivi di studio e di lavoro.
Per alcune relazioni, a scarsa frequentazione nei giorni non lavorativi, è stata prevista la *chiusura totale nei giorni festivi*, come nel caso delle linee: **Pavia-Stradella**, **Como-Lecco** (anche nei giorni feriali dal 3 al 31 agosto), **Pavia-Codogno** (anche nei giorni feriali dal 4 al 16 agosto), **Carnate-Seregno** (anche nei giorni feriali dal 3 al 30 agosto), **Luino-Novara-Mortara**.
Le verifiche compiute sulle frequentazioni dei treni durante il periodo estivo - comparate negli anni - ci hanno consigliato di eliminare alcune corse nel mese di agosto, quando la maggioranza delle attività produttive e terziarie si fermano; questa scelta tuttavia non dovrebbe penalizzare in modo gravoso la clientela.
Avvisiamo anche che la tratta **Bergamo-Lecco** sarà chiusa al traffico ferroviario dall'11 al 16 agosto 1997 per lavori al sottopassaggio in località Cisano Bergamasco.
Infine un accenno ai *bus in servizio sostitutivo*. La bassissima frequentazione di questi mezzi ha portato alla soppressione di parecchie corse. Si passa da 1212 chilometri bus giornalieri programmati in orario invernale ai 741 chilometri bus giornalieri dell'orario estivo 1997.
Una nuova autocorsa sostituitiva è stata inserita nell'orario sulla linea Pino Luino (partenza 7.02 - arrivo 7.30): sostituisce un treno soppresso delle Ferrovie Federali svizzere Luino-Pino-Bellinzona. Il bus è destinato soprattutto alla mobilità scolare.
Sulla linea Gallarate-Luino due autobus sostituiscono i treni Regionali 20222 e 20221, spesso interessati da soppressioni determinate dai lavori in corso su questa linea.
A chiusura, riportiamo le principali *modifiche di orario*:
- treno 10755 (Monza-Brescia): anticipato da Monza alle 17.10 per coincidenza con treno 10683 (17.36) diretto a Voghera, e con treno 10577 (17.35) diretto a Codogno;
- treno 5127 (Treviglio-Cremona): ritardata partenza da Treviglio alle 18.01 per coincidenza con treno 10753 Milano-Brescia;
- treno 10556 (Cremona-Treviglio): ripristinato l'orario di partenza da Cremona alle 16.20;
- treno 10550 (Cremona-Milano-P. Garibaldi): posticipato da Cremona alle 5.03;
- treno 5301 (Colico-Milano-P. Garibaldi): anticipato l'arrivo a Milano (6.59) per coincidenza con treno 2570 (7.05) Milano P.Garibaldi-Luino;
- treno 10692 (Pavia-Milano Lambrate): attestato nella stazione di Milano Lambrate (9.21) anziché a Milano Porta Romana.

Patrizio Vellucci

Marche

Per l'offerta orario '97 la Direzione Regionale Marche oltre che al miglioramento del prodotto ha puntato principalmente alla razionalizzazione del trasporto pubblico attraverso un sistema integrato ferro-gomma, sia vettoriale che tariffario.
Motivi ispiratori sono stati:
- l'Accordo Quadro Ministero dei Trasporti - Ferrovie dello Stato - Regioni Marche e Umbria del 28/02/97;
- l'emanazione del DL Bassanini sul tema del Trasporto Pubblico Locale;
- l'accordo tra la Provincia di Ascoli Piceno, il Comitato Utenti, le Organizzazioni Sindacali e le Ferrovie dello Stato sull'integrazione vettoriale e tariffaria del bacino geografico del Tronto;
- accordi analoghi (in via di definizione) tra Province di Macerata e Ancona (riguardanti le linee Fabriano-Civitanova e Fabriano-Pergola);
- accordi, di grande importanza, tra Asa Materiale Rotabile, Direzione Regionale Trasporto Locale ed organizzazioni sindacali del Settore Macchina, nei quali per le linee ad agente unico (Fabriano-Pergola, Fabriano-Civitanova e Ascoli-S. Benedetto) è stato concordato il superamento degli attuali vincoli chilometrici.

L'aspetto tecnico si è concretizzato in:
- miglioramento dei collegamenti tra capoluoghi di regione;
- maggiore attenzione verso l'utenza scolastica, in particolar modo quella universitaria (Ancona: 15 mila studenti; Macerata: 14 mila studenti; Camerino: 9 mila studenti);
- incremento medio di oltre il 7 per cento, su base regionale, del servizio prodotto.

Queste le principali novità.
Linee commerciali
Linea Ancona-Rimini. Sostanzialmente immutata, sono stati introdotti due nuovi treni per favorire il rientro dei pendolari:
- 21520 Ancona-Senigallia (17.12 - 17.30)
- 21521 Senigallia-Ancona (17.48 - 18.14).

Linea Ancona-Roma. Sono stati istituiti due nuovi treni:
- 12087Ancona M.ma-Jesi (07.32 - 08.00)
- 12088 Jesi-Ancona (09.00 - 09.28).

Linee secondarie
Linea Ascoli-S. Benedetto. Dopo l'accordo con la Provincia di Ascoli Piceno e le organizzazioni sindacali (Settore Macchina) i treni/km giornalieri della linea passano dagli attuali 745 a 1.015, le 21 corse (compresi 2 bus sostitutivi) passano a 31 e migliorano notevolmente i collegamenti con Ancona e i centri universitari marchigiani.
Linee Fabriano-Civitanova e Fabriano-Pergola. Mantengono la stessa programmazione dell'estate precedente. Queste linee, alla luce degli accordi con i sindacati del Settore Macchina e con la Provincia di Macerata, troveranno un definivo e forte potenziamento con l'orario invernale.

Danilo Antolini

Molise

L'attivazione di un più moderno sistema per la regolazione della circolazione dei treni (C.T.C. cioè Controllo Centralizzato del Traffico) sulla **linea Campobasso-Termoli**, che consente una maggiore regolarità e un maggior contenimento dei costi d'esercizio, ha permesso di ridisegnare l'offerta estiva sulla relazione che congiunge il capoluogo regionale alla cittadina adriatica. Infatti, nonostante la riduzione di risorse pubbliche destinate al trasporto locale, si sono potuti ripristinare i treni su tutto il percorso, eliminando così il disagio per la clientela provocato dal trasbordo sui bus alla stazione di Larino. Gli effetti benefici di questo intervento razionalizzatore si estendono anche sulla qualità del servizio offerto poiché diversi collegamenti possono essere effettuati con automotrici più confortevoli.
Un'ulteriore, ma non meno importante, novità consiste nel fatto che, a partire dal 1° giugno '97, e per la prima volta, è stato possibile attivare una nuova relazione diretta **Termoli-Roma** con una coppia di treni iR denominati "Freccia del Biferno" (Termoli ore 5.40 - Roma ore 10.40; Roma ore 17.15 - Termoli ore 22.22).
A seguito dell'introduzione dell'orario cadenzato anche sulla **linea Roma-Cassino**, le partenze dei treni iR provenienti da Roma per il Molise sono programmate sui seguenti orari: 6.15, 14.15, 17.15 e 20.15; analogamente gli arrivi a Roma dei treni molisani risultano così modificati: 8.50, 10.45, 17.45 e 22.50. L'elaborazione del nuovo orario ha consentito di poter dedicare anche ai treni del Molise i binari "alti" della *stazione di Roma Termini*, facendo sì che l'arrivo alle "laziali" sia ormai solo un ricordo.
Sono state recepite le richieste avanzate dai viaggiatori di modifiche di orario sulla relazione **Campobasso-Napoli**. Le novità riguardano la coppia di treni iR "Freccia del Molise" (Campobasso ore 5.12 - Napoli ore 7.45; in direzione opposta Napoli ore 14.15 - Campo-

basso ore 17.12). Per gli stessi motivi, il treno Diretto 3484 ora parte da Napoli alle 12.15, arriva a Isernia alle 14.14 e a Campobasso alle 15.18. Sempre a Isernia, è stata anticipata alle 14.13 la partenza per Vairano/Napoli del treno Diretto 3481.
Per venire incontro alle esigenze di mobilità degli studenti universitari, sono stati inoltre migliorati i collegamenti del mattino **fra i capoluoghi molisani** attraverso l'attivazione di una nuova corsa in partenza da Vairano alle 7.05 (Isernia ore 8.00 - Campobasso ore 8.50).
Per motivi analoghi, è stato anticipato alle 8.50 (invece che alle 9.08) l'arrivo a Campobasso del treno Regionale 8125 in partenza da Termoli.
Il Regionale 8120 ritarda la partenza da Benevento alle 6.16 e anticipa l'arrivo a Campobasso alle 7.56. La partenza da Campobasso del Regionale 8125 è stata ritardata alle 14.04, per rendere più tranquillo l'afflusso alla stazione della clientela pendolare sia scolastica che lavorativa.
Novità anche per gli spostamenti festivi. Nelle domeniche estive si può infatti raggiungere il litorale adriatico con il treno, partendo da Campobasso alle 7.50 (arrivo a Termoli alle 9.20), con possibilità di portare anche la bici a seguito. Stessa opportunità, per chi ama la montagna, è data anche per i treni che percorrono la linea Isernia-Carpinone-Castel di Sangro.

Vittorio Moffa

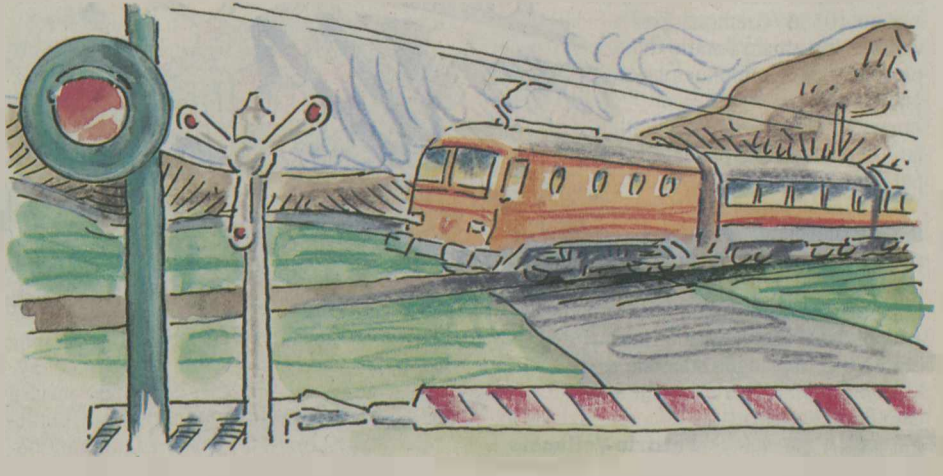
Piemonte

In Piemonte l'orario estivo conferma di massima nella sua globalità l'offerta dell'orario in corso.
Le vicende che scaturivano dalle minori risorse previste dalla Legge Finanziaria sono state ampiamente illustrate e le consistenti riduzioni dell'offerta già individuate per la quasi totalità sono rientrate.
Tuttavia, le diverse esigenze e tipologie di mobilità del periodo estivo, in cui notoriamente si contrae la domanda della clientela studentesca e si amplia quella turistica, hanno suggerito modifiche in alcune fasce orarie e a treni con frequentazioni contenute, come pure incrementi dell'offerta verso località turistiche.
L'esempio più significativo si può cogliere sulla linea **Cuneo-Ventimiglia** dove, a fronte della sostituzione con autoservizio del treno 4412, in partenza da Limone alle 6.12 per Cuneo, è stato reso permanente il collegamento con partenza da Cuneo alle 14.41 per Ventimiglia, in proseguimento del treno Diretto 9879, in partenza da Torino alle 13.30, ed è stata *realizzata una nuova relazione festiva Torino-Cuneo-Ventimiglia-Sanremo*, che permette di raggiungere la riviera alle 9.58 con ritorno a Torino per le ore 20.00.
Le linee **Torino-Cuneo** e **Torino-Savona** vedono ancora la riunificazione ad orario intermedio (23.15) dei due treni 4483 (da Torino P. Susa p. 22.30) e 10237 (da Torino P. Nuova p. 23.45), ma anche da Ceva a Carmagnola dei due treni 10206 (da Ceva p. 12.07) e 9880 (da Ceva p. 12.29), al quale è assegnata la fermata a Racconigi.
Sulla direttrice **Torino-Alessandria** le modifiche consistono invece nella unificazione fino ad Asti dei treni 2059 (p. 22.20 da Torino P. N.) e 4105 (p. 22.40) e nel ritardo di 15 minuti del treno Regionale 4074 (prima in partenza da Asti alle 13.40) per unificarlo al treno 4078, in partenza alle 14.35.
Non sono più confermati i treni 4056 (da Asti p. 4.25) e 4080 (da Asti 15.40) vista la scarsa frequentazione per la vicinanza di orario con treni con minor tempo di percorrenza.
La linea **Torino-Modane**, che con l'orario invernale ha visto l'introduzione dei treni ETR e TGV con alcune significative nuove relazioni e modifiche dei treni regionali, è stata interessata nella fascia serale 20/24 da alcune variazioni, con le partenze da Torino alle ore 20.40 - 21.40 - 23.08 e 0.22.
Pressoché insignificanti le modifiche di orario sulla direttrice **Torino-Milano**.
Sulla restante rete della regione Piemonte, lo sviluppo dell'integrazione vettoriale e tariffaria con i servizi di autolinee esistenti e modeste riduzioni di servizi ferroviari su brevi tratte permettono di evitare la sostituzione totale di treni per lunghi periodi con autoservizi.
La fase sperimentale delle integrazioni treno-autobus dello scorso anno ha interessato le linee **Novara-Varallo**, **Alessandria-Acqui T.** e **Novi Ligure-Tortona**, con indubbi risultati positivi.
Ora l'innovazione riguarda le linee **Alessandria-Ovada**, **Arquata S.-Tortona**, **Cuneo-Saluzzo**, ma anche **Cuneo-Mondovì** e **Ceva-Ormea**.
La linea **Cuneo-Mondovì**, interrotta dall'alluvione dello scorso ottobre che ha travolto il ponte ferroviario sul torrente Gesso, viene servita totalmente da bus, con un notevole incremento dell'offerta, grazie alla collaborazione della Provincia di Cuneo e della Regione Piemonte ed alla disponibilità delle società automobilistiche Viani ed Ati nell'ambito del consorzio Grandabus.
Le problematiche di percorribilità della S.S. 28 del Col di Nava, ancora interessata da molteplici cantieri di ripristino dopo l'alluvione del 1994 e già costantemente sovraffollata dal traffico, sono state valutate congiuntamente con gli enti locali, che hanno facilitato la realizzazione con la Ditta Viani di un'offerta integrata per la linea **Ceva-Ormea**, che permette, a fronte di una parziale contrazione dell'offerta su ferro nei giorni feriali e di un significativo incremento dell'offerta globale, il mantenimento del servizio ferroviario anche nei giorni festivi.
Un discorso molto più ampio dovrebbe riguardare i collegamenti tra Torino e Chieri che vedranno raddoppiare i servizi nel corso dell'orario estivo: ci diffonderemo prossimamente!
Altre modifiche per molti altri bacini saranno invece oggetto di approfondimento nei prossimi mesi, per attuare eventuali modesti ritocchi con l'orario invernale.
In chiusura di questa elencazione di interventi, si accenna appena ad un servizio nuovissimo che viene a soddisfare la domanda ripetuta dei biellesi: un collegamento rapido con Genova! E' stato infatti attuato un servizio integrativo con tre coppie giornaliere di bus Fs da Biella ad Alessandria (90 minuti), con buone coincidenze con i treni per Genova e Bologna.
Non ci resta che attendere i risultati di un intenso lavorio con tutte le strutture ferroviarie durato mesi, per sistemare tracce e studiare i turni del materiale rotabile, mirando sempre a soddisfare nel migliore dei modi la clientela!

Edoardo Gorzegno

Puglia

L'orario estivo in vigore fino al 27 settembre è il risultato di un lungo e difficile lavoro, che ha dovuto necessariamente tenere conto dei vincoli imposti dalla Finanziaria '97 oltre che del confronto con la clientela e le forze politiche e sindacali, che hanno giustamente rappresentato le loro esigenze anche ricorrendo, a volte, ad interventi attraverso gli organi di stampa.
La vera novità di quest'orario è costituita dall'individuazione dei 152 regionali denominati *treni verdi*, indicati in orario da apposita simbologia, che possono essere utilizzati a prezzo scontato dalla clientela in possesso della "Carta Amicotreno": una diversa opportunità di viaggiare in treno ad un prezzo notevolmente inferiore.
Presentiamo di seguito le novità dell'orario, esaminandole per linea ferroviaria.
Linea Bari-Foggia
Per consentire una maggiore offerta di posti ed



un'economia sui tempi di salita e discesa dei viaggiatori, è stata modificata la composizione del treno 12458, in partenza da Bari alle 7.00 per Foggia, sostituendo il materiale ordinario con carrozze a piano ribassato.
Al treno 12480, in partenza da Bari alle 17.17, sono state assegnate nuove fermate a Giovinazzo, Molfetta, Bisceglie e Trani.
Il treno 12484 (ora 12478), in partenza da Bari alle 18.35, non ferma più la sua corsa a Barletta, ma prosegue fino a Foggia, mentre è limitato a Barletta il treno 12488, in partenza da Bari alle 19.43.

Linea Bari-Lecce

Sono stati soppressi solo per il mese di agosto i treni:
- 12502, in partenza da Brindisi alle 4.41 per Bari
- 12509, in partenza da Brindisi alle 13.18 per Lecce
- 12511, in partenza da Bari alle 13.30 per Brindisi
- 12520, in partenza da Lecce alle 17.43 per Brindisi.

Particolare attenzione è stata rivolta al treno 12506 (ora 12508), che arriva a Bari alle 8.43 ed utilizza carrozze a doppio piano, per consentire una maggiore offerta di posti a sedere. Questo treno sarà costantemente controllato per evitare che subisca ritardi dovuti alle interferenze con i treni a lungo percorso, come lamentato dalla clientela.
Per venire incontro alle numerose richieste degli interessati è stato posticipato alle 14.00 l'orario di partenza da Bari del treno 3515 (ora 12515).

Linea Bari-Taranto

La soppressione del treno 12631, in partenza da Bari alle 12.40 per Taranto, è stata compensata dall'istituzione di un collegamento veloce Bari-Gioia del Colle.
Accogliendo richieste della clientela è stato posticipato alle ore 7.29 l'arrivo a Taranto del treno 12623, che, per non subire interferenze con un treno periodico a lungo percorso che circola per circa 45 giorni, manterrà solo in quei giorni il precedente orario (7.07).

Linea Taranto-Metaponto

Si tratta di una linea ferroviaria affiancata da un'ottima rete stradale; pertanto, nel corso degli anni, vi è stato uno spostamento della clientela dai treni ai bus. Nonostante ciò si sono mantenuti i collegamenti più significativi.

Linee secondarie

E' stato razionalizzato il servizio sulla linea **Brindisi-Taranto**; rimane in funzione il servizio metropolitano da Brindisi a Francavilla per il quale, nel periodo scolastico e per alcune corse, viene utilizzato materiale a media distanza con maggiore capacità di posti.
Anche la linea **Barletta-Spinazzola** è stata attentamente riconsiderata, variando gli orari di alcuni treni, per consentire alla clientela di utilizzare, in coincidenza a Barletta, i treni per Bari e per il Nord.
L'offerta sulla linea **Rocchetta-Gioia del Colle** è stata invece notevolmente incrementata, per la presenza dell'imponente insediamento industriale Fiat a Melfi. Infatti, per favorire la mobilità dei lavoratori, sono state istituite tre coppie di collegamenti da Spinazzola a San Nicola di Melfi, con partenze ed arrivi contemporanei ad altre tre coppie di treni provenienti da Potenza/Rocchetta. Anche una corsa alla mattina, proveniente da Gioia del Colle e prima attestata a Venosa, raggiunge San Nicola.
E' stato inoltre istituito un nuovo treno da Gravina a Gioia del Colle, in partenza alle 8.16.
Sostanzialmente invariata l'offerta sulla **Foggia-Manfredonia**.
Rimane praticamente invariato come quantità complessiva dell'offerta anche il **Servizio Metropolitano di Bari**, che ha subito solo qualche piccola modifica d'orario.
In occasione dei *Giochi del Mediterraneo*, che si svolgono in Puglia dal 13 al 25 giugno, si è predisposto un potenziamento del servizio, con l'introduzione di alcune specifiche corse per servire le località interessate dalle gare.

Agostino Romita



SARDEGNA

Con il nuovo orario estivo sono stati attuati alcuni interventi di aggiornamento dell'offerta. Riassumiamo, di seguito, quelli più significativi.

Nuove relazioni

Il *nuovo treno 8862* - composto da automotrici - parte da Cagliari alle 05.00, effettua il servizio viaggiatori in tutte le località e consente l'arrivo a San Gavino alle 05.49, ad Oristano alle 06.30 ed a Macomer alle 07.38. Molto utile per i servizi pendolari di primo mattino, nella tratta Oristano-Macomer assolve le esigenze di trasporto per studenti e lavoratori diretti nella cittadina del centro Sardegna, sede dei principali istituti scolastici e di importanti stabilimenti industriali.
Il *nuovo treno 12913* Oristano-Cagliari (p. 09.30 - a. 11.04) è composto da materiale a carrozze tradizionali (UIC-X) ed effettua fermata in tutte le stazioni. Copre una fascia oraria precedentemente priva di collegamenti per il servizio locale: su richiesta dei Comuni interessati erano state infatti concesse, in corso d'orario, alcune fermate al treno Diretto 3957, saccrificando la percorrenza del collegamento di lungo percorso con origine ad Olbia I. B. e con viaggiatori provenienti dal continente mediante i collegamenti marittimi. Nel nuovo orario le suddette fermate già concesse al Dir. 3957 vengono confermate solo per i giorni festivi. Il nuovo treno 12913 consente inoltre, mediante trasbordo ad Oristano, il proseguimento in servizio locale della clientela proveniente da Sassari/Olbia con il Dir. 3955, in arrivo ad Oristano alle 09.08.

Relazioni modificate

Il treno *Regionale 8866* Cagliari-Oristano (p. 07.40 - a. 09.08), composto da automotrici, viene limitato a San Gavino e sostituito nella tratta Cagliari-San Gavino dal *nuovo Regionale 12904*, composto da materiale Media Distanza (p. 07.35 - a. 08.21).
Il servizio del *Regionale 12913*, che è stato ritardato con partenza alle 9.30 da Oristano, viene mantenuto sulla relazione San Gavino-Cagliari (p. 08.37 - a. 09.31). Su tale tratta si chiama *12911* ed è composto da carrozze Media Distanza.
Il treno *Diretto 3967*, già Sassari-Cagliari, nei giorni feriali ha origine da Porto Torres, con partenza dalla cittadina turritana alle 13.50, mentre nei giorni festivi parte da Sassari alle 14.13. L'arrivo a Cagliari è previsto sempre alle 18.14.
Il treno *Regionale 12944* composto con materiale Media Distanza, già previsto sulla relazione Cagliari-Carbonia, è stato riportato sulla Cagliari-Iglesias ed è stato ripristinato sulla Villamassargia-Carbonia il treno 8990 con automotrici. In caso di necessità è previsto sulla stessa relazione anche il servizio integrato con pullman. Il provvedimento è stato adottato per conseguire alcune economie di gestione che consentono di salvaguardare, nel complesso, i servizi treno sulla Carbonia-Villamassargia. Sulla tratta, il servizio con autocorse è stato limitato al periodo dal 29 giugno al 6 settembre 1997.

Relazioni soppresse e servizi alternativi utilizzabili

Regionale 8867 Oristano-Cagliari (p. 12.35 - a. 13.58). In alternativa sono utilizzabili il treno Dir. 3961 (al quale sono state assegnate le fermate di Uras e Pabillonis), in partenza da Oristano alle 11.55 ed il treno Reg. 8869, in partenza da Oristano alle 13.15.
Regionale 8869 tratta Macomer-Oristano (p. 12.15 - a. 13.22). In alternativa è disponibile il treno Dir. 3963, in partenza da Macomer alle 13.15, con fermata a Borore, Abbasanta, Paulilatino e Solarussa.
Regionale 8880 Oz. Chilivani-Olbia (p. 05.38 - a. 06.48). Primo treno utile, in tale fascia, è il Reg. 8882, in partenza da Oz. Chilivani alle 06.46 ed arrivo ad Olbia alle 07.55.
Regionale 8888 Oz. Chilivani-Olbia (p. 10.15 - a. 11.16). In alternativa è disponibile il Reg. 8886, in partenza alle 09.51 ed arrivo alle 10.49, che assicura il proseguimento su Olbia

dei viaggiatori provenienti da Cagliari con il Dir. 3952. Per la tratta Chilivani-Olbia non è più prevista la coincidenza con il Dir. 3961 proveniente da Porto Torres, che si è dimostrata di scarsa utilità sia per l'inaffidabilità d'orario del treno coincidente con il servizio marittimo da Genova, sia per la modestissima frequentazione della clientela.
Regionale 8901 Olbia-Oz. Chilivani (p. 08.10 - a. 09.18). In alternativa è disponibile il Reg. 8887, in partenza da Olbia alle 08.42, arrivo a Chilivani alle 09.42 e coincidente in questa stazione con il Dir. 3952, che assicura il proseguimento a Sassari.
Regionale 8918 Oz. Chilivani-Sassari (p. 10.17 - a. 10.58). In alternativa è disponibile il Dir. 3952, in partenza da Chilivani alle 09.49 ed arrivo a Sassari alle 10.33.
Regionale 8919 Sassari-Oz. Chilivani (p. 13.30 - a. 14.36). In alternativa è disponibile il Dir. 3967, con partenza da Sassari alle 14.13 ed al quale sono state assegnate le fermate di Tissi Usini, Scala di Giocca ed Ardara, oltre a quella di Ploaghe, già prevista.
Regionale 8934 Olbia-Golfo Aranci (p. 08.03 - a. 08.24) e *Regionale* 8935 Golfo Aranci-Olbia (p. 08.30 - a. 08.50). Sono soppressi senza sostituzione per modestissima utilizzazione. Limitatamente al periodo dal 15 giugno al 14 settembre 1997 possono essere utilizzati, in alternativa, i treni periodici 12996 e 12997, in partenza rispettivamente alle 08.45 da Olbia ed alle 10.00 da Golfo Aranci.
Regionale 12914 Cagliari-San Gavino (p. 13.10 - a. 14.04). La nuova traccia del Reg. 12914 prevista con partenza da Cagliari alle 13.20 ed arrivo ad Oristano alle 15.05, opportunamente rinforzato come composizione e con l'assegnazione delle fermate di Cagliari-Elmas, Assemini, Villasor, Serramanna e Samassi, assolve le funzioni dei due treni 12914 e 12916.
Regionale 12921 San Gavino-Cagliari (p. 14.17 - a. 15.08). In alternativa sono disponibili il Reg. 8869 ed il Dir. 3963, in partenza da San Gavino rispettivamente alle 13.51 ed alle 14.47.

Giorgio Asunis

Sicilia

La struttura dell'offerta oraria del trasporto locale in Sicilia rappresenta ormai (in particolare per le linee principali) una realtà consolidata.
Sulla base di tale considerazione la linea di condotta che ha ispirato la programmazione estiva è stata non solo quella di confermare l'architettura complessiva realizzata con gli ultimi due orari (quello estivo '96 e quello invernale '96-97), intervenendo per rendere la struttura più aderente alle esigenze di mobilità manifestate dalla clientela e verificate nel corso dell'ultimo anno, ma anche di mantenere i livelli di offerta complessiva dei treni in circolazione nell'isola.
A tale riguardo sono da segnalare alcune importanti novità che riguardano la **linea Palermo-Messina**.
La prima è rappresentata da un nuovo collegamento della mattina da Palermo verso Messina, realizzato con un treno che parte alle 06.10, tocca le principali località della costa tirrenica ed arriva a destinazione alle 09.35.
A questa si affianca una seconda proposta, che dovrebbe essere favorevolmente accolta dalla clientela, rappresentando una comoda e veloce opportunità di rientro per il pendolarismo pomeridiano: un treno in partenza da Palermo alle 18.05 ed in arrivo a Messina alle 21.35, che collega Bagheria, Termini Imerese, Cefalù e le altre cittadine del litorale.
Sempre su questa relazione si è operato per soddisfare le richieste dei viaggiatori provenienti dai centri del messinese (Capo d'Orlando, Brolo, Patti ecc.) interessati a raggiungere entro le 8 la zona di S. Stefano di Camastra.
Allo stesso modo, tenendo conto delle istanze della clientela, si è intervenuto sulle altre relazioni.
Così sulla **linea Palermo-Trapani** sono stati prolungati alcuni treni già previsti tra Palermo e Tommaso Natale, in modo da raggiungere le località di Capaci ed Isola delle Femmine.
Sul versante meridionale dell'isola, per soddisfare le esigenze del pendolarismo che gravita sui centri della provincia di Siracusa (Avola, Noto, Pozzallo), è stata prevista la circolazione di una coppia di nuovi treni: uno da Siracusa (07.05) a Modica (09.00) e l'altro in rientro da Modica verso Siracusa alle 09.25.
Sulla **linea Palermo-Agrigento** si è confermato il collegamento delle 15.00 verso la città dei templi, introdotto con l'ultimo orario invernale ed accolto, stando alla frequentazione rilevata, favorevolmente.
Con l'orario estivo continua inoltre l'esperienza delle fermate "balneari" e "turistiche", assegnate periodicamente per consentire una più ampia opportunità di collegamenti con le località a forte richiamo turistico-stagionale.
In quest'ottica aumentano le fermate a Segesta Tempio per consentire la visita al parco archeologico di Segesta e sono confermate quelle a Letojanni, Agnone di Siracusa, Buonfornello, prettamente balneari.

Franco Vittorio Scimò

Toscana

Gli interventi di razionalizzazione e ristrutturazione dell'offerta si sono rivolti soprattutto a due precise direttrici: **Firenze-Arezzo-Chiusi** e **Firenze-Pisa-Livorno**.
Per quanto riguarda la prima, l'entrata in servizio dei nuovi Etr 500 e degli intercity di 2° livello ha fatto sì che si verificasse una situazione assai favorevole per utilizzare in un modo più razionale i treni interregionali da e per Roma, che fermano ora nel Valdarno, consentendo alla clientela degli utili collegamenti sia con Firenze ed il Nord che con Roma.
Si tratta di otto coppie di treni, con orario cadenzato, che partono ai minuti quindici delle ore pari.
E' importante sottolineare che gli iR diretti a Roma trovano ad Arezzo coincidenza con gli IC di 2° livello e ciò permette alla clientela del Valdarno di poter avere un collegamento sufficientemente veloce per la capitale, senza doversi recare a Firenze.
Interessanti novità anche per i treni diretti da e per Foligno, che collegano la Toscana con l'Umbria: sono stati velocizzati e percorrono la linea direttissima fra Firenze ed Arezzo.
Va inoltre precisato che su questo collegamento fanno servizio 5 coppie di treni, quindi una coppia in più rispetto all'orario precedente, fatto assai significativo nel panorama generale dei servizi offerti.
Per quanto riguarda poi la direttrice Firenze-Pisa, in attesa di attuare una più ampia ristrutturazione dell'offerta, ad alcuni diretti da e per Firenze sono state assegnate le fermate di Signa e S. Miniato, nell'intento di accogliere le richieste sia dei lavoratori pendolari che si recano nella zona industriale di Campi Bisenzio, sia quelle degli operatori del cosiddetto triangolo del cuoio.
Sono state inoltre ottimizzate a Pisa le coincidenze con gli iR della linea Tirrenica diretti a Roma.
Nel complesso si tratta quindi di provvedimenti che, in un contesto generale di riduzione delle risorse, tendono a garantire comunque un'offerta in grado di rispondere alla crescente domanda di trasporto ferroviario.

Athos Passalacqua

Trentino

L'orario estivo 1997 per il Trentino ripete quasi integralmente la struttura e la quantità di treni che hanno caratterizzato l'offerta 1996-97 e, salvo eventuali lievi modifiche, non subirà variazioni nel successivo periodo invernale.
Rimangono quindi i treni eurocity diurni ogni due ore per i collegamenti con **Austria** e **Germania** e i treni interregionali ogni due ore sulla **relazione Brennero-Bolzano-Trento-Verona-Bologna**, con coincidenze a Fortezza con i treni della Pusteria, a Bolzano con i treni da e per Merano, a Trento per la Valsugana e a Verona coi treni per e da Milano e per e da Venezia, in modo da costituire un "effetto rete".
La modifica più evidente è rappresentata dalla soppressione dei due treni "Pendolino", da Bolzano per Bologna e viceversa, che nel corso dei due anni durante i quali hanno fatto servizio non hanno raccolto una clientela sufficiente a giustificarne il mantenimento.
Le variazioni apportate all'orario dei treni regionali, dell'ordine di alcuni minuti, sono dovute in parte al cambiamento di materiale impiegato e in parte alla scelta di aumentare il numero di coincidenze fra i treni Fs e quelli della Ferrovia Trento Male nelle stazioni di Trento e Mezzocorona o fra treni della relazione Verona-Bolzano e quelli della Valsugana a Trento. Quando non sono realizzate certe coincidenze il fatto è dovuto alla necessità di dare priorità ad altre esigenze o a limiti infrastrutturali o di orario.
Sono poi state valutate istanze pervenute da singoli clienti o da comitati, da responsabili di alcuni istituti scolastici, amministrazioni locali o gruppi di studenti. Ne sono un esempio il ripristino del treno regionale in partenza alle 14.15 da Verona per Trento e l'istituzione di

un treno festivo da Verona a Trento con partenza da Verona alle 20.45.
Il mantenimento del livello di offerta di treni regionali, nella quantità dell'orario precedente, è frutto dell'accordo fra le Ferrovie dello Stato e la Provincia Autonoma di Trento.

Mario Benedetti

Umbria

Ad ogni cambio orario, la Direzione Regionale cerca di orientare l'offerta dei treni - perfezionandola - secondo alcune linee guida. Superando una tradizionale e rigida programmazione ferroviaria basata sulla distinzione tra la direttrice Terontola-Perugia-Foligno e quella Ancona-Foligno-Orte, l'obiettivo è quello di potenziare le relazioni dell'Umbria con Firenze e con Roma, sia attraverso collegamenti diretti, sia migliorando le coincidenze nei nodi di Terontola, Foligno ed Orte.
Questa scelta permette di estendere la continuità del servizio tra Perugia-Foligno-Terni, razionalizzando l'adduzione e l'interscambio fra le tratte della rete regionale. All'interno di questa logica è possibile così rispondere in modo più flessibile alla domanda di mobilità nelle fasce orarie in cui è più intensa, selezionando le fermate dei treni e procedendo alla chiusura di alcune stazioni sulla base di un'attenta analisi degli indici di frequentazione.
I criteri sin qui tratteggiati sono stati confermati e rafforzati - ove possibile - anche con l'orario estivo in vigore.
Fra le novità più significative segnaliamo:
- un nuovo collegamento pomeridiano **Roma-Perugia via Foligno** (iR 2326) con proseguimento su Firenze attraverso il Diretto 3158;
- un nuovo treno **Terontola-Perugia** (partenza 7.03 - arrivo 7.52);
- una corsa aggiuntiva **Chiusi-Orvieto** (partenza 7.10 - arrivo 7.45);
- sulla **linea Perugia-Firenze** i treni diretti sono aumentati da quattro a cinque coppie. Ad esclusione del D 3154 che mantiene la traccia precedente, tutti i convogli percorrono la Direttissima fra Arezzo e Firenze, senza fermate intermedie. Il tempo di percorrenza fra i due capoluoghi regionali diminuisce così considerevolmente, attestandosi ad 1 ora e 44 minuti, con una velocità commerciale di oltre 95 km/h.

In vista dell'orario invernale, stiamo già lavorando per aumentare l'offerta di treni fra Terni e Foligno, e fra Foligno e Perugia. Ma su questo ritorneremo in autunno.

Giovanni Pinchi

Valle d'Aosta

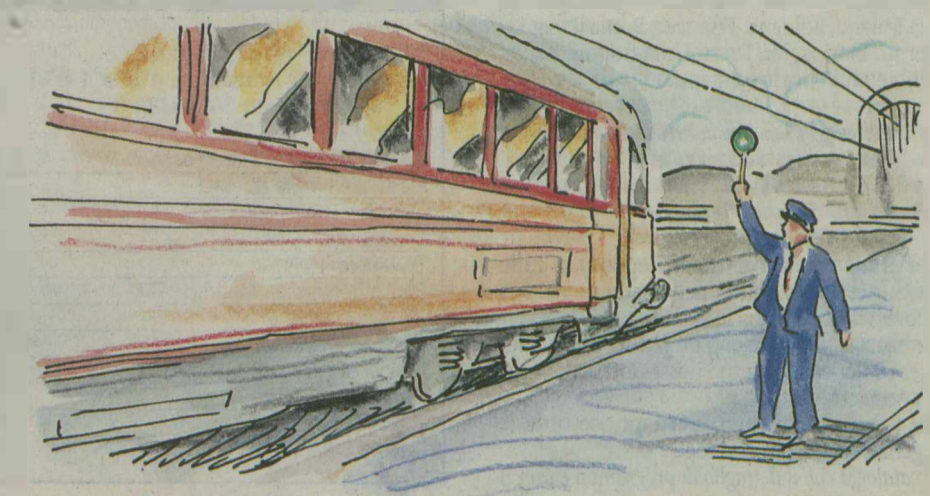
Un orario "consolidato", dal quale, però, emergono interessanti novità. Così appare l'offerta estiva per le linee **Chivasso-Aosta** e **Aosta-Pré Saint Didier**. Vediamo innanzitutto le variazioni, condizionate per lo più dall'inizio dei lavori per la realizzazione del Ctc sulla tratta ferroviaria Ivrea-Aosta, che richiedono un intervallo libero dalla circolazione dei treni. Per tale ragione, infatti, il treno 10127 in partenza da Ivrea alle 11.14 è sostituito da un servizio di autobus con partenza da Ivrea alle ore 11.02. Analoga variazione per il treno 10122, in partenza da Aosta alle 07.58, sostituito da autobus in partenza da Aosta alle 07.45. Altre modifiche riguardano il treno 1800, giornaliero e in partenza da Aosta alle 10.40, che con il nuovo orario è effettuato unicamente nei giorni festivi fino a Torino Porta Nuova, mentre nei giorni lavorativi è stato ripristinato il treno 10124 con partenza da Aosta alle 10.00. Il treno 4236, infine, mantiene lo stesso orario di partenza da Aosta (18.11), ma prosegue fino a Chivasso, con fermate a Strambino e Caluso. Per il resto si tratta di una serie di conferme, con variazioni minime rispetto all'orario precedente, per un sistema di trasporti regionale che ha conosciuto in questi ultimi anni un sostanziale rafforzamento sia in termini quantitativi che qualificanti, grazie alla stipula di un apposito Contratto di Servizio fra Regione Valle d'Aosta e Ferrovie dello Stato. Ma il rafforzamento del mezzo ferroviario viaggia ora anche... in pullman. Con il nuovo orario, infatti, si effettuano corse Fs di pullman da Aosta fino a Santhià e viceversa, coincidenti con i treni interregionali per e da Milano Centrale. Si tratta di un'offerta di trasporto assolutamente innovativa, con tariffe Fs, che consentirà di integrare e migliorare i servizi ferroviari esistenti tra la Valle e Milano o oltre. Sono previste tre coppie di corse sia nei giorni feriali che festivi, studiate per soddisfare nel migliore dei modi la clientela.

Edoardo Gorzegno

Veneto

L'offerta estiva '97 del trasporto locale è caratterizzata dalla novità dei *treni verdi*: si tratta di una selezione di convogli, individuati tra quelli a minore frequentazione e in fasce di non forte pendolarismo, sui quali chi possiede la "Carta Amicotreno" può viaggiare, insieme ad un eventuale accompagnatore, con uno sconto del 50 per cento.
Nel Veneto sono classificati *treni verdi* 161 regionali e diretti e 40 interregionali. Sono individuati in tale categoria anche 7 autoservizi.
Va precisato che non sono stati attuati i programmati tagli di servizi.
Si è comunque proceduto ad una riorganizzazione dell'offerta, con eliminazione di qualche treno a scarsa frequentazione, riuscendo a mantenere grosso modo i livelli dell'orario estivo '96.
Sulla **linea Milano-Venezia** si è cercato di superare le criticità verificatesi con la conversione del servizio Interregionale in Intercity, aumentando l'offerta di treni diretti e regionali che nei due sensi di marcia da 18 passano a 22 (16 relazioni dirette, 6 relazioni con cambio a Padova).
Si sono accolte così le istanze avanzate nel corso di incontri dai sindaci di Vicenza e San Bonifacio, nonché le numerose richieste della clientela (75 reclami) e di organizzazioni sindacali.
Un'altra novità riguarda **la linea Legnago-Rovigo**, che è riaperta nei giorni festivi con l'istituzione di 5 coppie (10 treni) ad orario cadenzato; inoltre vi sono 2 treni in più sulla Adria-Venezia.
La riapertura della Legnago-Rovigo nei giorni festivi, che è stata anche oggetto di un incontro a Villabartolomea con l'Assessore Regionale ai Trasporti ed 8 sindaci della zona legnaghese, è stata possibile grazie all'istituzione del Dirigente Centrale Operativo a Legnago, che ha permesso di ridurre al minimo i costi relativi alla circolazione dei treni anche nei giorni festivi.
Lì dove è stato possibile sono stati introdotti miglioramenti sul versante del materiale. Ad esempio sulla Milano-Verona/Venezia per 5 coppie di iR (10 treni) sono inserite vetture a media distanza, più moderne rispetto alle precedenti, così come sulla Legnago-Rovigo-Padova e sulla Padova-Bassano in alcuni convogli ad alta frequentazione vengono immesse vetture a piano ribassato in sostituzione di materiale ordinario. Si tratta di vetture più efficienti dal punto di vista tecnologico, meno soggette a guasti ed imprevisti (tipo chiusura porte o riscaldamento).
Anche sulla Treviso-Vicenza materiale in circolazione da molti anni sarà sostituito con vetture più confortevoli, provviste anche di aria condizionata (da Ale 660 ad Ale 601).

Paolo Galletta



NOTIZIE CHARTER

Treni gratuiti per chi sceglie una vacanza in Calabria o nel Cilento

Il treno del sole, un successo che si ripete!
"Trasporto gratuito a coloro che prenoteranno almeno una settimana di soggiorno in uno degli alberghi della costa calabra" è l'iniziativa promossa dalla Regione Calabria, che, dopo il successo degli anni precedenti, per il 1997 ripropone a coloro che vogliono scoprire o riscoprire il piacere di una vacanza nel cuore del Mediterraneo, un viaggio gratuito con Treni Turistici Charter, ideati, personalizzati e programmati per garantire il massimo comfort di viaggio.
Per il 1997 questa vantaggiosissima offerta si propone con treni charter di qualità (L'Arlecchino, il Pendolino e l'ETR 500), con collegamenti che serviranno tutto il Nord e Centro Italia (Milano, Torino, Verona, Bologna, Firenze e Roma) ogni sabato (l'andata) e domenica (il ritorno), a partire dal 31 maggio e fino al 21 settembre (escluso il mese di agosto).
Riconoscere i treni non sarà difficile: come lo scorso anno, saranno personalizzati e colorati all'esterno. Anche prenotare il viaggio sarà ancora più semplice: basterà farlo in agenzia o in albergo al momento della prenotazione della vacanza. *Chi desidera ulteriori informazioni può chiamare il numero verde dedicato a quest'iniziativa: 167.257639.*
Palinuro express: il pioniere della promozione turistica
Con oltre settemila passeggeri trasportati gratuitamente dal 1994 ad oggi, il *Palinuro express* anche per il 1997 consolida l'offerta di viaggio gratuito a tutta la clientela che prenota una vacanza nel Cilento, grazie alla realizzazione di un Treno Turistico Charter che per volere dell'Ept di Salerno è divenuto il pioniere della promozione turistica della splendida costa campana.
Ben 18 viaggi, dal 30 maggio al 27 settembre, senza alcuna interruzione in agosto, saranno offerti gratuitamente; ogni volta oltre 500 posti di prima classe, con vetture gran comfort, da Milano, Bologna, Firenze e Roma fino a Salerno, Battipaglia, Paestum, Agropoli, Ascea, Pisciotta, Policastro e Sapri.

Passaggio in Sicilia: offerta speciale ai possessori di "Carta Amicotreno"

La prima crociera in treno d'epoca, un tuffo nell'arte, nella cultura, nella natura e nel folclore della bellissima Sicilia, a partire dal 6 settembre, sarà offerta con un particolare sconto del 10 per cento a tutti i possessori della "Carta Amicotreno".
Le prenotazioni sono aperte presso tutte le agenzie di viaggio con logo Fs.
I cataloghi con il dettaglio di programmi e prezzi sono disponibili sia nelle agenzie di viaggio sia nelle principali stazioni ferroviarie, ma chiunque desideri ricevere direttamente il catalogo o ogni ulteriore informazione può chiamare la Sede del Marketing Turismo e Charter Fs di Firenze tel. 055/2352796.

I treni balneari del mercoledì': tutti al mare grazie ad un'offerta strepitosa

Con i Treni Turistici Charter è finalmente possibile andare al mare in un giorno diverso dalla caotica domenica. Per interrompere la settimana, per sfuggire al caldo della città, ogni mercoledì nei mesi di giugno (dal giorno 11), luglio e settembre (fino al giorno 10), i *Treni Balneari* offrono una soluzione semplice ed economica per trascorrere una piacevole giornata sulla Riviera di Ponente o sulla Riviera Adriatica e un'opportunità di relax e divertimento.
La proposta del Marketing Turismo e Charter Fs prevede altri vantaggi. In particolare:
- per giovani fino a 26 anni ed adulti ultrasessantenni *sconto del 30 per cento* sul biglietto di andata e ritorno con il *Treno Balneare del Mercoledì*, in partenza dalla loro città;
- per gruppi (di qualunque età) di almeno 15 persone *sconto del 50 per cento* sul biglietto di andata e ritorno con il *Treno Balneare del Mercoledì*, in partenza dalla loro città;
- per i possessori della "Carta Amicotreno" e per i dipendenti delle aziende associate a "Programma in Treno" sconto del 10 per cento sul biglietto di andata e ritorno con il *Treno Balneare del Mercoledì*, in partenza dalla loro città.



Il treno del Sole.

I VIAGGI IN PROGRAMMA:

Partenze	Destinazioni
da Torino, Savigliano, Fossano e Ceva	per Finale Ligure, Loano, Alassio, Andora, Diano Marina, Imperia, Taggia-Arma e San Remo
da Arezzo, Montevarchi, San Giovanni Valdarno, Figline, Firenze e Prato	per Rimini e Riccione
da Vicenza, S. Bonifacio, Verona, (coincidenza in andata e ritorno con treno da Trento e Rovereto) Isola Scala e Nogara	per Rimini e Riccione

Non occorre la prenotazione, si può preacquistare il biglietto per aver garantito il posto. Per ottenere lo sconto basta presentare alla biglietteria di stazione la propria carta d'identità o la carta associativa.
Ulteriori informazioni possono essere richieste direttamente alle stazioni di fermata o telefonando ai numeri Charter della propria zona.

I NUMERI DEL CHARTER

Marketing Turismo e Charter Fs
Sede Centrale: Piazza Unità d'Italia, 1 - 50123 Firenze
tel. 055/2352796 fax 055/2352266

Rappresentanze Territoriali	N° telefono	N° fax
Piemonte - Valle d'Aosta	011/6653983	011/6653984
Liguria	010/267833	010/2742197
Lombardia	02/63712672	02/63712462
Triveneto	045/8092354	045/8092607
Emilia Romagna - Marche	051/6303366	051/6303912
	0541/703537	0541/703539
Toscana - Umbria	055/2352712	055/2352266
Lazio - Abruzzo - Sardegna	06/84905161	06/84905255
Campania - Molise	081/5625301	081/5625161
Puglia - Basilicata	080/5732862	080/5213348
Sicilia - Calabria	090/713170	090/713170

Lettere&lettere

COME ABBONARSI AD "AMICO TRENO"

Riassumiamo, di seguito, le modalità per sottoscrivere l'abbonamento al nostro periodico.
L'abbonamento annuale ad "Amico Treno" costa:
- 15 mila lire (30 mila per l'estero)
- 10 mila lire per i possessori di abbonamento mensile Fs o integrato.

È gratuito soltanto:
- per i possessori di abbonamento Fs annuale (o Plus 13 mesi)
- per i possessori di abbonamento Fs integrato annuale (escluso "Metrebus Roma")
- per chi decide di acquistare la "Carta Amicotreno".

Per richiedere l'abbonamento alla rivista è necessario eseguire un versamento in conto corrente postale, specificando sul bollettino i propri dati:
cognome - nome - indirizzo - età - professione - n° di telefono.
Il numero di conto corrente è: **22771208**
intestato a **Ferrovie dello Stato S.p.A. - Amico Treno - Piazza Freud n° 1, 20154 Milano**
Per il versamento si può utilizzare il modulo di conto corrente, in parte precompilato, allegato al periodico.
N. B. Per accelerare le procedure di abbonamento, consigliamo ai richiedenti di inviare alla redazione di "Amico Treno" (Corso Magenta n° 24, 20123 Milano - fax n° 02/72439464) una comunicazione, allegando fotocopia della ricevuta del versamento.
- Il richiedente in possesso di abbonamento mensile Fs o integrato dovrà indicare nella causale di versamento il tipo di abbonamento e il numero.
- Il richiedente in possesso di abbonamento Fs integrato annuale dovrà *solo* inviare alla redazione di "Amico Treno" una comunicazione
- specificando i propri dati (cognome, nome, indirizzo, età, professione, n° di telefono)
- e allegando fotocopia del proprio abbonamento.
- Il richiedente che ha acquistato la "Carta Amicotreno" avrà automaticamente diritto all'abbonamento gratuito al giornale.

Vi ricordiamo che abbiamo previsto anche un'altra modalità (ancora più facile) per abbonarsi ad "Amico Treno" (o per acquistare "Carta Amicotreno"): basta telefonare ad uno dei numeri riportati a pag. 5 e un nostro incaricato combinerà con voi un appuntamento per ritirare il contante (o l'assegno) e registrare i vostri dati.

Come richiedere i numeri arretrati di "Amico Treno"
I numeri arretrati di "Amico Treno" costano **4 mila lire** a copia (**8 mila lire** per spedizioni all'estero).
Chi desidera la spedizione al proprio domicilio di numeri arretrati della rivista dovrà:
- effettuare un versamento in c/c postale (per un importo complessivo pari al numero di copie richieste). Il numero di conto corrente è: **22771208**

intestato a **Ferrovie dello Stato S.p.A. - Amico Treno - Piazza Freud n° 1, 20154 Milano**;
- inviare alla redazione di "Amico Treno" (Corso Magenta n° 24, 20123 Milano - fax n° 02/72439464) una comunicazione, specificando
- i propri dati (cognome, nome, indirizzo)
- il numero (mese) e l'anno della/e copia/e che vuole ricevere

e allegando fotocopia della ricevuta del versamento effettuato.

Cari abbonati,
ci piace aprire questa pagina con le parole di Vincenzo Arca di Udine, che rinnovando l'abbonamento alla rivista ci ha scritto: «Sono un lettore di Amico Treno da vecchia data, anche se ho solo 27 anni e, apprezzando la linea editoriale fin qui tenuta, spero che la svolta che si preannuncia possa solo migliorare questo importante strumento di informazione e di contatto con le Fs. (...) Augurandovi un buon lavoro e un "in bocca al lupo" per l'esordio della nuova versione di Amico Treno, saluto e ringrazio». Di questo incoraggiamento non possiamo che essere riconoscenti e, con Vincenzo, vogliamo ringraziare tutti coloro che, riconfermando fiducia e interesse verso "Amico Treno", hanno "speso" parole affettuose di gratitudine. In particolare: Fabio Badino - Bolzaneto (Genova), Antonio Baldassarre - Vicenza, Paolo Bertoncelli - Ferrara, Roberto Bianchi - Milano, Italo Biavati - Firenze, Mario Biraghi - Pavia, Armando Bocchi - Palazzolo sull'Oglio (Brescia), Bonvicino Bonvicini - Padova, Bruno Gabriele Brajda - Alessandria, Antonio Roberto Brisca - Bogliasco (Genova), Bruno Carpaneto - Recco (Genova), Massimo Castoldi - Monza (Milano), Giuliana Ceci - San Severino (Macerata), Maurizio Cicconi - Marzocca (Ancona), Flavio Corradini - Reggio Emilia, Marco Croci - Mede (Pavia), Pio D'Amico - Pontecagnano (Salerno), Pietro de' Castiglioni - Milano, Enrico Dellacasa - Genova, Cosimo Dellisanti - Novara, Enrica De Ponti - Melegnano (Milano), Luisella Fabbri - Bogliasco (Genova), Giorgio Ferroni - Genova, Giovanni Enrico Francioli - Vigevano (Pavia), Maurizio Franzini - Bergamo, Marco Geddo - Novara, Mauro Giunchi - Bologna, Enrico Lagorio - Acqui Terme (Alessandria), Italo Leli - Monteprandone (Ascoli Piceno), Patrizio Leviti - La Spezia, Marco Maggi - Novi Ligure (Alessandria), Giuseppe Marzano - Polignano a Mare (Bari), Francesco Mascaretti - Caravaggio (Bergamo), Eolo Nicoletti - Genova, Pierfranco Padovan - Belgioioso (Pavia), Andrea Palmisano - Roma, Lello Palumbo - Montesilvano (Pesaro e Urbino), Fabrizio Paolicchi - Pisa, Stefano Rivara - Ovada (Alessandria), Fabio Rossi - Torricella Verzate (Pavia), Simone Rossi - Somma Lombardo (Varese), Maurizio Sambarino - Savona, Paolo Sbarbati - Gallarate (Varese), Giuseppe Sturiale - Genova, Marina Tassara - Genova, Graziano Tavan - Villafranca (Verona), Gilberto Zacchè - Suzzara (Mantova), Alfio Zorzan - Acqui Terme (Alessandria), Marco Zucchi - Modena e Roberto Zucchiatti - Novara (*continua sul numero 6...*).
Un "tenero" grazie a Iacopo Di Battista di Penna Piedimonte (Chieti), che ci ha inviato una richiesta di abbonamento al periodico: dai dati specificati nella causale di versamento, siamo venuti a sapere che ha 6 anni e che svolge la *professione*... di *scolaro*. Il primato però è sfuggito dalle mani di Iacopo perché dopo pochi giorni si è aggiunto alla nostra schiera di fedeli abbonati Fabio Rossi di San Remo (Imperia), che ha dichiarato essere un *alunno di asilo* di 4 anni! Tutta la nostra simpatia va anche a: Alessandro Berluti - Mondolfo (Pesaro e Urbino), Francesco Bongioanni - Borgo San Dalmazzo (Cuneo), Achille Chiari - Gattinara (Vercelli), Club "Amici della Terra" - Varese, Mario Marca - Diano Marina (Imperia), Virgilio Rosetti - Guidonia (Roma), Gerd Schenk - Mainz (Germania) e Paolo Trudo - Brescia.
"Grazie", infine, a tutti coloro che sono venuti in redazione per portarci personalmente la richiesta di abbonamento al periodico... e tutto il loro affetto!

TOCCHIAMO FERRO!

Anno 6, n. 1, pagine da 46 a 56. Se fossimo in un paese normale, questo vorrebbe dire senz'altro dimissioni o licenziamento dei dirigenti di "un trasporto locale" che ormai non esiste più, e fine della pubblicazione di un periodico che già nel titolo alludeva retoricamente alla possibile dimensione umana di un servizio tecnico, e magari alla sua idoneità a contribuire a un riequilibrio del territorio e a un maggiore rispetto dell'ambiente.
Tutto questo implicava una RETE che ormai è stata disfatta: si sta realizzando il sogno dei dirigenti delle Fs di distruggere tutto meno quelle poche grandi linee sempre più affollate di Pendolini gremiti di "manager" ultrapaganti. Dopo il trasporto locale delle merci, siete riusciti a sbaraccare anche quello dei passeggeri. Complimenti! Ma per favore lasciate perdere i toni patetici, le chiacchiere ecologiche, gli amici treni. È solo fumo che non serve più a mascherare le vostre vere scelte: quando si parla di Alta Velocità (cioè violenza al territorio e soprattutto aumento dello squilibrio fra zone superservite e congestionate e zone abbandonate) allora l'entusiasmo più appassionato; quando si parla di rinunciare al trasporto locale, allora neanche la minima opposizione ma la difesa d'ufficio (per esempio nell'editoriale di pag. 4 e 5). Dite la verità, che il periodico è nato proprio come espediente propagandistico per fare digerire certe scelte agli utenti. Adesso basta, date l'esempio del risparmio e autotagliatevi.
È più che ovvio che i treni locali non possono continuare a viaggiare vuoti, ma l'avevate detto voi stessi (nei primi numeri di "Amico Treno") che questo dipende in gran parte dal mancato coordinamento delle autolinee sovvenzionate col trasporto locale, in orari e percorsi: come mai poi l'argomento è stato lasciato cadere del tutto? Vi siete accorti che era incompatibile col proposito, ormai affermatosi, di tagli indiscriminati? E non dite: "Non è colpa delle Ferrovie se quel coordinamento non si è fatto". Tutti hanno visto che quando i vostri vertici (mafiosi o no che siano) vogliono sul serio una cosa (come l'Alta Velocità) mettono in moto tutti i padrini politici e quella cosa si fa anche se casca il mondo. Al contrario, nel Veneto le Fs sono da anni in possesso delle importanti autolinee Sita e non hanno fatto NIENTE per coordinarle con quelle corse ferroviarie locali che adesso provvedono a sopprimere.

Antonio Antonioni - Ferrara

Sono un abbonato vostro nonché delle Fs. Ho letto sul numero di gennaio le numerose possibilità offerte dalla "Carta Amicotreno". Tra queste la più allettante è quella dello sconto del 50 per cento su alcuni Regionali. Continuando a sfogliare la rivista, sempre più interessante, complimenti, ho trovato un'Agenda per il 1997 piena di spiacevoli appuntamenti. Mi riferisco alla lunga lista di treni che verranno soppressi del tutto o in parte. A colpo d'occhio si capisce subito che la stragrande maggioranza di questi è composta da Regionali.
Che senso ha allora proporre una Carta per diventare amici di qualcuno che ci abbandona in partenza?
Altra obiezione, perché sopprimere i Regionali nei festivi, unici giorni in cui, grazie allo sconto, tutti quelli che sono costretti ad usare la macchina durante la settimana, potrebbero iniziare ad apprezzare il treno anche nei piccoli e medi spostamenti?
Ho anche una richiesta da farvi. Il Regionale 12008 Ancona (14.05)-Rimini (15.30) nei festivi è pieno di ragazzi che lo scelgono non solo per raggiungere Riccione o Rimini, ma anche per andare nel paese vicino o poco oltre. Non penso quindi che sia tanto antieconomico tenerlo in vita in questi giorni. Non solo, sarebbe anche un ottimo investimento non allontanare dal treno questi potenziali clienti.
Vi chiedo, quindi, in virtù dell'amore che anche io nutro per il treno, di impedire che i responsabili del Compartimento di Ancona compiano tale scempio e di far capire, tentativo in cui ho fallito, agli amministratori regionali delle Marche che conviene di più puntare sulla rotaia che sulla gomma.

David Tassi - Marotta (Pescara)

Lo confessiamo: il primo impulso che abbiamo avuto scorrendo la lettera del signor Antonioni è stato quello di toccare ferro. Non capita infatti tutti giorni di leggere il proprio necrologio. Ma passi, in fondo si dice che questi equivoci allunghino la vita.
Qualche dubbio, però, ci è rimasto. Vuoi vedere che ci hanno portato via i treni, i binari e pure i passeggeri senza che ce ne accorgessimo?
Tutto può essere. D'altra parte qualcuno dice (ma nessuno l'ha mai accertato) che una volta sia stata rubata addirittura una portaerei alla fonda nel porto di Napoli.
Non ce ne voglia il signor Antonioni, per la nostra premessa "semiseria". Comprendiamo perfettamente il suo sconforto. Anche noi di fronte a certe situazioni siamo presi dal pessimismo.
Per una volta, tuttavia, sembrerebbe essersi avverata la massima andreottiana del "tutto s'aggiusta": i tagli ai treni (che non eravamo certo noi a voler imporre) sono stati alla fine evitati. Tutto bene, dunque? Non proprio, perché i contributi statali destinati al trasporto locale sono stati comunque tagliati.
Nel calcio, quando non si riesce ad arrivare alla porta avversaria si usa passare la palla all'indietro e provare ad attaccare su un altro versante. Abbiamo fatto anche noi così. Siccome a furor di popolo ci è stato chiesto di far circolare anche i treni vuoti, per compensare la contemporanea riduzione dei fondi pubblici stiamo provando ad aggirare l'ostacolo, cercando di "sfondare" fra nuove fasce di clientela, al di fuori del nostro tradizionale bacino, che è costituito in gran parte da pendolari che si servono del treno nelle ore di punta, per spostamenti di studio o di lavoro.
Molti di quei convogli contenuti nell'elenco a cui si riferiscono i nostri due lettori sono così diventati "treni verdi", sui quali il possessore della "Carta Amicotreno" ed un eventuale accompagnatore potranno viaggiare con uno sconto del 50 per cento.
La nostra iniziativa non è un'operazione di immagine, né tantomeno una "furbata", ma un'offerta molto concreta, valida su oltre tremila treni del trasporto locale. Con la "Carta Amicotreno", offrendo alla clientela particolari vantaggi, ci proponiamo di incentivare il trasporto ferroviario. Tuttavia ci rendiamo conto che gli strumenti commerciali da soli non bastano. Ad essi è necessario accompagnare sensibili miglioramenti sul piano della qualità dei servizi, che potranno realizzarsi con nuovi investimenti e con innovazioni di carattere istituzionale. Ciò vuol dire Riforma del trasporto locale, regole più flessibili nell'utilizzo del personale, acquisto di nuovo materiale rotabile, ma anche linee da dedicare esclusivamente al traffico metropolitano e regionale. Non vorremmo ripetere discorsi già fatti. Dobbiamo però ribadire che, se non ci saranno i tanto vituperati quadruplicamenti, ad essere penalizzati (in termini di frequenze, fermate, puntualità, coincidenze) saranno, paradossalmente, proprio i treni che viaggiano sulle brevi e medie distanze, che dovranno lasciare spazio a quelli superveloci.
Sono discorsi pensati per glissare sulle nostre responsabilità e prendere ancora tempo? Lasciamo il giudizio a chi ci ha seguito in questi cinque anni.
In ogni caso chi vuole può rileggersi quello che scrivevamo nell'editoriale del primo numero di "Amico Treno": potrà così constatare che alcune promesse (tra le quali l'integrazione con altri vettori) sono state mantenute, mentre altre impegnano ancora le nostre energie. Chi poi vorrà leggere anche i numeri che pubblicheremo in futuro potrà comunque accorgersi che non siamo rassegnati.

ERAN TRECENTO...

È stato tramite un conoscente che sono entrato in contatto con la vostra rivista e, è il caso di dirlo, è stata una bella fortuna. Viaggio in treno da quando avevo tre anni ed ancora adesso, data la lontananza da casa per motivi universitari, usufruisco della tratta (ma non solo di quella) che unisce Torino P. N. a Napoli Centrale.
Il motivo per cui vi scrivo è per così dire una sollecitazione, che spero si aggiunga a molte altre arrivate lì in redazione.
Si tratta del plastico "Trecento treni" alla stazione Termini di Roma, che da diversi anni (per quanto ne so) è chiuso - riferisce il cartello all'entrata - per manutenzione.
Ammetto di essere completamente all'oscuro sui motivi della chiusura e non so se magari in un vostro programma futuro ci sia la possibilità che tale "manutenzione" (più che altro si tratta di lavori bloccati!) si concluda, tuttavia sono intenzionato a STRESSARVI OLTRE MISURA allo scopo di rivedere aperto il bellissimo plastico.
Vi saluto con la promessa che avrete presto altre mie, per informazioni utili delle quali necessito.
P. S. Perché non allungate i binari di Eritreo Cazzulati?

Andrea Eccher - Pisa

Anche noi vogliamo farti una promessa: avrai presto la possibilità di rivedere i tuoi "Trecento treni". Dovrai solo recarti alla stazione di Roma

Ostiense, dove sono già state attrezzate le sale che ospiteranno il famoso plastico.
La decisione di trasferire la costruzione da Termini a Ostiense è stata motivata dall'opportunità di consentire ai visitatori una fruizione più agevole dell'opera.
Le due sale in cui il plastico verrà riposizionato sono facilmente raggiungibili: la prima direttamente da piazzale dei Partigiani (guardando la stazione, l'ingresso è sul lato destro), mentre alla seconda si accede dal 1° binario.
A Roma Ostiense è inoltre molto più comodo parcheggiare l'auto (anche se dalle tue affermazioni deduciamo che preferisci spostarti con i mezzi pubblici!).
P. S. Abbiamo "quadruplicato i binari" dedicati a Eritreo Cazzulati. Dal primo numero di quest'anno, "Amico Treno" riserva due pagine al tenero nonnino (oltre a quella di copertina, naturalmente! A proposito: a noi sembra deliziosa quella del n° 3/97, non trovi?).

COLORI E LIVORI

Caro "Amico Treno", ho 27 anni e sono pendolare da otto. Sono rimasta esterrefatta dal numero e dal tono delle lettere sugli "italian graffiti". Fino a qualche tempo fa io ero addirittura convinta che le Fs avessero commissionato e pagato fior di milioni questi splendidi scorci di colore che io non esito a definire "arte". Anzi, mi chiedevo come mai le Fs non avessero pubblicizzato con un'adeguata campagna stampa questa fantastica azione di restyling del proprio look.
L'Amministrazione pubblica del mio Comune ha speso ben 40 milioni per far affrescare il muro di un parcheggio della lunghezza di due o tre vagoni, da un famoso e quotato artista valdarnese ma - se mi è consentito un giudizio - con risultati meno felici (ripeto, la mia è un'idea assolutamente personale).
Nel rispetto delle cose belle e delle opere d'arte preesistenti (es. non si può fare un murale sul marmo della Torre di Pisa! - e quindi forse è meglio lasciare stare anche i Pendolini), ben vengano quei lavori che coprono tristi brutture (anzi, io proporrei adeguata ricompensa ai pittori).
Le nostre città sono così grigie ed inquinate che questi sprazzi di colore sono dei veri inni alla vita (o alla sopravvivenza!). Vorrei chiedere a coloro che li definiscono "atti di vandalismo": «è arte solo ciò che si paga a caro prezzo?».

Corradina Fratini - Cavriglia (Arezzo)

Cari amici di "Amico Treno", ho appena letto la lettera "Italian Graffiti" e sono veramente dispiaciuta che molti di voi siano contro i graffiti, specialmente quelli sulle fiancate dei treni.
Sono una ragazza di San Remo e spezzo una lancia a favore dei writers di tutto il mondo. Ebbene sì, sono dalla parte di tutti (o quasi tutti) coloro che voi, con mio dispiacere, avete definito "vandali".
I treni sono più "SIMPATICI - MODERNI" quando sono ricoperti da coloratissime tag; i graffiti sono una parte importante del mondo d'oggi, caratterizzano la nostra società. (...) Le tag non sono fenomeni da limitare a spesso inesistenti zone franche... voglio dire, ai very writers (e ce ne sono parecchi!) non possono bastare le poche HALLS OF FAME. Non è accettabile che Aurelio Mantovani (di Milano) si sia permesso di definire "irresponsabile in eccesso di idiozia" colui, o colei, che pensa che i graffiti siano una forma d'arte; primo perché lo penso anch'io e non mi sento né un'idiota e tantomeno un'irresponsabile; secondo perché nessuno si può permettere di offendere un altro solo perché non la pensa come lui (e questa è una questione di educazione).
E comunque i tagger non fanno male a nessuno; specialmente se sono bravi, anzi si divertono e rendono le città più originali. Inoltre non è assolutamente vero che se un treno è sporco e disordinato è perché sulla fiancata ci sono graffiti psichedelici. Se un treno è in condizioni deplorevoli è perché non c'è nessuno che lo pulisce e che si dà da fare perché i mezzi delle Fs siano puliti e ... utilizzabili. Talvolta preferirei stare in piedi piuttosto che sedermi su quei sedili sporchi e rotti. Per non parlare dei bagni. Non è certo una bella scritta psichedelica o uno spettacolo di disegno monocromatico a sporcare un treno. Perché non cercate di rendere più vivibili e utilizzabili i treni dall'interno, invece che preoccuparvi dell'esterno delle vetture?!?
(...) Non riuscite ad immedesimarvi in un writer qualunque, per questo non riuscite a capire il significato di questo "movimento". Non c'è nulla da fare per eliminare il fenomeno, e poi, perché eliminarlo?
Con questa lettera non voglio invitare nessuno a colorare stazioni e treni, intendo solo farvi capire che questo è un movimento che si sta sviluppando e, come tale, deve fare il suo corso. Finché ci saranno gli oppositori, il fenomeno continuerà... non lo capite? So bene che non tutti si limitano a "taggare", però non potete prendervela con tutti i writers, i tagger: non è giusto.
Questo è tutto. Comunque CIAO e GRAZIE DI ESISTERE.
P.S. So che non pubblicate lettere anonime, vi chiedo però - per ragioni mie e non di vigliaccheria - di omettere il mio cognome.

Ambra - San Remo (Imperia)

Era inevitabile che l'argomento richiamasse in redazione altre lettere. Doveroso per noi pubblicare pareri diversi che rispecchiano l'opinione di numerosi altri lettori. Sarebbe facile da parte dell'uno o dell'altro versante aggrapparsi alle parole per alimentare una polemica dagli strascichi infiniti. Giusto dunque il monito di Ambra alla comprensione, che deve essere ovviamente reciproca.
Molti nostri lettori hanno espresso un forte richiamo all'ordine del nostro arredo urbano, che non va sbrigativamente etichettato con la sfumatura *politica* contenuta nel termine "conservazione". A corollario di questa posizione sta il rispetto della proprietà pubblica e privata. Perché chi possiede o ha in gestione una superficie (sia essa muro, fiancata metallica o vetrina) deve sobbarcarsi l'onere di rimuovere disegni non richiesti e non accettati? Inoltre, venendo allo "specifico ferroviario", le *tag* sui treni - al di là di ogni valutazione estetica - creano danni e disagi: finestrini resi opachi, numeri di serie identificativi del materiale rotabile illeggibili, disorientamento del viaggiatore perché la "riconoscibilità" del treno - data dalla sua livrea oltre che dalla sua forma - è stata compromessa.
Se al singolo *writer* una propria opera in movimento sulle linee ferroviarie può restituire un attimo di onnipotenza, agli occhi "profani" della maggioranza tutti i graffiti sono uguali, cioè macchie di colore percepite con senso di fastidio e ostilità. L'altro versante di opinioni si polarizza sul concetto di *arte*, non senza buoni argomenti. Purtroppo, mai come nel nostro secolo l'arte è stata ed è non compresa dai suoi contemporanei. Solo con uno scarto di qualche decennio riusciamo - in genere - a riconoscere la grandezza di pittori, musicisti, poeti, scultori, movimenti estetici. Persino un personaggio come Totò ha avuto omaggi solamente post mortem. E questo è paradossale in un'epoca che velocemente divora in forma mass-mediale quantitativi industriali di arte.
Pur volendo riconoscere lo statuto di arte al graffito urbano, è il suo *modo* intrusivo ed aggressivo di porsi che allontana i più dalla comprensione. La superficie "proibita" coperta da un disegno, pur se di ottima fattura, rimane alla maggioranza degli occhi una superficie violata e deturpata. E se "il dispetto" è il movente principale della sfida del writer, non è facile poi concedergli comprensione e tolleranza sociale.
Crediamo che il rispetto di alcune regole "deontologiche" da parte del notturno popolo dei writers potrebbe avvicinare più persone ai loro messaggi. Anche le istituzioni pubbliche - dal canto loro - possono cercare mezzi e luoghi perché questo movimento possa uscire - sempre che lo voglia - dalla clandestinità e dalla illegalità. Perché, in fondo, non ha torto Corradina a preferire i colori di una tag al grigio e al degrado delle nostre città.

QUADRUPLICAMENTO O RADDOPPIO?

Il settimanale "Famiglia Cristiana" (n° 32 del 7 agosto 1996), ad una domanda posta da un lettore sulla quadruplicazione (o quadruplicamento) di alcune linee ferroviarie ha tentato di dare una spiegazione che a me non è risultata affatto chiara.
«La domanda postami da ***Andrea Chiorboli*** *di Denore (Ferrara) andava forse rivolta non a FC, ma all'*Amico treno*, il giornale a distribuzione gratuita con cui le Ferrovie italiane intrattengono un fruttuoso dialogo con gli utenti. Tuttavia provo a rispondere. Il lettore si riferisce all'uso del termine "quadruplicare" in riferimento a progetti di sviluppo di linee ferroviarie "calde". In base ai testi che mi allega, pare di comprendere che effettivamente "quadruplicare" non abbia il significato di costruire una serie di otto binari paralleli, ma solo di quattro. Credo che il piccolo inconveniente sia dovuto al fatto che l'unità di base della linea ferroviaria è il binario singolo, sul quale i treni passano a turno nell'una e nell'altra direzione. Le linee da quadruplicare sono già linee doppie, quindi la quadruplicazione dovrebbe essere effettivamente un raddoppiamento. Vedremo se le Ferrovie spa correggeranno eventualmente questa nostra interpretazione».*
Il giornalista di "Famiglia Cristiana" spiega che l'unità di base della linea ferroviaria è il binario singolo, sul quale i treni passano a turno nell'una o nel-

l'altra direzione. Il vocabolario Zingarelli definisce il binario come "il complesso delle due rotaie su cui rotolano le ruote dei veicoli ferroviari" e la rotaia come "guida in acciaio appaiata in un binario". Cosa significa allora "binario singolo"? È sinonimo di rotaia? Se è così, è chiaro che quadruplicare i binari significa soltanto raddoppiare le linee ferroviarie. Ma se i binari significano, secondo l'etimologia latina, "a due a due", allora è chiaro invece che quadruplicazione delle linee ferroviarie significa quadruplicazione dei binari, cioè aumento, da quattro a otto, delle rotaie.
Spero che tramite "Amico Treno" le Fs diano, sia al signor Chiorboli di Ferrara che a me, l'interpretazione corretta.

Raffaello Giacomuzzi - Roma

Ci sembra corretto usare le definizioni di "quadruplicamento del binario" e di "raddoppio della linea".
In termini ferroviari, il quadruplicamento si riferisce al singolo binario, composto a sua volta da due rotaie, bloccate appaiate ed allineate sulle traverse.
Il raddoppio è invece riferito alle linee, indipendentemente dal numero di binari. Pertanto, una linea a doppio binario, se raddoppiata, diventa a quattro binari.

NEL FRATTEMPO...

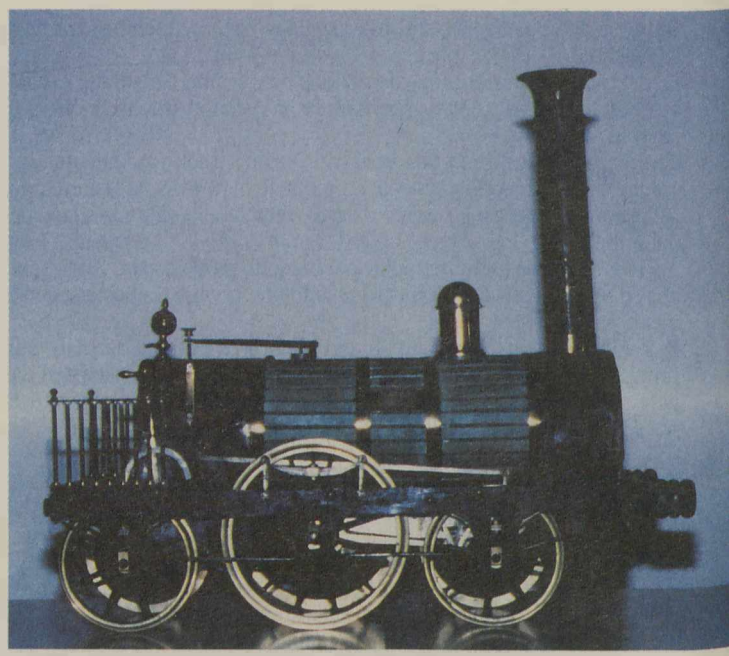
Gentile redazione di "Amico Treno", il vostro giornale diventa sempre più interessante, per l'informazione, le segnalazioni e le rubriche varie. Aspetto con ansia il numero di febbraio per vedere le modalità per l'abbonamento (al giornale e alla "Carta"). Non ho però ricevuto il numero di dicembre e gradirei averlo. Un appunto che posso fare (ma non credo che dipenda da voi) è che il giornale arriva sempre molto tardi (il numero di gennaio l'ho ricevuto a metà febbraio) ed è un peccato, perché alcune cose possono già essere superate.
Per quanto riguarda il funzionamento dei treni, viaggio troppo poco per poter dare giudizi obiettivi. Per mia esperienza la puntualità è migliorata (d'estate non tanto, quando c'è più affollamento) e quello che lascia molto a desiderare è la pulizia (ma credo che la gente ne sia il maggior responsabile e la soluzione mi sembra non facile).
Grazie se mi farete avere il numero di dicembre 1996, tanti cordiali saluti, auguri e complimenti.

Benedetta Giardino - Torino

Tra l'invio e la pubblicazione di questa missiva sono trascorsi circa due mesi.
Nel frattempo, la nostra lettrice avrà appreso le modalità per ricevere il periodico e la "Carta Amicotreno".
Nel frattempo, noi abbiamo lavorato nelle direzioni suggerite da Benedetta: eliminando gli inconvenienti per i quali ci siamo "meritati" l'appunto della nostra lettrice e cercando di "meritarci" i complimenti da lei garbatamente espressi. Abbiamo infatti dedicato particolare attenzione allo spazio riservato alle informazioni e alle novità, proponendo (e con molto anticipo) tante iniziative in programma per la primavera e gli inizi dell'estate.
Nel frattempo, speriamo anche che la nostra lettrice si sia affezionata di più al treno e che, attraverso nuove esperienze di viaggio, abbia potuto allargare il proprio campo di osservazione.
Nel frattempo, è iniziata la trasformazione del nostro giornale e la signora Giardino avrà avuto modo di leggere sulle pagine di "Amico Treno" i "come" e i "perché" di tale cambiamento.
Avrà letto con particolare attenzione l'ultimo editoriale a firma di Cesare Vaciago (febbraio '97), in cui si sottolinea l'esigenza di un confronto diverso con i nostri clienti e lettori e la necessità di un loro contributo attivo nell'individuazione e nella risoluzione dei problemi: un contributo che dovrà concretizzarsi, ad esempio, in vigilanza e controllo da parte della clientela sulla puntualità e sulla pulizia dei treni.

VI PRESENTO IL SIGNOR COBRES

Egregio ingegner Vaciago, da affezionatissimo lettore di "Amico Treno" e da appassionato di treni, ho pensato di farle cosa gradita mettendola al corrente di una piccola curiosità presente nel Liceo Classico Marco Foscarini di Venezia, da me frequentato. Ora faccio il terzo anno di Ingegneria Meccanica presso l'Università di Padova.



Insieme alla fotocopia dell'abbonamento ferroviario trimestrale richiesta per usufruire della riduzione dell'abbonamento della rivista, le allego anche una fotografia che mostra una stupenda riproduzione di una locomotiva a vapore, costruita nel 1843 da un certo signor Cobres, che a quei tempi era un tecnico del liceo.
Il modellino in ferro e ottone, lungo 757, largo 328, alto 360 millimetri circa e del peso di 40 chilogrammi, rappresenta la famosa locomotiva inglese Bayard scelta per l'inaugurazione del tratto Napoli-Portici, di cui si può vedere un esemplare, restaurato presso le Officine Fs di Cremona, nel piazzale del Museo Nazionale della ferrovia di Pietrarsa (Napoli). Grazie ad esso il signor Cobres fu premiato con un riconoscimento speciale dall'Istituto Veneto pochi mesi dopo la costruzione del modellino.
Per capire perché un modellino di locomotiva così ben rifinito faccia parte del complesso di strumenti del laboratorio di fisica di un liceo classico, è necessaria una brevissima storia. Il Liceo Marco Foscarini di Venezia fu fondato il 14 marzo 1807 da Napoleone. Ad insegnare nel nuovo liceo furono chiamati i migliori docenti dell'epoca, alcuni dei quali erano stati allievi di grandi fisici (ad esempio, Stefano Marianini discepolo di Alessandro Volta). È quindi naturale che il Gabinetto di Fisica, fin dai primi anni, ricevesse un forte incremento dalla presenza e dall'attività di questi illustri docenti i quali, inoltre, si avvalevano anche di tutta una serie di tecnici (più correttamente artigiani) con l'incarico di costruire oggetti didattici così da rendere possibili le dimostrazioni pratiche di quanto veniva insegnato in classe. Anche il signor Cobres faceva parte di questi personaggi che con grande abilità manuale riuscivano a costruire non solo oggetti didatticamente molto validi, ma anche assai curati dal lato artistico che, per l'ottimo stato di conservazione, sono tutt'oggi usati.
Quando il 3 ottobre 1839 venne solennemente inaugurato un tratto della linea Napoli-Nocera-Castellammare di Stabia, la prima ferrovia italiana, fu inevitabile che un evento così importante destasse la curiosità dei tanti studenti di allora, tanto più che la locomotiva, già conosciuta, ma forse poco capita nel suo vero funzionamento, rappresentava un enorme fonte di domande a cui la scuola era tenuta a rispondere. Da quanto siamo in grado di sapere, Cobres fu molto attirato dall'evento e non perse l'occasione di assistere personalmente ad una corsa del treno. Così, la ricerca dei docenti di un modo semplice ma chiaro per spiegare il funzionamento di una locomotiva a vapore e il grande interesse di Cobres per una macchina così fantastica furono i motivi principali che portarono alla costruzione di questo modellino, perfettamente funzionante come una vera locomotiva.
Comparando l'anno dell'inaugurazione del tratto ferroviario con l'anno di costruzione del modellino stesso, si nota che fra essi intercorre un lasso molto breve e ciò significa che la scuola, a quei tempi, riusciva ad aggiornarsi molto rapidamente dal punto di vista scientifico così come aveva fatto commissionando nel 1832 a Nobili la costruzione di un modello del suo galvanometro astatico con caratteristiche veramente rivoluzionarie per l'epoca.
Confrontando l'originale con il modellino, ci si accorge che in esso mancano i

due copri ruota delle ruote motrici (che sono quelle centrali) e quelli che nell'originale sembrano due fumaioli ausiliari, dei quali nel modellino uno è completamente assente, mentre il foro lasciato nella caldaia dall'altro è stato utilizzato dal costruttore per i comandi manuali della locomotiva. Fino a poco tempo fa la locomotiva mancava del fumaiolo principale. Però, grazie all'opera di ricerca nei magazzini della scuola, di faticosa pulizia e di catalogazione degli strumenti alle quali, in collaborazione con i docenti responsabili, anch'io faccio parte, si è potuto finalmente completare il modellino. Non è escluso che in futuro si riescano a trovare anche le rotaie, dato che il solo bordino delle ruote (che non presenta segni di usura) non era certamente capace di offrire un attrito sufficiente col suolo per permettere il movimento del modellino.
Anche se nella foto non si vede, il calore necessario per fornire il vapore ai due cilindri posti in testa sotto la caldaia viene fornito da una scatoletta (poco più grande di un pacchetto di sigarette) munita di uno stoppino, che veniva riempita con del combustibile e poi introdotta nella caldaia. Essa, per quanto ne sappiamo, dava l'energia sufficiente per far muovere di qualche decina di metri la locomotiva.
Il modellino presenta un unico inconveniente: le parti mobili per la trasmissione del moto alle ruote restano sempre nascoste durante il loro funzionamento, anche se sono perfettamente visibili alzando la locomotiva, cosa però non molto agevole dato il suo peso. Per questo la scuola ha anche in dotazione un modellino in ottone della parte inferiore di una locomotiva simile in cui si possono vedere tutti gli organi di trasmissione del moto. (...)

Pierandrea Malfi - Venezia

Dal frammento di storia che ci ha regalato emergono alcuni temi interessanti: il sapere tecnico-artigiano in felice alleanza con il sapere scientifico; l'importanza, così snobbata, della Storia della Scienza e della Tecnica; la sorprendente capacità di aggiornamento da parte di alcune istituzioni scolastiche ottocentesche, oggi invidiabile.
Peccato solo che nei magazzini e negli archivi del Liceo Foscarini non si sia salvato anche il nome del signor Cobres. Se lo si ignora, sarebbe importante ritrovarlo tanto quanto le rotaie del suo piccolo capolavoro.

Cesare Vaciago

VORREI RECUPERARE QUANTO MI SONO PERSO

Sono soltanto pochi i mesi trascorsi da quel fatidico giorno in cui ti ho scoperto sul bancone di una biglietteria, iniziando così a leggerti avidamente, e ancor meno sono quelli in cui, finora, ti ho ricevuto puntualmente a casa. Eppure (sarà forse colpa della mia passione per i treni), mi sono già "innamorato di te", delle tue rubriche, delle tue notizie... e anche dei tuoi divertentissimi fumetti. Così, scoprendo tristemente quanto mi sono perso ai tempi in cui ti ignoravo, mi sono fatto coraggio e ho deciso di scriverti per chiederti se è possibile recuperare i numeri della rivista usciti nei primi tuoi anni di vita. Ovviamente, se fosse necessario, sono disposto a farmi carico delle spese postali.
Con stima e affetto per il caro mezzo di trasporto.

Alberto Monti - Lomazzo (Como)

Sono stato un pendolare con il treno per oltre cinque anni (1967-1972) ed ora lo sono ancora, sempre per necessità di lavoro, sulla tratta Sulmona-Pescara.
Di sfuggita ho visto la vostra - ora nostra - rivista "Amico Treno" su un sedile di una carrozza quasi vuota e per curiosità l'ho presa: settembre-ottobre 1996, anno 5, n° 8, queste le sue generalità.
Ora che l'ho letta dalla "punta dei piedi" alla "cima dei capelli", e viceversa, mi permetto di scriverti. Ora che ci conosciamo ci vuole il tu come tra veri amici e per la prima volta (perché spero - se non ti disturbo - di farmi "sentire" spesso) ti dico solo che:
1) l'impostazione della rivista è buona e stai sicuro che col tempo e con l'aiuto di tutti noi diventerà ottima;
2) gradirei, se è possibile, avere una copia di tutte le uscite della rivista (spese di trasporto/consegna a mio carico);
3) da quel che ho potuto capire da alcune lettere, questa rivista viene spedita gratuitamente al domicilio di chiunque ne faccia richiesta:
SOLDI PUBBLICI SPRECATI!!!
Perché????
Eccone alcuni:
- un amico non viene spedito/recapitato;
- tra amici ci si frequenta e ci si cerca nei rispettivi domicili o nei luoghi abituali (e per il nostro "Amico Treno" sono la stazione ed il treno);
- la spedizione/recapito in stazione o sul treno di un pacco di riviste costa meno di una a domicilio.
Per ora è più che sufficiente.
Allego un francobollo da 750 lire per un gentile riscontro, se hai tempo materiale e se ciò che ho "esternato" lo merita, altrimenti usalo come meglio credi opportuno, senza alcun rendiconto.
P. S. BUONE GIORNATE NON LAVORATIVE. PER QUELLE LAVORATIVE FAI TU!

Nicola Cafarelli - Popoli (Pescara)

Ci auguriamo che le nostre giornate lavorative siano soprattutto "produttive", per non deludere gli amici come voi che ci dimostrano tanta simpatia.
Rispondiamo ai tre punti della lettera di Nicola (e con il punto 2 anche ad Alberto).
1) Per migliorare i contenuti della nostra rivista confidiamo nell'aiuto di tutti i nostri abbonati, dai quali ci attendiamo di essere travolti da "fiumi di parole": qualche consenso, molte proposte, mille obiezioni.
2) Per ricevere a casa i numeri arretrati del periodico occorre fare un versamento in c/c postale (il numero di conto corrente è: 22771208 intestato a Ferrovie dello Stato S.p.A. - Amico Treno - Piazza Freud n° 1, 20154 Milano): ogni copia costa 4 mila lire.
3) "Amico Treno" non viene più spedito gratuitamente a domicilio e non è più in distribuzione gratuita nelle stazioni. Gli amici che vorranno "frequentarlo", potranno trovarlo nei luoghi dove "abitualmente incontrano" gli altri giornali: nelle edicole delle stazioni o facendo richiesta alla nostra redazione di un abbonamento annuale (per il versamento si può utilizzare il modulo di c/c, allegato anche a questo numero della rivista).

INCONTRI CON I PENDOLARI

Spett.le Redazione di "Amico Treno", con la presente vi allego la fotocopia del mio abbonamento "Plus 13 mesi Fs" che mi da diritto a ricevere gratuitamente la rivista "Amico Treno" come descritto a pag. 11 del mese di febbraio 1997 della suddetta rivista.
Colgo l'occasione per ringraziarvi, anche se un po' in ritardo, dell'eccellente ospitalità avuta il 3 ottobre scorso in occasione del 1° "Festival di Amico Treno" a cui ho partecipato come uno dei rappresentanti della regione Piemonte. L'atmosfera, nonostante il brutto momento dovuto all'arresto del dott. Necci, era magica ed il luogo indovinato in pieno. Molto realistici inoltre i discorsi fatti. Penso che questi momenti in cui noi "clienti" veniamo in contatto con voi siano molto utili nell'ottica di una migliore razionalizzazione del servizio fornito, soprattutto per quelli che vivono in zone un po' periferiche come il sottoscritto che vede ogni giorno di più avvicinarsi la forbice dei tagli. Se questi tagli devono proprio essere fatti, si tenga presente l'esigenza di mobilità dei cittadini soprattutto nelle zone a bassa densità di popolazione, ricordandosi anche che questo è un servizio pubblico.
A tal proposito avrei una proposta da suggerirvi: gli incontri regionali, a cui partecipo da anni sia per la regione Liguria che per il Piemonte, dovrebbero essere fatti in fase di stesura orario e non a maggio a cose già fatte, quando noi possiamo solo prendere atto delle decisioni prese. Cosa ne pensate?
Tante cose potrei ancora dire sul servizio fornitoci. Tante cose sono state fatte, ma la strada è ancora lunga per arrivare ad un livello "europeo" di servizio. Secondo me è un discorso di cultura del trasporto pubblico che manca in Italia, e finché anche noi, a tutti i livelli, a partire dai politici e dai vostri dirigenti, non raggiungiamo questo livello di cultura europea sarà difficile ottenere un risultato sufficiente. Ed è proprio "Amico Treno" che DEVE colmare, come in fondo sta già facendo, questo gap culturale. Ci vorrebbe proprio poco per essere soddisfatti entrambi: basterebbe una informazione più corretta, più disponibilità, più pulizia ed un rispetto maggiore degli orari soprattutto per quanto riguarda i treni del trasporto regionale che ogni giorno movimentano decine di migliaia di persone... È troppo? Spero di no, basta la buona volontà. La parola ora ad "Amico Treno".
Distinti saluti.

Alfio Zorzan - Acqui Terme (Alessandria)

Non è troppo, diremmo che è indispensabile! Ma non è così semplice passare dalle parole, dalle dichiarazioni di intenti ai fatti. E la sola buona volontà non basta: sono necessari gli investimenti, per acquistare nuo-

vi materiali (capaci di svolgere meglio, ad esempio, il servizio regionale); è necessario far rispettare i contratti di pulizia (e rispettare noi stessi elementari forme di educazione quando viaggiamo); è necessario che i binari su cui viaggiano i treni siano sufficienti (magari grazie al *quadruplicamento*); ecc.. E come dice il signor Zorzan occorre una maggiore (e migliore) informazione per creare *cultura* del trasporto pubblico. "Amico Treno" si cimenta in questa prova da oltre cinque anni, con buoni risultati (grazie per gli apprezzamenti!), ma senza poter da solo conseguire gli obiettivi. Per questo, anche se con i limiti che rileva il nostro amico di Acqui Terme, cerchiamo di confrontarci di continuo con i nostri clienti.
Di certo i nostri incontri annuali organizzati in ciascuna regione non sono sufficienti a risolvere i tanti (e diversi) problemi dei pendolari, ma hanno contribuito a creare quella *confidenza* al dialogo con le strutture territoriali della Divisione Trasporto Locale che dovrebbe continuare durante il resto dell'anno.

P.S. Speriamo di incontrarla di nuovo il prossimo 3 ottobre a Pietrarsa.

TAGLI?

Caro Direttore, ho appena ricevuto la vostra rivista di gennaio 1997 (anno 6 - n° 1), potrei parlare per delle ore sulle cose interessanti che sono presenti nella rivista, ma veniamo al motivo che mi ha spinto a prender "computer e stampante".
Ho letto con apprensione dei "tagli" previsti che saranno effettuati, la lista è lunghissima, mi sono soffermato, naturalmente, sulla tratta "Pisa-Volterra". Sul momento "mi è preso un coccolone", (tutti soppressi in modo definitivo), ma poi uno spiraglio si è acceso, sono state soppresse tutte le corse effettuate dal treno, e le corse effettuate dall'autobus?
a)è stata una dimenticanza?
b)se non è stata una dimenticanza, sono state "salvate solo DUE corse della serata (2+2) e UNA in tarda mattinata (1+1). Ma a cosa servono se mancano le corse di prima mattina, quelle per intenderci dei lavoratori e degli studenti?
c)se sono state sostituite con l'autobus perché non scriverlo direttamente sulla rivista? Non avete lo scopo di informare noi clienti delle ferrovie dei mutamenti radicali del servizio? Mi avreste evitato un "coccolone".
d)come mai a tutt'oggi quel taglio non è ancora entrato in vigore?
Passiamo ad argomenti più frivoli.
- *Non ho ricevuto il numero precedente (novembre-dicembre 1996), potreste farmelo recapitare?*
- *Leggo sempre il fumetto a metà rivista e mi sono sempre chiesto "perché è ruotato"; la cosa rende difficoltosa la sua lettura.*
- *Sono in possesso di un abbonamento valido 13 mesi: cosa devo fare per poter continuare a ricevere la vostra, e mia, rivista?*

Vi ringrazio fin d'ora del tempo dedicatomi e vi auguro di continuare a lavorare sempre così.

Veriano Veracini - Saline di Volterra (Pisa)

Egregio Direttore, vorrei approfittare della sua cortesia per lanciare questo mio accorato appello. «Caro amico del tempo che fu! Avanzavi sbuffando. Ed era più il fumo ed il vapore che sprigionavi che la velocità che raggiungevi. Ma almeno andavi. Oggi non più. Oggi in poche ore puoi andare a Roma col Pendolino (meraviglia del progresso!), ma se devi andare a Fidenza o prendi un taxi o devi fare l'autostop. Una volta il capostazione dava il via con una trombetta; poi è venuta l'era delle palette verdi.
Oggi sono scomparse entrambe; oggi le stazioni sono abbandonate a se stesse come certe chiesine di campagna chiuse per carenza di vocazioni. E le stazioni più grosse? Calma, ragazzi, calma. Verrà anche il loro turno: le guarderemo come cattedrali nel deserto dove sfrecceranno i Pendolini del futuro marcianti su Roma più tronfi che mai. In quanto a noi per andare a Piacenza o a Codogno ritorneremo alle vecchie carrozze a cavalli: di necessità virtù. Oggi alla biglietteria della stazione al funzionario sconsolato non resta che elencare il numero dei treni soppressi per far quadrare il bilancio delle Ferrovie dello Stato. Ma in un domani ritroveremo lo stesso funzionario seduto sulla panchina del piazzale ed al quale diremo con un sorriso nostalgico: "Si ricorda come si stava bene quando credevamo si stesse peggio?" Intanto il bilancio sarà risanato, ma per noi sarà troppo tardi. Meglio ancora la carrozza a cavalli!». Distintamente.

Ernesto Ghidotti - Cremona

Carissimi di "Amico Treno", sono una vostra lettrice fin dal primo numero. Leggo il vostro giornale soprattutto a scuola, perché sono una collaboratrice scolastica (bidella). Però non so se continuerete a mandarlo alla scuola: ho letto, infatti, che d'ora in avanti per riceverlo bisognerà pagare un piccolo abbonamento. Così ho deciso di chiedervi di mandarlo a casa mia: vi allego la fotocopia del mio abbonamento (valido per dodici mesi), che acquisto in quanto costa molto meno dei normali abbonamenti mensili. Io in treno ci vado a lavorare tutti i giorni e, qualche volta, ci faccio anche dei viaggi. In treno si viaggia comodi e sicuri e... non si inquina.
Invece di fare i "tagli" perché non fate sponsorizzare tutte le vetture, raccogliendo così i soldi necessari: non c'è mica niente di male e non da fastidio leggere i nomi degli sponsor quando si è comodamente seduti in treno.
Grazie dell'attenzione.
P.S. Ho 35 anni, sono sposata e ho due figli di 4 e 8 anni.

Giuliana Ceci - S. Severino Marche (Macerata)

Cara Redazione, ricevo solo oggi il numero di gennaio e leggo che con la nuova legge Finanziaria molti treni (quelli improduttivi che viaggiano vuoti) saranno soppressi.
Non mi spiego, però, perché far rientrare in questa categoria il treno metropolitano 21826 in transito a Roma Tiburtina alle ore 19,25 ed arrivo a Fara Sabina alle ore 20,01.
Prendo ogni giorno il treno da Roma Tiburtina per Fara Sabina tra le 19,00 e le 20,30 e anche oltre e posso assicurare che in questa fascia di orario tutti i treni, compreso quello che si vuole sopprimere, caricano a Tiburtina una tale massa di pendolari che spesso non si trova posto a sedere. Per questo motivo mi ero a suo tempo meravigliato della soppressione con l'entrata in vigore dell'orario invernale del treno che transitava a Tiburtina alle ore 19,55 sempre diretto a Fara Sabina; ma ora si esagera. Chi lavora fino a tardi sarà costretto a cambiare mezzo di trasporto in quanto, tra frequenze dimezzate e ritardi ormai cronici, si rischia di passare in stazione troppo tempo.
Vi invito a verificare di persona quanta gente usufruisce dei treni sopra menzionati. Da parte mia sono sicuro che, anche aggiungendo qualche treno per protrarre la frequenza ogni 15 minuti del servizio metropolitano fino alle ore 21,00 (invece che alle 19,25 come adesso), si riuscirebbe a riempirlo senza problemi. A meno che il discorso non sia quello che i treni costano, incassano meno di quanto si spende per farli viaggiare e, pertanto, meno se ne impiegano e più si risparmia. E allora fatelo pagare il biglietto: aumentate le tariffe, ma date il servizio.
Dopo la caduta del muro di Berlino non sono più percorribili le strade dove, parafrasando un detto in voga nell'Urss sotto il comunismo, <noi facciamo finta di pagare il biglietto e voi fate finta di darci un servizio>. E poi, visto che tanto poco non paghiamo (in quanto il biglietto copre il 30 per cento del costo di gestione ed il resto lo paghiamo comunque con una infinità di balzelli), tanto vale pagare direttamente il costo reale del biglietto in modo da rendersi conto se il costo effettivo vale veramente quanto offerto.
Vi saluto, vi faccio i complimenti per il vostro bellissimo giornale - che sono d'accordissimo passi a pagamento - e vi comunico che continuerò ad essere un vostro affezionatissimo lettore.

Mario Lupi - Passo Corese (Rieti)

Quelle che pubblichiamo sono solo quattro delle numerosissime lettere che ci sono giunte in redazione dopo la pubblicazione del numero di "Amico Treno" di gennaio che spiegava - con l'editoriale di Cesare Vaciago - perché la Divisione Trasporto Locale si trovasse nella necessità di "tagliare" fra i treni con meno viaggiatori quelli a costo più alto. Nello stesso giornale veniva pubblicato l'elenco dei circa mille treni individuati, riuscendo a trasmettere - forse per la prima volta in modo chiaro - la drammaticità della situazione e la sensazione, quindi, che non si trattasse di una vaga minaccia.
Qualcuno, apprendendo la brutta notizia, ha rischiato un "coccolone" - come ha spiegato con realismo il signor Veracini -; altri già si vedevano costretti per viaggiare a ritornare alle "vecchie carrozze a cavalli", in un triste scenario da *day after* fatto di stazioni abbandonate e ferrovieri smarriti. Altri ancora - sebbene anch'essi turbati dall'annunziata riduzione dei convogli - con atteggiamento più positivo hanno cominciato a proporre possibili soluzioni alternative: offrire la possibilità a privati di *sponsorizzare* le carrozze dei treni nel tentativo di *fare cassa* (ci pare una buona idea e la stiamo già sviluppando!); aumentare le tariffe di quanto è necessario, a fronte di un miglioramento del servizio.
E il signor Lupi - autore di quest'ultima sollecitazione - entra ancor più nel merito iniziando a segnalare quali sono i convogli *carichi* (la prossi-

ma volta, sempre per aiutarci, ci segnali però anche quelli semi-deserti!).
Abbiamo già provveduto a rassicurare i nostri amici dicendo che - almeno per ora - non si faranno i "tagli". Ma invitiamo i volenterosi a non abbassare troppo la guardia pensando che il pericolo sia definitivamente scampato. Se troppi treni resteranno poco frequentati prima o poi sarà *richiamata la lista* di gennaio e non è detto che la prossima volta la *forbice* possa essere ancora fermata.
Da parte nostra abbiamo cercato di sopperire al *mancato risparmio* che sarebbe derivato dai "tagli" con la razionalizzazione delle spese di produzione del servizio e con *nuove entrate* che speriamo arrivino grazie ad azioni di marketing - diciamo - *più aggressive* (anche se il termine non ci piace in quanto convinti pacifisti).
Pensiamo, ad esempio, che il lancio della "Carta Amicotreno" possa aiutare ad avvicinare al treno nuovi clienti e a migliorare l'offerta orientando la domanda verso i convogli che viaggiano nelle *ore di morbida* ("treni verdi").
E voi continuerete ad aiutarci, oltre che con le critiche (comunque benefiche), con consigli e proposte? Lo speriamo di cuore. Grazie.

GRATITUDINE RECIPROCA

Egregio dottor Carlo Pino, Le giunga la gratitudine e l'amicizia dell'Aima e mia. La sua generosità e la disponibilità di "Amico Treno", ci "scaldano" il cuore: abbiamo bisogno della solidarietà, certo, ma anche e soprattutto della stima e della fiducia, così come ce le avete dimostrate.
Sapere che lei crede nel nostro impegno, che lo appoggia e lo fa suo ci motiva ancor più, certi che insieme sarà più facile rendere civile questo vivere così tanto problematico e faticoso. Grazie di cuore.

Patrizia Spadin
Associazione Italiana Malattia di Alzheimer

Le parole da lei usate nel ringraziare "Amico Treno" per le iniziative a favore dell'Aima mi confondono. Credo infatti sia stata fatta da me ben poca cosa rispetto a quanto richiede la drammaticità della malattia di Alzheimer, da voi combattuta. E, per dirle tutto, sono io a dovervi ringraziare per l'opportunità che mi avete dato di riflettere: sulla meravigliosa complicazione del nostro cervello e della memoria, sull'esistenza e la sua precarietà, sulla solidarietà concreta che aiuta a vivere - e anche a morire - con dignità.
Ci si sente meno soli e indifesi sapendo che esistono al mondo persone e associazioni "di buona volontà", come la vostra. A voi la nostra stima e gratitudine.

Questo breve carteggio trae origine da due libri, segnalati su "Amico Treno" n. 2 uscito nel febbraio di quest'anno, che richiamiamo alla vostra attenzione.

● **AIMA** - *Vademecum Alzheimer*
Milano, Suppl. al Bollettino AIMA
(Ripa Pta Ticinese, 21 - 20143 Milano)
186 pagine, 15 mila lire
Breve e chiara guida, organizzata per voci in ordine alfabetico, che aiuta a (ri)conoscere e ad affrontare i problemi provocati dalla malattia di Alzheimer. Illustrazioni ai capilettera e in copertina di Enzo Lunari.

● **AA. VV.** - *Amico Treno*
Milano, Baldini & Castoldi
140 pagine, 18 mila lire
Il libro raccoglie alcune "perle" pubblicate nei primi cinque anni di vita della rivista "Amico Treno": racconti scritti da Gino & Michele, interviste a personaggi noti della politica della cultura e dello spettacolo e strisce che hanno per protagonista Eritreo Cazzulati, nato dalla penna di Enzo Lunari. Il ricavato delle vendite è devoluto all'Aima.

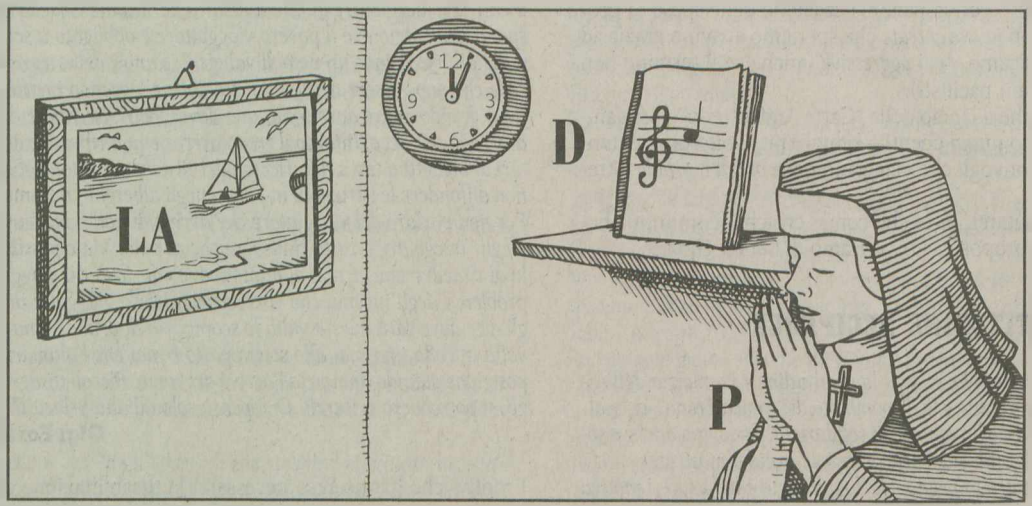
SOLUZIONI PER LA RICERCA

Vi scrivo a proposito delle stazioni "dismesse" sulla linea Milano-Colico-Sondrio-Tirano. Sono comprensibili le motivazioni "economiche" che hanno imposto di togliere dal servizio numerose stazioni. Ho particolare esperienza per quella di Varenna-Esino. Non essendoci più la biglietteria, la vendita dei biglietti è stata affidata al Ristorante "Monte Codeno". Fin qui non ci sarebbe molto da obiettare. Se non che, l'annuncio di questo cambiamento non da poco è stato fatto esponendo dei cartelli scritti a mano, rapidamente resi illeggibili, e inoltre il Ristorante "Monte Codeno" è assai lontano rispetto alla stazione e il povero viaggiatore è obbligato a servirsi di una lunga scalinata (se ci sono un paio di valigie e se uno è della terza età?). Quindi succede che dopo essere arrivato in stazione e leggendo i cartelli (se si ha la fortuna di indovinare dove sono) uno dovrebbe ridiscendere e farsi un bel pezzo di strada, ecc. ecc. Intanto il treno arriva e può ripartire, lasciando i ricercatori di biglietti a terra alla ricerca del Ristorante "Monte Codeno". Ma perché non diffondere le istruzioni in paese, negli alberghi, in Comune, in chiesa ecc.? Per non parlare del viaggiatore che arriva di notte. Nessuno in stazione (salvo gli "irregolari"), tutto chiuso, anche al buio. Ma è possibile che si pensi solo ai rimedi tecnici e non al minimo di conforto per il viaggiatore? Resta poi il problema degli ingenui che vorrebbero ancora viaggiare in prima classe. Chi gli dice dove sarà questa volta lo scomparto di prima? Una volta in testa, una volta in coda, ma mai allo stesso posto e mai che l'altoparlante comunichi la posizione quando annuncia l'arrivo del treno. Piccoli disagi che, con poco sforzo, si potrebbero evitare!!! O si pensa solo all'alta velocità?

Gigi Fornasetti - Milano

I motivi che hanno reso necessaria la disabilitazione di alcune piccole stazioni sono noti a chi ci legge. Ce lo conferma il signor Fornasetti, che giustamente può comprendere e anche condividere le nostre ragioni, ma non può (e non deve) tollerare i conseguenti disagi cui va incontro la clientela. Sicuramente la difficoltà di acquistare il biglietto è per ogni viaggiatore un inconveniente fastidioso. La soluzione è migliorare l'organizzazione della distribuzione esterna dei biglietti Fs e intensificare progressivamente la rete di vendita. In Lombardia, la convenzione attivata con la Sisal-Totip ha già determinato l'apertura di altri 850 Punti Vendita. Un aspetto da mettere in luce è anche la necessità di evitare il degrado delle strutture non più operative, preservandone la funzionalità. In questa direzione si cerca di trovare con gli enti locali interessati possibili soluzioni per un recupero degli spazi, da destinare ad usi diversi. La stazione di Varenna-Esino, così come quasi tutti gli impianti della tratta Tirano-Colico-Lecco è diventata impresenziata a seguito dell'attivazione del CTC (Controllo Traffico Centralizzato). Con il Comune di Perledo, del cui territorio fa parte la stazione di Varenna, è stato sottoscritto recentemente un accordo che prevede la cessione dello scalo ferroviario e parte dei locali della stazione allo stesso Comune, per la realizzazione di una zona d'interscambio ferro-gomma tra il servizio ferroviario e quello delle autolinee. Nell'ambito dell'accordo, sarà spostato il parcheggio coperto gratuito, per 20 posti moto e 50 posti bici, realizzato a Varenna con i fondi delle Fs Spa, mentre nei locali della stazione ferroviaria sarà aperta un'agenzia di viaggio che faciliterà l'operazione di acquisto dei biglietti. Per completare la notizia ci pare corretto sottolineare che tutto l'intervento di riordino sarà a carico del Comune di Perledo, che si è anche impegnato nella custodia e nella pulizia dei locali di stazione. Passiamo all'ultima questione sollevata dal nostro lettore di Milano: la comunicazione ai viaggiatori circa l'esatta ubicazione delle vetture di prima classe. Purtroppo, anche per quest'aspetto, la soluzione per evitare il disservizio può apparire scontata, ma in realtà non è così semplice. Innanzi tutto il problema è strettamente collegato alla scarsa disponibilità delle carrozze ed è una conseguenza delle continue modifiche che occorre apportare alla composizione dei treni per consentire gli interventi di sostituzione, riparazione e revisione del materiale. Non va dimenticato, inoltre, che sulle linee a controllo centralizzato del traffico, l'operatore che telecomanda da un unico posto centrale la circolazione dei treni su un'intera linea (e tale gestione lo assorbe completamente) è lo stesso impegnato negli annunci di arrivi e partenze. Il problema potrà essere definitivamente superato solo con l'impiego di treni a composizione bloccata. Nel frattempo, non ci resta che sopperire con altre soluzioni che possano garantire il sacrosanto diritto del cliente ad avere informazioni esaurienti: ad esempio, incrementando le indicazioni a mezzo di avvisi e cartelli (oltre che, naturalmente, sollecitando l'effettuazione dell'annuncio sonoro dal posto centrale).

REBUS (6,1,9?)



Soluzione LA/SCIA/ORA/D/DO/P/PIA?

AMICO*TRENO* raddoppia le possibilità di dialogo con i suoi lettori aprendo un sito su Internet* e, inoltre, offre sconti e agevolazioni se compri la sua Carta.

Per ricevere la rivista a casa per un anno intero basta versare lire 15.000 sul c/c postale n° 22771208 intestato a: Ferrovie dello Stato Spa - Amico Treno, piazza Freud, 1 - 20154 Milano.

Leggere AMICO*TRENO* è più facile che risolvere un rebus, costa poco (o niente) ed è una scelta intelligente.

* www.amicotreno.com

Per informazioni

Numero Verde
167-431784

AMICO*TRENO*
il mensile delle proposte in movimento

AMICOTRENO

Periodico d'informazione per il viaggiatore LUGLIO 1997 ANNO 6 - N. 6



L'ORA DELLA PUNTUALITÀ

FORZA RAGAZZI!

STORIA DELLE FERROVIE IN ITALIA

Sped. abb. post. comma 26 art. 2, Legge n. 549/95 - ROMA "In caso di mancato recapito, rinviare a ufficio poste Roma Romanina per la restituzione al mittente previo addebito" - Contiene I.P.

Viaggi meglio e spendi meno, con la Carta Amicotreno.



Nuova Carta Amicotreno. Il viaggiare intelligente che diventa conveniente.

Oggi, risparmiare è facile come prendere il treno. Con la nuova Carta Amicotreno che ti offre ben il 50% di sconto* sul prezzo del biglietto sui "Treni Verdi", indicati in tutte le stazioni e sull'Orario Ufficiale Fs.
Non solo: lo sconto del 50% è estendibile anche ad un accompagnatore, per cui il vantaggio raddoppia. Ancora: la Carta Amicotreno ti dà diritto a numerose offerte e agevolazioni per quanto riguarda alberghi, ristoranti, trasporto e noleggio auto, pacchetti vacanze e libri. Insomma, se viaggiare con il treno è una scelta intelligente, viaggiare con la Carta Amicotreno è una scelta furba: e molto conveniente.

Per informazioni: 167-431784

FERROVIE DELLO STATO

* Si applica la tariffa "ragazzi". Lo sconto non è cumulabile con altre riduzioni e non è valido per viaggi interamente compresi nella provincia di Trento.

PERIODICO MENSILE DELLE FERROVIE S.p.A. - DIVISIONE TRASPORTO LOCALE - ANNO 6 - n. 6

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)

Comitato dei Garanti
Roberto Brunelli (Segretario Generale Movimento Consumatori), Paola d'Avella (Presidente Associazione Italiana per i Diritti dei Pedoni), Anna Donati (Responsabile Nazionale Settore Trasporti del Wwf Italia), Massimo Ferrari (Presidente Assoutenti-Uip), Guido Pollice (Presidente Verdi Ambiente Società), Luigi Rambelli (Responsabile Nazionale Settore Trasporti di Legambiente), Luigi Riccardi (Presidente Federazione Italiana Amici della Bicicletta)

Redazione Daniela Cremona, Cristina Forghieri (servizi speciali), Marisa Radogna (coordinamento redazionale), Salvatore Sodano
Segretaria di redazione Giusy Stella

Collaboratori:
Nicoletta Albano, Danilo Antolini, Giorgio Asuris, 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, Davide Dragoni, Mario Elia, Alessandro Fantini, Ewald Fischnaller, Paolo Galletta, Mirella Giustiniani, Edoardo Gorzegno, Silvio Grandi, Corrado Leonarduzzi, Enzo Lunari, Albano Marcarini, Fiorenzo Martini, Lorenzo Maruotti, Franco Marzioli, Francesco Midili, Vittorio Molfa, Rita Nespoli, Teodoro Oliva, Ernesto Orsini, Luigi Paselti, Athos Passalacqua, Giovanni Pinchi, Angelo Piras, Giacomo Pittau, Stefania Pizi, 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
Telefoni: 02/72439269-460-295
Fax: 02/72439355-464-280

Amico Treno on line
Web Developer. Venturino Giorgione
E-mail: direttore.amicotreno@galactica.it
Url: http://www.amicotreno.com

Abbonamenti annuali: **Italia**: ordinario Lit. 15.000; ridotto (per i possessori di abbonamento mensile Fs o integrato) Lit. 10.000; gratuito (per i possessori di "Carta Amicotreno" o di abbonamento annuale Fs o integrato (escluso "Metrebus Roma"). **Estero** ordinario Lit. 30.000.
Modalità di pagamento: versamento su c/c postale n. 22771206 intestato a Ferrovie dello Stato Spa - "Amico Treno", Piazza Freud, 1 - 20154 Milano.
L'abbonamento partirà dal primo numero raggiungibile. Per il rinnovo attendere avviso di scadenza.
Arretrati: da richiedere alla redazione di Milano (costo di una copia Lit. 4.000).
Editore: Leonardo Periodici Srl - Viale dei Mille, 35 - Milano
Progetto grafico e impaginazione:
Studio Cancelli – Milano
Referenze fotografiche: pagg. 6, 7, Archivio Fs; pagg. 8-9, 10, Foltran; pagg.11, 12, 13 M Udema; pag. 14, 15, 16, 17, Archivio Fs.
Le foto pubblicate su Amico Treno n° 4/97 alle pagine 36, 39, 40, 41, 43, 44, 47, 50, 55 e 56 sono di Renato Foltran.
Illustrazioni: Marco Vaglieri
Stampa: Baioni Stampa - Roma
Impianti per la stampa: Color Sistem - Milano
Distributore per l'Italia: Arnoldo Mondadori Editore S.p.A. 20090 Segrate (MI)
Articoli, fotografie e disegni non si restituiscono anche se non pubblicati. Tutti i diritti riservati.
Iscrizione al Tribunale di Milano n° 543 del 16/10/1992
Tiratura 80.000 copie
Il disegno di copertina è di Enzo Lunari
Chiuso in tipografia il 3 giugno 1997

SOMMARIO

4 L'ora della puntualità
6 Forza ragazzi!
8 Inchiesta sulla puntualità
11 Una rivoluzione di velluto nel Paese dei tulipani
14 Storia delle ferrovie in Italia (1ª puntata: 1839-1905)
18 Inaugurata la Circumsalernitana
20 A spasso con la ferrovia del Basso Sebino
23 Vi presentiamo due nuovi amici
24 Eritreo Cazzulati
26 Da visitare in treno
28 Da leggere in treno
30 Racconto del mese
31 Iniziative
40 Lettere & lettere

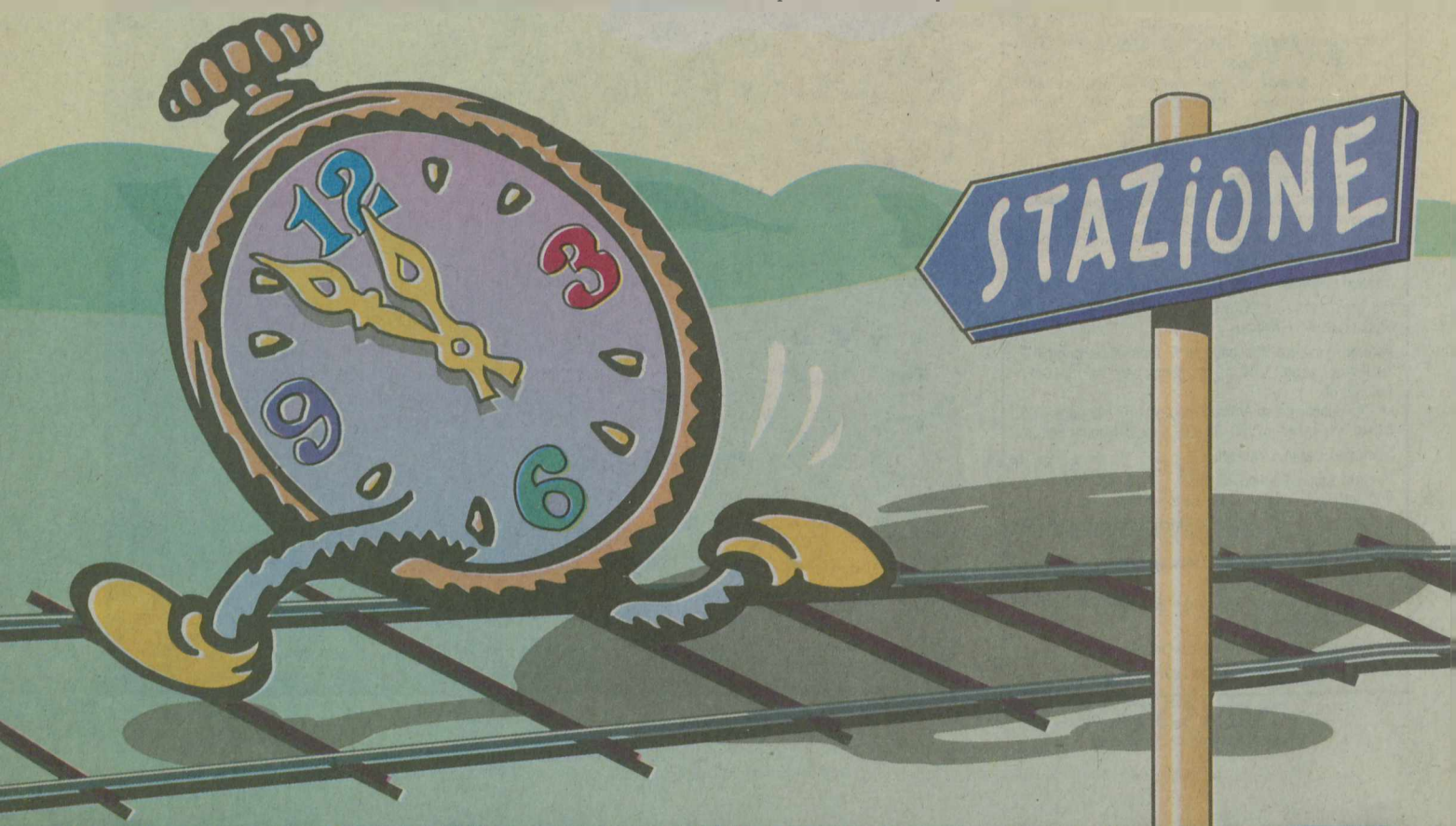
L'ora della puntualità

DUE AMICI SONO MEGLIO DI UNO SOLO

Non è una "catalanata", ma lo slogan dell'iniziativa che da questo numero "Amico Treno" e "Mille Lire/Stampa Alternativa" sottopongono al giudizio del lettore... e dell'edicola.
Il presupposto di questa collaborazione è semplice: due *strumenti* che - ciascuno a suo modo - cercano da anni di fare informazione e diffondere cultura si trovano a soffrire in questo momento il medesimo disagio di affrontare il punto vendita. La *veste* (carta poverissima) e i *prezzi modesti* di entrambi non possono rappresentare per gli edicolanti, in perenne lotta con gli spazi disponibili, stimoli a proporli in bella mostra in alternativa a pubblicazioni patinate e di prezzo - e quindi di rendimento - più alto.
Non è, però, semplicemente un'alleanza dettata dalla necessità di sopravvivere: i due editori hanno pure un importante convincimento comune. Da sempre pensano al frequentatore dei mezzi di trasporto pubblico come a un individuo che ha fatto una scelta civile, intelligente e... economica. A quel soggetto si rivolgono oggi, sicuri che sappia apprezzare al meglio questa iniziativa.
Augurandovi una buona lettura del primo allegato, la famosa *Lettera sulla felicità* di Epicuro, vi invitiamo a convincere almeno un vostro amico ad acquistare i nostri due *prodotti*, che crediamo possano per una volta differenziarsi dalle solite offerte commerciali.
Grazie.

Carlo Pino e Marcello Baraghini

Tra tutte le prestazioni che un servizio ferroviario "promette" ai propri clienti, non c'è dubbio che la puntualità sia generalmente percepita come la più importante. Un po' come per la prova di italiano nelle nostre scuole, è sulla base del maggiore o minore rispetto degli orari che le aziende di trasporto vengono promosse o bocciate nell'opinione corrente. In linea teorica potremmo anche sostenere che esistono altre qualità preminenti, prima tra tutte la sicurezza. Ma, in realtà, quando la gente sceglie un mezzo di trasporto, pensa raramente a questo valore. Altrimenti non si capirebbe come mai molti continuano a preferire, pur in presenza di valide alternative, mezzi altamente insicuri, come l'automobile, o addirittura statisticamente letali, come la motocicletta. Le Ferrovie italiane, ad esempio, hanno mantenuto per decenni il primato europeo in fatto di sicurezza (calcolata in termini di probabilità di incidenti per milioni di treni/km). Ma questo, purtroppo, non è servito molto a far crescere il gradimento dei nostri treni presso il grande pubblico, che ha continuato a giudicarli inaffidabili, perché troppo spesso in ritardo.
Quello dei "treni in ritardo" ha costituito per decenni una sorta di luogo comune - come molti luoghi comuni, per altro, non certo infondato - che ha condannato le Ferrovie italiane alla diffusa riprovazione, al punto di far sorgere in alcuni la nostalgia per un passato mitologico in cui, viceversa, i treni "spaccavano il minuto", magari grazie ai sistemi spicci dei governanti dell'epoca. Ma, che la puntualità non sia in antitesi con la democrazia ce lo attesta da sempre una nazione pacifica e ordinata come la vicina Svizzera. Un al-



IMPORTANTE

Dal 1° luglio 1997 i biglietti rilasciati al possessore di "Carta Amicotreno" (e ad un suo eventuale accompagnatore) con lo sconto del 50% (tariffa per ragazzi) saranno utilizzabili nei giorni di sabato e nei festivi su tutti i treni che nell'Orario Ufficiale sono classificati "Metropolitani", "Regionali", "Diretti" ed "*i*R".

A PROPOSITO DI "CARTA AMICOTRENO"
La "Carta Amicotreno" può essere pagata alternativamente con:
- assegno bancario non trasferibile;
- **oppure** tramite versamento su c/c postale;
- **oppure** in contanti direttamente in biglietteria o ricevitoria Sisal abilitata alla vendita di biglietti Fs.

Ripetiamo l'informazione perché alcuni clienti ci hanno indicato sulla cartolina di adesione di aver scelto la biglietteria quale luogo di pagamento e ritiro della Carta e poi si sono presentati alla biglietteria indicata per il ritiro, con copia del versamento fatto in posta. Questi casi ci hanno creato problemi, dato che le modalità di contabilizzazione dei due tipi di pagamento sono diverse e non possono sovrapporsi.

Ci giungono telefonate di reclamo per ritardi, anche superiori ai 2 mesi, nel ricevimento della "Carta Amicotreno". Ce ne scusiamo, ma l'inconveniente è dovuto **esclusivamente a ritardi postali**. Se avete scelto di versare su c/c postale il corrispettivo della Carta, per accelerare la procedura di rilascio, potrete inviarci (anche via fax) copia del bollettino di versamento. Invitiamo, comunque, tutti coloro che, trascorso un normale lasso di tempo dall'invio della cartolina di adesione, non avessero ancora ricevuto la propria Carta, a contattarci al n° tel. *02/72439.407*. Siamo a vostra disposizione per fornirvi gli elementi utili per eventuali ricerche postali. Si segnala, in ogni caso, che la Posta è in grado di procedere alle ricerche solo dopo un mese e un giorno dalla data di spedizione della raccomandata contenente la Carta.

tro luogo comune - anch'esso non certo infondato - vuole che nella Confederazione spesso si regolino gli orologi al passaggio del treno, come già erano soliti fare i cittadini di Königsberg al passaggio del metodico Immanuel Kant. Certamente, se c'è un posto al mondo in cui la puntualità dei treni assurge a mania nazionale, questo, più ancora della Svizzera, è il lontano Giappone. Nell'ultimo anno, il ritardo medio dei convogli Shinkansen, che attraversano l'arcipelago nipponico per migliaia di chilometri con centinaia di corse al giorno, si è attestato sui 48 secondi! E quindi non è strano che i giapponesi siano i maggiori utenti del servizio ferroviario nell'intero pianeta, seguiti a varie lunghezze, guarda caso, proprio dagli svizzeri. Sarebbe pretenzioso volersi rapportare a simili "mostri". Però, un confronto con la Francia, tanto più simile a noi come abitudini e temperamento, è d'obbligo. Scopriamo allora che recentemente la rivista dei consumatori transalpini "Que choisir" ha lanciato il grido d'allarme, sostenendo, sulla base di sondaggi effettuati, che, su 100 treni in circolazione, ben 42 non rispettano l'orario. Un giudizio molto severo, che però risente del parametro draconiano utilizzato dai redattori della rivista: il convoglio è considerato in ritardo quando supera anche di un solo minuto l'ora d'arrivo prevista. In compenso 23 treni su 100 giungerebbero a destinazione con un anticipo variabile tra i 2 ed i 6 minuti. Secondo la Sncf (ovvero l'azienda che gestisce le ferrovie in Francia), invece, ben il 94 per cento dei treni a lunga percorrenza rispetta l'orario. Cambia, tuttavia, il criterio di calcolo: si considerano in ritardo i soli convogli che arrivano al capolinea un quarto d'ora oltre la tabella ufficiale. Per i treni pendolari il parametro è più severo: oltre i 5 minuti scatta la classificazione di ritardo. Naturalmente non sono mancate le polemiche, ma, probabilmente, ambedue le inchieste sono veritiere. Cambiano solo i criteri di riferimento, un po' come avviene da noi con i risultati elettorali, la cui interpretazione consente a chiunque di cantare vittoria.

Resta la netta sensazione che, qualunque criterio si fosse adottato, i nostri treni non sarebbero riusciti a conseguire le pur controverse prestazioni dei cugini francesi. A suggerircelo sono state le reiterate proteste dei gruppi di pendolari organizzati che ogni giorno vivono sulla propria pelle la mancanza di puntualità. E' pur vero che, in genere, i ritardi dei treni locali sono meno gravi di quelli a lunga percorrenza, ma è altrettanto chiaro che il frequente ripetersi di "sforamenti", anche solo di 5 o 10 minuti, può causare seri pregiudizi a chi perde una coincidenza, oppure timbra il cartellino in rosso, con conseguenti ritenute sulla busta paga già taglieggiata da molte altre voci. Almeno sotto questo profilo non ci sono molte differenze tra il Nord e il Sud della Penisola. Da anni l'Associazione Pendolari Novesi - gente che, per motivi di lavoro o di studio, si muove verso le tre capitali del triangolo industriale, Milano, Torino e Genova - lamenta lo stillicidio di irregolarità che turba le quotidiane abitudini di viaggio. Più di recente in Lombardia si è costituita una nuova associazione, "inOrario", che, fin dalla scelta del nome, avanza questa basilare rivendicazione. Perciò abbiamo ritenuto opportuno dedicare la seconda inchiesta sugli elementi di crisi del sistema ferroviario nazionale proprio alla puntualità. Il giornalista Luigi Paini ha raccolto i dati aziendali, contrapposti alle indagini delle associazioni di consumatori nazionali e locali, ed ha cercato di capire come stiano evolvendo le cose.

Cambiare è certamente difficile, se teniamo conto dei condizionamenti infrastrutturali che penalizzano la marcia dei treni. Soprattutto attorno ai maggiori nodi - che corrispondono alle principali città della nazione - esistono autentici "colli di bottiglia" che perturbano la circolazione, specie durante le ore di punta (ovvero quelle in cui si muovono i pendolari). Spesso basta che un solo treno si presenti nei punti di accesso al nodo (per esempio a Rho o a Ciampino) anche con pochi minuti di ritardo per provocare effetti a cascata su decine di altri convogli che seguono o incrociano. La soluzione del problema, nei tempi lunghi, è affidata ai raddoppi, ai quadruplicamenti, alle migliorie nel segnalamento e nel controllo del traffico, sempreché la mannaia di qualche legge Finanziaria non cali anche su questi investimenti, già da tempo programmati, bollandoli alla stregua di inutili sprechi da tagliare. E, nel frattempo, non resta dunque che rassegnarsi al nostro ritardo quotidiano? Ovvero attardarsi in sterili battaglie di campanile?

Quando, all'inizio degli anni Novanta, le Ferrovie italiane provarono con convinzione a risalire la china dell'impopolarità, cui il sistematico disservizio le aveva condannate, riuscirono a mettere in piedi un'offerta abbondante e, soprattutto, puntuale almeno sulla linea Milano-Roma. Naturalmente questa relazione è da sempre il fiore all'occhiello delle Fs ed è quella che assorbe i maggiori volumi di traffico. Eppure, in un passato non troppo lontano, neppure sui treni più veloci della Milano-Roma si stava ragionevolmente tranquilli. Il ritardo era consueto anche per il famoso "Settebello". Poi, almeno tra le due maggiori città del Paese, le cose sono migliorate, grazie ad una maggiore attenzione alla qualità. Una parte notevole del non molto credito riconquistato presso la classe dirigente - che ha timidamente ripreso a viaggiare in treno - è in buona misura dovuto a questa miglioria. Ma l'Italia non si esaurisce tra Milano e Roma. Se uno sforzo analogo non diverrà tangibile anche sulle altre relazioni, sarà molto difficile placare le ire dei pendolari e trasformarli da "forzati" del treno a suoi naturali alleati, come noi, nonostante tutto, ci sforziamo di essere.

Il Comitato dei Garanti

Forza ragazzi!

Virus, vaccini e vitamine per il trasporto locale

Il trasporto pubblico locale è sfigato per 3 ragioni "storiche":
- l'assenza di una politica dei trasporti che favorisse il trasporto collettivo a scapito di quello individuale, sul versante degli investimenti e delle politiche di sostegno («chissà perché?», si chiederanno alcuni);
- l'anomalo potere negoziale degli addetti, ferrovieri o autoferrotranvieri, che hanno dirottato sul costo del lavoro una quota soverchiante dei flussi finanziari destinati al settore;
- la bassa qualità del servizio, che lo ha coinvolto nella classica spirale dello "spaghetti welfare" (bassa qualità → basso prezzo → assistenza pubblica → garantismo → bassa qualità).

Questi tre *virus* hanno trovato, in questi anni, il loro *vaccino* specifico:
- il primo, nella Riforma - finalmente varata - del trasporto locale e nella grande mobilitazione dei "nuovi" Enti locali (Comuni e/o Regioni) per una politica mirata di sviluppo;
- il secondo, nel processo di ristrutturazione industriale che - pur nelle sue asprezze (100 mila posti di lavoro in meno nel settore) - ha spostato i margini verso una maggiore ragionevolezza (le migliori aziende del settore, e Fs sta nella media, coprono con i ricavi almeno il 35 per cento dei costi);
- il terzo, nei grandi processi di integrazione (tariffaria prima, vettoriale poi) che stanno permettendo una nuova dimensione trasportistica nelle aree metropolitane: già oggi a Roma, Napoli, Torino, Genova e presto a Venezia, Firenze, Palermo, Bari, Bologna e Milano.

Sono vaccini specifici che lavorano, però, sul lungo periodo. E, per mostrare la loro efficacia, hanno bisogno di un forte sopporto di *vitamine*:

a) da una parte, la cultura degli operatori (l'Asa Trasporto Metropolitano e Regionale Fs ha varato - in questi giorni - con le Regioni, l'Isfort e il Politecnico di Milano, un corso Master del Trasporto Locale, e in tutta Italia si registra un rifiorire di iniziative di formazione e di ricerca);

b) dall'altra, la mobilitazione dei clienti: un forte movimento consumeristico che rivendichi, come diritto di tutti i cittadini, un trasporto pubblico locale di qualità e a costo equo, battendosi per rimuoverne le storture (dopo averne compreso le cause).





In questa particolare battaglia noi abbiamo gettato "Amico Treno", facendo una scommessa azzardata e forse (dirà qualcuno) incosciente: quella di trasformare un giornale aziendale (ma *stranamente* - riteniamo - sincero, non melenso e capace di ironizzare su se stesso) in uno strumento "da combattimento" per una partita - politica e culturale - non facile.

Finora 6 mila di voi hanno dimostrato di capirlo: 4.500 abbonandosi, 1.500 acquistandolo nelle edicole di stazione. E' un numero alto, se possiamo contarvi come *militanti*; basso quando, considerandovi semplicemente come lettori, pensiamo al "peso" che deve avere un giornale per poter "contare" veramente. Il nostro obiettivo - non lo nascondiamo - sono almeno le 50 mila copie vendute (meglio se in abbonamento).

Magari qualcuno - pur non avendo sottoscritto l'abbonamento - continuerà a trovare ancora per una o due volte il nostro giornale nella sua casella delle lettere: questa *magia* è dovuta al fatto che stiamo riducendo gradualmente la tiratura (come potrete notare dalla *gerenza* di pagina 3) e che stiamo ostinatamente provando a convincere i ritardatari. 15 mila lire, in fondo, non rappresentano un grande sacrificio... se riusciamo ad essere interessanti.

Per evitare code alle Poste (e incoraggiare al versamento) abbiamo proposto sullo scorso numero un sistema più comodo: basta una telefonata ad uno dei nostri Direttori Regionali per avere una *consulenza* in merito. È possibile, lo ricordiamo, comunicarci la volontà di diventare nostri amici anche via Internet.

Per scuotervi un po', in queste ore sta per partire una nostra campagna pubblicitaria povera ma - speriamo - simpatica.

Non chiediamo a tutti di essere *militanti*, ma invitiamo tutti a darci un piccolo contributo di attenzione. Con una schiera di "combattenti" e con un largo strato di "simpatizzanti", si possono muovere le montagne.

In questa ideale battaglia, in fondo, l'automobile ha da sempre in campo (e si vede!) il 1° e il 3° quotidiano (in ordine di tiratura) d'Italia. Il treno ha solo "Amico Treno" che, come giornale aziendale, ha detto tutto ciò che poteva dire: a questo punto potrebbe anche scomparire (come è nato) con dignità. Come giornale di un gruppo attivo, che si batte per le ragioni di un milione di clienti del treno (e per i cinque milioni di clienti del trasporto pubblico locale), "Amico Treno" deve essere forte.

Stiamo sbagliando qualcosa nei contenuti del giornale, nella conduzione della campagna abbonamenti, nel lancio della "Carta Amicotreno" (che del giornale è un sopporto naturale)? Ditecelo, Santo Cielo!

E fate propaganda per noi (e meglio di noi) con: colleghi, amici, compagni di scuola, fidanzati/e, automobilisti (che o si convertono o, almeno, si incazzano), compagni di passeggiate, allegroni (che lo diffondano), malinconici (che si consolino), quelli di destra non prevenuti e quelli di sinistra non boriosi (anzi, anche i boriosi, se no rischiano di essere pochi), quelli che non sanno bene, gli ultrà e i vicini della curva, quelli a cui piace Gaber e... quelli che vi pare.

I vostri

Carlo Pino e Cesare Vaciago

Inchiesta sulla puntualità

Come stanno veramente le cose?



Tutta questione di punti di vista: 10 minuti di ritardo, in aeroporto o in autostrada, si accettano in genere senza grosse difficoltà; in treno, al contrario, danno fastidio, tantissimo fastidio.

Tutta questione di "cromosomi": il treno, la rete ferroviaria, sono intrinsecamente legati all'orologio. Addirittura è proprio lo sviluppo dei binari, nell'Ottocento, che porta alla centralità assoluta del tempo scandito minuto dopo minuto, secondo dopo secondo: come ricorda Wolfgang Schivelbusch nel suo bellissimo *Storia dei viaggi in ferrovia* (edito da Einaudi) «l'ora ferroviaria universale diventa, nel 1880, ora standard per tutta l'Inghilterra», fino allora divisa (come del resto tutti gli altri Paesi) in una miriade di ore locali.

Fatto sta che il ritardo fa saltare la mosca al naso. La fa saltare al viaggiatore dei "treni di qualità" che, avendo pagato un prezzo più salato, "esige" di non arrivare in ritardo; fa addirittura imbestialire quello che, a torto o a ragione, si sente il "paria" della ferrovia, il pendolare.

«Ma come? - così ragiona il nostro utente quotidiano - Non inquino, non intaso le strade, mi hanno aumentato i prezzi degli abbonamenti in misura esponenziale (anche se, per dirla proprio tutta, prima viaggiavo quasi gratis) e, in più, mi devo sorbire i treni meno comodi e spesso in ritardo per dare la precedenza ai "treni dei ricchi"».

Durante un'assemblea dell'inverno scorso, per fare un solo esempio, i pendolari di Novi Ligure ne hanno dette di cotte e di crude contro le Fs. La tratta Novi-Genova, stando al resoconto dell'assemblea, dimostrava in quel periodo un «sensibile peggioramento della qualità del servizio: dall'entrata in vigore dell'orario invernale la percentuale di treni in orario (ossia con un ritardo non superiore ai 5') è scesa al 63,7 per cento e ben il 26,9 per cento viaggia con un ritardo superiore ai 10'». E per un pendolare, è scontato dirlo, 10 minuti di ritardo possono significare un'ora saltata a scuola oppure multe e permanenze più lunghe in azienda alla sera.

Ma come stanno veramente le cose? Al di là di situazioni contingenti che potrebbero essere legate a problemi su singole linee, il servizio offerto dalle Fs è proprio tutto da buttare? E quali sono, laddove i problemi sono reali, le possibili misure da prendere?

Siccome "carta canta", incominciamo dai dati ufficiali. Nello scorso mese di marzo le Ferrovie segnalano, nei confronti del marzo '96, una diminuzione di puntualità su tutti i segmenti di traffico, seppure con una leggera ripresa nei confronti di febbraio. Fra le principali cause di ritardi a livello nazionale: scioperi, effetti a seguito di inconvenienti di servizio, guasti e anormalità ai mezzi di trazione. Particolarmente sotto controllo la situazione sulle linee Modane-Torino-Genova, Milano-Genova-Ventimiglia, Tirrenica Nord e Tirrenica Sud. Nel dettaglio, limitando l'attenzione al trasporto locale, l'86 per cento dei treni è arrivato a destinazione con al massimo cinque minuti di ritardo (la percentuale scende all'81 per cento nelle grandi aree metropolitane); se si prendono in considerazione ritardi fino a 15 minuti, abbiamo in questa fascia il 97 per cento dei convogli (92 per cento per le aree metropolitane).

E' interessante notare quanti ritardi sono dovuti a una causa assolutamente esterna alle Fs quale l'occupazione dei binari da parte dei manifestanti. A marzo ce ne sono state otto (due in meno del corrispondente mese del '96), per un totale di 11 ore: la cosa ha coinvolto 65 treni, con ritardi complessivi pari a 51 ore.

Musica non molto diversa ad aprile. Anche in questo caso, rispetto al corrispondente mese del '96, si è registrata una flessione dei livelli



di puntualità interessante tutti i segmenti di traffico. Sempre le stesse cause: scioperi, guasti e anormalità ai mezzi di trazione e, come elemento caratteristico, in particolare nella seconda quindicina del mese, l'aggiunta di carrozze per fronteggiare la maggiore affluenza di viaggiatori in occasione delle festività. L'unica novità si registra nelle linee sotto pressione dove, all'elenco di marzo, va aggiunta la Milano-Bologna, interessata ai lavori di quadruplicamento della tratta Milano Rogoredo-Melegnano. Praticamente immutate, rispetto a marzo, le percentuali di ritardo del traffico locale.
Può essere utile, a questo punto, focalizzare l'attenzione su una realtà regionale, interessata da un forte flusso di pendolari. L'ex compartimento di Milano (corrisponde, più o meno, alla Lombardia geografica) risulta essere, a questo riguardo, un osservatorio particolarmente privilegiato. Vi transitano ogni giorno (dati di maggio) 1.035 treni regionali, 266 Interregionali, 46 Espressi, 155 Intercity, 16 Eurocity, 12 Euro Night e 28 "Must" (ovvero "Etr 500" e "Pendolini").
Altalenante, sul fronte dei ritardi, il risultato nei primi cinque mesi dell'anno. All'inizio si sono fatti sentire pesantemente gli effetti del tragico incidente del "Pendolino" a Piacenza, poi, a partire da marzo, si è avuta una certa ripresa. Gli Interregionali, da gennaio ad aprile, hanno avuto ritardi entro 5' nella percentuale del 78 per cento (entro i 10' il dato sale al 94 per cento); i Regionali sono invece, rispettivamente, all'81 e al 93 per cento.
Se, da una parte, il pendolare vive dunque quotidianamente sulla sua pelle il dramma del ritardo, dall'altro versante gli si risponde che la situazione non è poi così drammatica. Addirittura, ci dicono alla Centrale di Milano, con qualche punta di eccellenza: da 4 anni, almeno così sembra, le Fs "consegnano" i treni alla Svizzera con puntualità media superiore a



quella della controparte...
Sarà senza dubbio vero, ma è una magra consolazione, per chi viaggia, ad esempio, da Mantova a Milano, una delle linee "Cenerentola" della Lombardia. Da un sondaggio effettuato in marzo dall'Associazione "inOrario", risulta che 7 viaggiatori su 10 si dicono scontenti della programmazione oraria delle corse; l'84 per cento degli intervistati mette al primo posto la puntualità tra gli indicatori di qualità. Ecco, una domanda a bruciapelo: perché su questa tratta i ritardi sono all'ordine del giorno, andando ad aggravare i tempi di percorrenza già "ottocenteschi"?
Una delle risposte possibili, nella sua semplicità, è sconsolante tanto è scontata. Mancano i binari, nel nostro Paese "innamorato pazzo" dell'automobile, e i treni per Mantova sono costretti a partire dalla Centrale di Milano in coda a "Pendolini", Intercity, Espressi e Interregionali. Il risultato è un aumento esponenziale dei ritardi, specialmente in questi mesi in cui, come accennato, si è lavorato alla fine del quadruplicamento Rogoredo-Melegnano (una manciata di chilometri, circa 20 anni di cantieri!). Il processo è a catena: il "Pendolino" rallenta per la deviazione e perde, diciamo, tre minuti; siccome il distanziamento è di 5 minuti tra un convoglio e l'altro, il secondo treno ritarda di conseguenza; via via fino al povero e negletto "Mantova" (ma non solo lui), che di minuti arriva così a perderne 15, quando va bene.
Per non parlare dei guasti, fisiologici e non: sempre per restare in Lombardia (la fonte è riservata ma sicura) se ne registrano 20 mila all'anno, con ovvie conseguenze. E ancora, se ci vogliamo soffermare su un fattore che non vede la diretta responsabilità Fs, c'è la tragedia dei suicidi. Ammontano a una decina all'anno, e ogni volta causano circa 2 ore di ritardo, con pesantissime ripercussioni addirittura a livello nazionale. Pochi pensano, infatti, che una persona che si getta sui binari, pontiamo a Modena, taglia letteralmente in due l'Italia: dalla fine del secolo scorso, nonostante proclami e fiumi di belle parole, la linea tra Milano e Firenze è sempre a due binari sui quali viaggia di tutto, dagli Etr alle merci, comprese locomotive di manovra in spostamento. Se ci fosse il quadruplicamento, almeno questo ostacolo sarebbe risolto.
Per riassumere il problema, abbiamo chiesto a uno che se ne intende di farci l'elenco preciso delle cause dei ritardi. L'interpellato è l'ingegner **Giacomo De Stefani**, neo responsabile della Centrale di Milano, con una personale, grossa esperienza sul traffico pendolare: è un pendolare anche lui.
Prima di tutto le "macrocause". E qui ascoltiamo la consueta - ma non per questo meno grave - litania: «Negli orari di punta (grosso modo dalle 7 alle 9 e dalle 17 alle 19.30) la saturazione dei binari è talmente alta che la minima perturbazione coinvolge, a valanga, la regolarità di marcia di molti treni».
Ci sono poi le "microcause", legate, nell'ordine a "Circolazione", "Infrastruttura", "Trazione", "Materiale rotabile", "Viaggiatori", "Cause esterne" e varie "Concause".
Incuriosisce quel "Viaggiatori". «Sembra strano - sottolinea De Stefani - ma quello dei viaggiatori che arrivano all'ultimo minuto è davvero un grosso problema. Sempre con riguardo alle ore di maggior traffico, ci sono momenti in cui il capotreno non riesce a dare il via per il continuo afflusso di persone. Ancora una volta, vista la situazione dei binari, questo si ripercuote a catena sull'intero sistema».
Soluzioni definitive al problema, per il momento, non se ne vedono all'orizzonte. Le Fs, da parte loro, hanno messo in azione speciali "task force" per monitorare i punti di maggiori difficoltà. Il pendolare - anche chi scrive lo è, benché solo settimanale - chiede almeno due cose:
A) di essere sempre informato, con gentilezza e dovizia di particolari, sui motivi dei disservizi. Sapere forse non cambia la sostanza, ma almeno fa sentire clienti come gli altri;
B) di vedere con chiarezza, nei programmi delle Fs e degli enti locali che via via devono prendersi carico del trasporto locale, un impegno costante ed effettivo per venire incontro ai problemi.
Sul primo punto basterebbe un po' di buona volontà in più; sul secondo, è triste dirlo, il pessimismo sembra d'obbligo.

Luigi Paini

Una rivoluzione di velluto nel Paese dei tulipani

Le Ferrovie olandesi guardano al mercato, ma senza trascurare il servizio pubblico



Poco più grande di una regione italiana (33 mila km quadrati, che salgono a 41 mila solo considerando le acque interne), l'Olanda conta oltre 15 milioni di abitanti, raggiungendo quindi una delle più alte densità di popolazione del continente. Territorio piatto per eccellenza, con molte zone ubicate al di sotto del livello del Mare del Nord, dispone di una rete ferroviaria di circa 2.800 km che serve tutti i centri di una qualche importanza. Da sempre crocevia europeo, l'Olanda tenderà nei prossimi anni ad accentuare questa vocazione di apertura alle correnti di traffico internazionale. Il porto di Rotterdam mantiene il primato mondiale in fatto di merci trattate e l'aeroporto di Amsterdam si attesta tra i principali scali europei. In più, tra pochi anni, anche sotto il profilo dell'alta velocità, il paese dei mulini a vento occuperà una posizione privilegiata. Infatti, sui binari olandesi, sono destinati ad incrociarsi il Tgv Thalys e l'Ice tedesco, lungo la linea PBKA, dal nome delle maggiori città servite: Parigi, Bruxelles, Colonia ed Amsterdam. Nei Paesi Bassi non si costruiranno tratte ad alta velocità vere e proprie. Piuttosto si è preferito migliorare le infrastrutture esistenti per ospitare i treni veloci. L'unica linea integralmente nuova - la cosidetta "Betuwelijn", tra l'Europoort, il porto avanzato di Rotterdam, ed il confine tedesco - sarà dedicata esclusivamente al transito delle merci. Liberando, ovviamente, le tracce attuali per intensificare il traffico passeggeri.

Dove soffia il vento di Maastricht

Ma, al di là degli interventi infrastrutturali, il caso olandese è interessante soprattutto per la profonda riforma che l'azienda pubblica Nederlandse Spoorwegen (NS in sigla) sta conoscendo. Lo spirito di Maastricht, la cittadina al confine con il Belgio ed il Lussemburgo da cui ha preso il nome il famoso trattato europeo, non poteva non farsi sentire nella madrepatria. Tanto più con un governo liberale, temperato da una forte attenzione al servizio pubblico, che condivide appieno le direttive comunitarie e ne è divenuto, in più occasioni, il paladino. La moneta forte e la crescita sostenuta attestano l'esistenza di un modello economico olandese, posto a metà strada tra il mitigato dirigismo francese e l'ultraliberismo (almeno fino alle recenti elezioni che hanno visto la sonora sconfitta del partito conservatore) britannico. Al tempo stesso, gli indirizzi perseguiti dalla dirigenza delle Ferrovie olandesi, sull'onda della direttiva comunitaria 440 del 1991, potrebbero costituire un modello per altre reti del nostro continente. Operativa dal 1996, la riforma comincia ora a fornire i primi risultati. Le NS rappresentano un rarissimo caso di società ferroviaria dai conti in attivo (al netto, ben inteso, delle compensazioni derivanti dai contratti di servizio). L'azienda produce utili nella misura del 3 per cento annuo e punta al 10 per poter essere quotata in Borsa.

Le Ferrovie olandesi sono state divise in una decina di società. Le attività cosidette "commerciali" totalizzano circa 3 miliardi di fiorini (oltre 2.600 miliardi di lire) su un giro d'affari complessivo di 4.800. Buoni risultati hanno ottenuto sia la "divisione" passeggeri (NS Reizingers), con un volume di traffico in crescita dell'1,1 per cento dal 1995, sia la NS Cargo, essenzialmente tributaria delle merci provenienti o dirette al mega-porto di Rotterdam. Meno buone le prospettive per le altre partite merceologiche, incluso il traffico postale. La recente decisione dell'Ente Poste (KPN) di costruire nuovi centri di smistamento al di fuori delle aree urbane, condanna all'estinzione le caratteristiche navette giallo-rosse che da decenni facevano la spola ogni notte tra gli uffici postali adiacenti alle maggiori stazioni. Altri importanti settori commerciali sono costituiti dalla NS Vastgoed BV, che gestisce il patrimonio immobiliare, esteso per 4 mila ettari, e la NS Stations BV, che commercializza 71 mila metri quadrati all'interno delle stazioni. Il tutto è nettamente separato dall'infrastruttura, secondo gli orientamenti espressi a Bruxelles. La NS Railinfrabeheer, filiale destinata alla manutenzione del binario, risponde direttamente al Ministro dei Trasporti, come pure la Railned BV, cui è affidata la costruzione di nuove linee ed il potenziamento di quelle esistenti.

Il cliente al centro delle preoccupazioni

La rete olandese è caratterizzata da una eccezionale densità di circolazione: ogni giorno 5 mila treni percorrono una nazione fortemente urbanizzata. Specialmente nel quadrilatero centrale, la cosidetta "Randstadt", ovvero una conurbazione che si estende tra Amsterdam,

L'Aia, Rotterdam e Utrecht. In quest'ultima città, posta quasi esattamente al centro della nazione, ha sede la direzione delle Ferrovie olandesi. Ma, al centro delle preoccupazioni dei dirigenti, come pure dei singoli agenti, c'è una figura chiave: quella del cliente. Più di altre consorelle europee, le NS hanno portato avanti in pochi anni una trasformazione da organizzazione prevalentemente tecnica ad impresa commerciale. Ciò significa che, mentre ancora pochi anni addietro la priorità era costituita dalla circolazione dei treni, oggi la missione fondamentale consiste nel trasportare un maggior numero di persone ed un più grande quantitativo di merci. Il che, ovviamente, non può prescindere dal gradimento del servizio, in una società in cui non mancano le alternative in fatto di mobilità. Se, in ragione della piccola taglia della nazione, la concorrenza aerea è praticamente inesistente per quanto attiene alle relazioni interne, non altrettanto può dirsi del traffico su strada, con circa 6 milioni di autovetture circolanti ed oltre 2 mila km di autostrade. Inoltre, sul versante del traffico merci, un ruolo notevole è da sempre appannaggio delle vie navigabili, la cui estensione raggiunge addirittura i 5 mila km, quasi il doppio della rete su ferro.

Treni cadenzati su ogni linea

Anche per fronteggiare la competitività degli altri modi di trasporto, le Ferrovie olandesi sono state tra le prime ad introdurre modalità di gestione che in seguito hanno fatto scuola un po' dovunque. Fin dagli anni Settanta è stato introdotto l'orario cadenzato comune a tutte le linee, con frequenze che oscillano tra un minimo di 15 minuti, sugli itinerari più battuti, ad un massimo di 60 minuti per le tratte più periferiche. Così il materiale rotabile è stato reso progressivamente omogeneo, anche per consentire prestazioni analoghe e composizioni bloccate. Diffusi sulle relazioni pendolari i convogli a due piani, che, ovviamente, offrono un maggior numero di posti a sedere. Tutti i treni passeggeri "vestono" i classici colori giallo-azzurri, che ne fanno una costante nel paesaggio olandese, assieme ai celebri mulini a vento ed ai prati di tulipani. Inoltre l'integrazione con gli altri mezzi di trasporto poggia su una tradizione consolidata. Pienamente riuscito il matrimonio con le due ruote: tutte le stazioni sono dotate di ampi parcheggi sempre gremiti di biciclette, tradizionale veicolo per le brevi distanze. Per chi ne fosse sprovvisto, è comunque possibile noleggiare con poca spesa una bici in moltissimi impianti. L'aeroporto intercontinentale di Schiphol è raggiungibile direttamente in treno, non solo da Amsterdam, ma anche dalle altre maggiori città. Lo stesso vale per il molo di Hoek van Holland, da cui partono i traghetti alla volta dell'Inghilterra. All'Aia i tram urbani penetrano addirittura all'interno della stazione centrale, favorendo l'interscambio da un marciapiede all'altro. Fin dai primi anni Ottanta l'intero territorio nazionale venne suddiviso in zone tariffarie omogenee, accessibili con biglietti integrati ("strippenkaarten"), convalidabili sia sui treni che sui bus, come pure sui mezzi urbani. Infine, nel sistema di mobilità olandese un ruolo importante è costituito dall'offerta "Treintaxi", ossia dalla possibilità di fruire a tariffa scontata (6 fiorini, 5.500 lire circa) di un taxi per il portatore di un biglietto ferroviario che desideri raggiungere dalla più vicina stazione una località non servita direttamente dalla rotaia.

Niente scioperi da quattro anni

Ciò non toglie che molti problemi abbiano assillato la dirigenza delle Ferrovie olandesi, soprattutto a causa del progressivo disimpegno finanziario dello Stato, che ha di fatto dimezzato i propri contributi, scesi da 120 a 60 milioni di fiorini per anno (ovvero da poco più di 100 a poco più di 50 miliardi di lire). Le leggi di mercato hanno finito con l'impattare sull'occupazione: le NS hanno ridotto di 4 mila (su 26 mila) i posti di lavoro negli ultimi anni e si apprestano a fare a meno di altri 2.500 collaboratori. Questo difficile processo è stato condotto finora senza traumi sociali, ma sfruttando la riduzione dell'orario di lavoro e gli incentivi al prepensionamento. Una ricetta cui si è fatto largamente ricorso anche da noi. Molto più tranquille, però, le relazioni sindacali, al punto che dall'ultimo sciopero sono trascorsi ben quattro anni. Anche l'arrivo al vertice delle NS di manager provenienti dall'impresa privata, come Jan Timmer, già presidente del colosso multinazionale Philips ed esperto in ristrutturazioni industriali, non ha provocato finora contraccolpi. La svolta verso il mercato prosegue, ma col guanto di velluto. Non si esclude nemmeno l'ingresso dei privati nella gestione di parte della rete. Tuttavia, almeno in un primo tempo, potranno concorrere solo per le linee secondarie.

I privati potranno aggiudicarsi le sole linee secondarie

Naturalmente occorre intendersi sui termini: in Olanda non esistono linee prettamente rurali, come nella Francia profonda, o tortuosi tracciati di montagna, come tra i nostri Appennini. Anche le tratte più marginali offrono partenze ogni ora, in genere dalle sei di mattina a mezzanotte. Ovvero un servizio tale da far sognare gli utenti di molte tra le nostre linee di primaria importanza. E comunque, anche a queste latitudini felici, esiste il problema delle linee deficitarie. Sono 29 e sono ubicate prevalentemente in prossimità dei confi-



ni con la Germania, nell'Est e nel Nord del Paese. Tra l'altro, la regione settentrionale della Frisia è penalizzata dal punto di vista ferroviario: per andare da Amsterdam a Groninga ed a Leeuwarden in treno è necessario compiere un lungo itinerario attorno all'Ijsselmeer, che può essere invece agevolmente scavalcato in auto, grazie ad un'audace diga nei pressi di Den Helder. Una nuova linea in progetto tra Lelystad e Kampen potrebbe in futuro ridurre il gap ora notevole. Per il momento, e fino al termine del 1998, l'amministrazione centrale paga una compensazione alle NS per il mantenimento in esercizio delle linee secondarie. Dopo quella data la convenzione dovrà essere rinegoziata e si prevedono scintille. Già in passato, a fronte della minaccia di chiusura, vi furono vibrate proteste popolari ed accesi dibattiti in Parlamento. E' per questo che lo Stato sembra intenzionato, a partire dal prossimo anno, a garantire comunque la sopravvivenza di queste linee, ma appaltando il servizio a chi riuscirà a garantire i costi minori. Potrebbe cominciare allora una parcellizzazione della rete, simile a quella ora conclusasi in Gran Bretagna. A differenza di quanto avvenuto a Londra, tuttavia, il governo olandese intende piazzare ai privati i servizi meno redditizi, riservandosi le tratte più remunerative e questo lascia prevedere che l'eventuale privatizzazione conoscerà ritmi assai meno concitati. Per ora l'unico operatore che si è fatto avanti risponde al nome di Lovers Rail, gestore dei battelli panoramici che s'incrociano nei canali di Amsterdam.

Lovers Rail è riuscita ad aggiudicarsi un paio di servizi di natura turistica: il "Kennemerstrand Expres" tra Amsterdam e Ijmuiden, sulla costa, ed il "Keukenhof Expres" tra Amsterdam e Leida.

Pur non disponendo di montagne - e quindi con scarse prospettive panoramiche - il treno in Olanda può costituire un eccellente mezzo di locomozione per i turisti, dal momento che in pochi minuti penetra nei centri storici, evitando lo stress e le perdite di tempo legate alla guida, e consente, nei brevi tragitti tra una città e l'altra, di contemplare la campagna ricca di canali e di fiori variopinti. Non mancano, ovviamente, interessanti proposte tariffarie ad uso dei turisti, che mitigano il prezzo base, piuttosto elevato, dei biglietti.

E Thalys conquista la nuova clientela

Intanto, l'arrivo del Tgv Thalys, nel giugno scorso, lungo l'itinerario che da Parigi e Bruxelles giunge fino ad Amsterdam, ha attirato una fetta di clientela che altrimenti non avrebbe scelto la rotaia. Benché percorra le linee ordinarie, Thalys offre agli olandesi il primo assaggio dell'alta velocità e ciò ha suscitato grande interesse nella popolazione.

Secondo una recente inchiesta, senza l'arrivo del Tgv, il 43 per cento della clientela avrebbe scelto l'aereo o l'auto o avrebbe deciso di non spostarsi.

Il servizio Bruxelles-Amsterdam, con quattro coppie quotidiane, ha un tasso di frequentazione al 54 per cento, inferiore al 65 che si registra tra Bruxelles e Parigi, dove, però, è già largamente disponibile la nuova linea veloce.

Nel suo primo anno di esercizio, Thalys ha trasportato 600 mila clienti, qualcosa in più rispetto agli obiettivi prefigurati. Per l'anno in corso se ne prevedono 720 mila. E, all'alba del nuovo millenio, le Ferrovie olandesi avranno tutte le carte in regola per figurare tra le migliori reti europee.

Commuter



Storia delle ferrovie in Italia

1ª puntata: 1839 - 1905

La prima ferrovia entrata in esercizio al mondo è la Stockton-Darlington, inaugurata ufficialmente il 27 settembre 1825. Il primato britannico, che aprirà nel giro di pochi decenni una nuova epoca dei trasporti, è legato strettamente alle necessità dell'economia inglese, all'epoca la più forte del continente. Se infatti l'idea di applicare il vapore alla trazione era già stata sviluppata durante le guerre napoleoniche e aveva portato alla realizzazione di quelle che possono essere considerate le prime se pur arcaiche automobili, la scelta del treno diventa vincente quando l'industria mineraria inglese - che già utilizzava le rotaie per permettere ai cavalli di trainare maggiori carichi - incaricò George Stephenson di perfezionare una locomotiva in grado di sviluppare il trasporto su rotaia. Dopo la Stockton-Darlington, cinque anni più tardi, sarà ultimata la Liverpool-Manchester per il trasporto passeggeri e merci. Dal 1830 in poi altre linee verranno aperte in altri Paesi: nel 1834 la Dublino-Kingstown in Irlanda, nel 1835 in Belgio la Bruxelles-Malines e in Germania la Norimberga-Furth; nel 1836 è la volta del Canada e l'anno seguente della Francia (Paris-Saint Germain) e della Russia (San Pietroburgo-Tzarkoie Zelo), seguite nel 1838 dall'Austria con la linea Vienna-Florisdorf-Wagram.
Per l'Italia l'anno fatidico è il 1839: il 3 ottobre viene inaugurato il primo tronco ferroviario del nostro Paese, la Napoli-Portici.
Quindici anni separano l'inaugurazione inglese da quella italiana. E sé per i piccoli Stati in cui allora era frammentata l'Italia la ferrovia era un'impresa che andava al di là delle loro capacità finanziarie, il dibattito nel Paese tra convinti oppositori e altrettanto convinti sostenitori non era mancato. Tra polemiche e studi di approfondimento sull'utilità del nuovo mezzo di trasporto per le relazioni economiche e politiche tra stati, alla fine è il Regno delle Due Sicilie, il più assolutista del Paese, il primo (come era già avvenuto per la navigazione a vapore) ad aprire i cantieri. Il progetto e i capitali sono francesi, le locomotive di fabbricazione inglese. Il successo è immediato: nel giro di soli tre mesi sono circa 131 mila i passeggeri che percorrono gli 11 km della linea. A giocare sono la curiosità e l'entusiasmo per un mezzo di trasporto rivoluzionario per l'epoca e che consentiva un tempo di collegamento, 15 minuti, impensabile fino all'invenzione del treno.
Dopo questo primo tratto, Ferdinando II ne



inaugurerà altri: i 33 km della Caserta-Cancello-Napoli, i 20 della Portici-Torre Annunziata-Castellamare di Stabia e gli 11 della Capua-Caserta. E sempre a questo re spetta il merito di aver voluto la costruzione nel 1840 dell'Opificio di Pietrarsa destinato in un primo tempo alle grandi riparazioni del materiale rotabile e in seguito alla fabbricazione, su prototipi inglesi, di locomotive.
Se Ferdinando II fu il pioniere italiano della strada ferrata, c'era comunque già chi all'epoca, come Luigi Settembrini (citato da Livio Jannattoni in *Il treno in Italia*) faceva notare come la prima ferrovia italiana fu fatta tra Napoli e Castellamare «dove c'è la regia casina di Quisisana, ed un ramo fu prolungato fino a Nocera, dov'è un quartiere di soldati. Di poi fu fatta l'altra fra Napoli e Caserta, per congiungere le due reggie, come sta scritto su la medaglia coniata per memoria del fatto; e fu prolungata sino alla fortezza di Capua, con un ramo che giungeva a Nola, l'altro quartiere di soldati. Così Re Ferdinando non aborriva le ferrovie come il Papa, ma le faceva poche e brevi, unicamente per raccogliere subito le milizie e per assicurare la sua dominazione, non per utile alcuno dei popoli».
La caratteristica di collegare le capitali con le residenze di villeggiatura dei vari sovrani vale anche per i primi tronchi ferroviari degli altri Stati: così la Torino-Moncalieri, la Milano-Monza e la Roma-Frascati. Le successive linee vengono progettate, come nel Regno delle Due Sicilie, in funzione delle esigenze militari ed economiche, motivo per il quale, dopo i primi tratti, si dà il via alla costruzione dei collegamenti ferroviari con i principali porti dei vari Stati: Venezia, Genova, Livorno, Civitavecchia.

La seconda linea ferroviaria italiana è la Milano-Monza, inaugurata nel 1840. Nel 1842, sempre nel Lombardo-Veneto, viene aperta al traffico la Padova-Mestre: primo tronco della linea Milano-Venezia, che sarà conclusa undici anni più tardi, e anche primo esempio di come gli esasperati localismi (ogni città voleva essere inserita nel tracciato) si ripercuotano negativamente sui tempi dei lavori. Su questo episodio, sempre Jannattoni cita il conte Carlo Petitti, grande fautore nonché studioso del sistema ferroviario. Rispetto ai contrasti nati tra le varie città Petitti si dice addolorato nel vedere «uomini di chiaro ingegno, aventi patria comune, entrati in un'impresa, da essi tutti proclamata utilissima, abbandonarsi ad una polemica acerbissima... l'altro dolore è di vederli più badare a questioni di puntiglio che non al vero utile obiettivo... Ancora: il rammarico di scorgere come quello stesso personale puntiglio (o qualche causa meno onorevole, «nata dall'incitamento d'esteri speculatori» come paventerà più avanti il Petitti) muovesse a mutare opinioni, prima sostenute con gran calore o pari ingegno». Vizi antichi dunque, tra municipalismo e mal costume, che purtroppo non hanno cessato di accompagnarci fino ai nostri giorni.

Nel caso del Lombardo-Veneto, comunque, la progettazione delle linee è condizionata dalla politica asburgica, che mira a collegare la rete italiana a quella austriaca in modo da aver garantita la rapidità di spostamento delle truppe in caso di intervento militare. Sempre per questo motivo, gli austriaci faranno pressioni sul Granducato di Toscana per la realizzazione di un collegamento ferroviario tra l'Adriatico e il Tirreno (Livorno-Firenze-Bologna: linea che sarà poi portata a termine nell'Italia unita).

Nel Granducato di Toscana il primo tronco ad essere costruito è nel 1844 la Livorno-Pisa. In seguito la rete si arricchirà di altri collegamenti, gestiti da altrettante società: Firenze-Empoli-Pisa-Livorno, Empoli-Siena, Firenze-Prato-Pistoia-Lucca-Pisa, Pisa-Lucca-Pescia. Nel Granducato di Toscana viene costruito anche il primo fabbricato viaggiatori: la stazione di Firenze della Strada Ferrata Maria Antonia, la società che aveva in gestione la linea Firenze-Pisa.

Rispetto agli altri Stati, il Piemonte arriva con qualche anno di ritardo (gli otto chilometri della Torino-Moncalieri entrano in funzione nel 1848), ma recupererà il tempo perduto arrivando al primato nazionale come sviluppo (nel 1861 possedeva già 688 km di ferrovie), ma anche come sistema di rete. Nel 1853 viene completata la Torino-Genova; dopo il collegamento con il porto del Regno, è la volta della Torino-Susa verso la Savoia e la Francia e della Torino-Novara verso la Svizzera e la Germania.

Sostenitore, nonché stratega della nuova rete ferroviaria, è Camillo Benso conte di Cavour, che già nel 1846 aveva individuato nelle ferrovie uno strumento fondamentale, non meno dell'esercito, per l'unità e indipendenza d'Italia. E difatti già all'epoca aveva indicato quali dovevano essere i principali collegamenti della penisola: l'attuale "T", con un asse Ovest-Est collegato con Genova al Nord, e una direttrice Nord-Sud verso Roma fino al golfo di Taranto. In questo schema le linee che avevano un interesse sia economico che politico importante dovevano essere realizzate dallo Stato, mentre per le linee secondarie Cavour si appellava all'industria privata.

Le ferrovie volute da Cavour e ai cui lavori diede notevole impulso nel periodo in cui fu presidente del Consiglio (1852-1859), si dimostrarono un fattore vincente anche in periodo di guerra, rivoluzionando profondamente la strategia militare del tempo: nel 1859 contribuirono alla vittoria di Magenta, rendendo possibile il rapido convergere dell'esercito francese, concentrato tra Alessandria, Valenza e Casale a Vercelli, e consentendo l'arrivo dei rifornimenti francesi giunti via mare al porto di Genova.

Come già nel Regno delle Due Sicilie, anche in Piemonte si decide quasi subito di puntare sulla produzione autonoma del materiale rotabile: nel 1854 la Giovanni Ansaldo di Sampierdarena inizia la costruzione delle sue prime due locomotive, destinate alla Torino-Rivoli. Le locomotive saranno consegnate nel 1856. Nel giro di sette anni le consegne complessive saliranno a 34 e, secondo una relazione di una commissione governativa d'in-



Gli sportelli della carrozza di 1ª classe del primo treno italiano, fedelmente ricostruito nel 1939, a un secolo di distanza, secondo i disegni originali del convoglio che fu di Re Ferdinando II di Borbone.

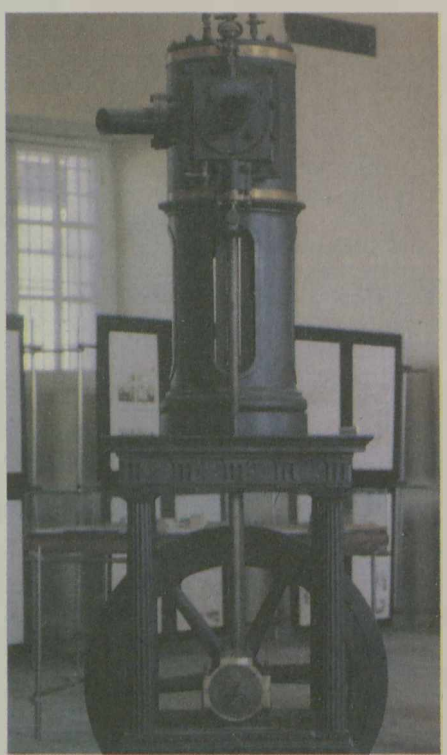
IL COMFORT FERROVIARIO NELL'OTTOCENTO

Viaggiare nell'epoca pioneristica della ferrovia, se poteva emozionare per la novità rivoluzionaria del mezzo e la velocità consentita rispetto alle carrozze a cavalli, non era però certo comodo: nemmeno in prima classe, dove si c'erano sedili di velluto imbottiti ed era assicurata l'illuminazione ad olio, ma c'era da combattere con i fumi del carbone che alimentava la locomotiva e mancava il riscaldamento. Solo per le prime classi, si cercava di ovviare all'inconveniente con un servizio di "scaldapiedi", che se alla fine si risolveva in un palliativo per i viaggiatori, si presentava abbastanza complicato come servizio: c'era da calcolare quanti scaldapiedi per compartimento e quanti per stazione di ricambio. Il servizio all'inizio, e siamo già nel 1870, valeva poi solo sui treni diretti della prima classe e durante la notte.

Per i viaggiatori meno abbienti, quelli di terza (ma su alcune linee c'era anche una quarta classe), i vagoni loro destinati erano poco più che vagoni postali e senza nessun servizio di toilette. I viaggiatori dovevano arrangiarsi alle stazioni: fatto che tra l'altro causava non pochi ritardi di orario. La situazione migliorerà per il viaggiatore, ma solo ed esclusivamente quello di prima classe sulle lunghe percorrenze, con l'invenzione delle vetture letto e delle vetture ristorante. L'ideatore, George Pulmann, è americano e probabilmente solo negli Stati Uniti, viste le interminabili distanze tra città e città, un'innovazione di questo tipo poteva all'epoca essere messa a punto. La prima vettura del genere data 1865 ed è la "Pioneer", dotata di salotto, camera da pranzo e camera da letto. Caratterizzata da un grande sfarzo negli arredi, costerà 18 mila dollari contro i 4 mila delle normali vetture ferroviarie. Ma le classi abbienti, si sa, amano le comodità e premiano l'idea imprenditoriale di Pulmann, che presto metterà piede anche in Europa: prima attraverso la stessa società di Pulmann e in seguito con la creazione, nel 1876, della Wagon-lits del belga Georges Nagelmackers, che si buttò nel nuovo business dopo aver effettuato un vero e proprio studio di mercato sulle statistiche di circolazione dei viaggiatori di prima e seconda classe sui principali collegamenti ferroviari europei.

Grazie al nuovo materiale rotabile nascono i treni di lusso internazionali: dall'Orient-Express, nel 1883, al Sud-Express, il Méditerranée-Express, il Nord-Express. Quest'ultimo, istituito nel 1900, collegava Parigi a Pietroburgo e alla Transiberiana. Altro collegamento, introdotto nel 1890 dopo l'apertura del Cenisio, è il Calais-Brindisi, nel cui porto i viaggiatori venivano imbarcati sulla Valigia delle Indie alla volta di Calcutta. Sempre nel 1890 era inoltre entrato in funzione il Rome Express, che percorreva la distanza tra Parigi e Roma in 31 ore e 26 minuti. Infine, ultimato il traforo del Sempione - ma siamo già nel 1906 - viene inaugurato il Simplon-Express, per collegare Parigi a Milano e Venezia.

chiesta dell'epoca, il prodotto italiano risultava migliore di quello estero sulla base dei dati forniti dalle officine di riparazione (15 solo le locomotive italiane in riparazione, contro le quasi cento di fabbricazione straniera).
Diversa la storia ferroviaria dello Stato Pontificio. Fino all'arrivo di Pio IX, a prevalere è il timore e lo scetticismo per tutto ciò che rientra nel concetto di "progresso". E difatti qualsiasi avventura ferroviaria era stata puntualmente ostacolata dal predecessore Gregorio XVI. Secondo Massimo d'Azeglio (citato nel suo testo da Livio Jannattoni) tale avversione derivava dal timore che le ferrovie «portassero meno merci, che idee».
Ma anche con Pio IX i tempi sono lunghi. Bisognerà aspettare dieci anni: dal 1846, anno in cui sale al soglio pontificio, al 1856 quando viene inaugurato il primo tratto ferroviario dello Stato Pontificio, la Roma-Frascati. Una linea che, come al tempo si diceva, non partiva da Roma (la stazione di partenza era fuori Porta Maggiore) e non arrivava a Frascati (la stazione di arrivo era a metà strada tra Ciampino e Frascati): in tutto 3 km e 107 metri. Nel 1859 si apre il collegamento tra Roma e il porto di Civitavecchia; nel 1862 è la volta della Roma-Velletri (Pio-Latina). Nel 1870 è ultimata la stazione di Termini. Ma ormai siamo arrivati a Porta Pia.
Con la proclamazione del Regno d'Italia nel 1861, il problema è quello di razionalizzare i 2.650 km di ferrovie presenti a quella data in Italia, integrando le reti dei precedenti Stati e promuovendo la creazione di società di gestione di maggiori dimensioni. Ma c'è anche da affrontare la costruzione di nuove linee. A Sud di Toscana e Marche, con l'eccezione del Lazio e della Campania (dotate peraltro di una rete modesta come sviluppo chilometrico), la ferrovia infatti non esisteva. E non certo ultimo si pone il problema dei collegamenti con l'Europa, difficili e costosi da affrontare per la barriera delle Alpi. Si apre così l'epoca dei grandi trafori. I lavori del primo, quello del Frejus, inizieranno proprio nel marzo del 1861 e saranno ultimati dieci anni più tardi: un tempo record tenendo conto della tecnologia del tempo. Per i lavori della seconda grande galleria alpina, il Gottardo, bisognerà aspettare il 1872 e per il Sempione il 1898.
Sono anni di grande sviluppo: nel 1861 si costruiranno 360 km di ferrovie e altrettanti nell'anno seguente, nel 1863 i chilometri saranno 616 fino alla punta massima di 700 nel 1866. È di questo periodo la Ortona-Foggia-Brindisi, la Forlì-Rimini, la Bologna-Padova e, superando le difficoltà degli Appennini, la Porrettana (Bologna-Ferrara-Firenze).
In questi anni vengono ultimate anche le stazioni centrali delle città più importanti: Milano (1864), Napoli (1867), Torino Porta Nuova (1868). Ma accanto a questo grande e incontestabile sforzo costruttivo, non mancano le zone d'ombra. Una di queste è rappresentata dalle difficoltà finanziarie del giovane Regno italiano. Come fa notare Jannattoni, lo Stato nel 1862 decide di abbandonare la costruzione diretta e ritornare al regime delle concessioni, ponendo però dei tempi estremamente brevi di realizzazione, che incentivava con premi consistenti. Il risultato fu che molte linee furono sia progettate male come tracciato, che altrettanto male costruite. E pochi anni più tardi, nel 1865, sempre per motivi finanziari, lo Stato deciderà di cedere le ferrovie ai privati. La legge emanata stabilisce la concessione delle strade ferrate dell'ex-Granducato di Toscana e dello Stato Pontificio alla Società delle Strade Ferrate Romane; la cessione delle linee liguri-piemontesi e venete, compresa la Bologna-Pistoia, alla Società ferroviaria dell'Alta Italia (ex-Società delle strade ferrate Lombarde e dell'Italia Centrale); modifiche alla concessione stipulata nel 1862 con la Società Italiana delle Ferrovie Meridionali, a cui era stata affidata la litoranea adriatica. Altra società concessa, con legge del 1863, era la Società anonima Vittorio Emanuele per la costruzione e gestione delle strade ferrate calabro-sicule.
Il regime delle concessioni sarà rivisto vent'anni più tardi, nel 1885. Questa volta si scelse di privilegiare le società di maggiori dimensioni, mentre per la spartizione del territorio preval-



La prima macchina a vapore costruita nelle antiche Officine borboniche di Pietrarsa.

se il criterio longitudinale, anche per neutralizzare i vecchi regionalismi. Si giunse così alla creazione di due grandi reti: la Mediterranea, concessa alla Società italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo, e l'Adriatica affidata alla Società italiana per le Strade Ferrate Meridionali e, a partire dalla data di concessione, per l'Esercizio della Rete Adriatica.
La legge sulle convenzioni stabiliva anche lo sviluppo delle due reti: 6.074 km per la Mediterranea, di cui 4.250 in esercizio e 1.824 in fase di costruzione o da costruirsi, e 5.863 per l'Adriatica (4.303 in esercizio e 1.560 in costruzione o da costruirsi). Le due reti avevano tratti di linea in comune (134 km) a Milano, Pavia, Piacenza, Firenze, Livorno e Napoli.
Se l'ossatura principale della rete fu affidata ai due "big" del settore, restavano comunque altre società minori: a partire dalla Società Sicula per la gestione della rete dell'isola (circa 600 km) a società con carattere più locale, che insieme si spartivano i rimanenti 1.750 km della complessiva rete nazionale. Venne favorita inoltre la costruzione di nuove ferrovie da parte di alcune società private, come le Ferrovie Sarde e le Nord di Milano.
Complessivamente, l'esperienza della gestione privata non fu negativa, almeno per quanto riguarda lo sviluppo della rete e l'innovazione tecnologica. Sul fronte della segnalazione e della sicurezza, va ricordata la messa a punto da parte di Riccardo Bianchi, l'ingegnere che diventerà, dopo l'esperienza nella Mediterranea, direttore generale della Società Sicula e poi alla guida nel 1905 delle neonate Fs statali, di un apparato centrale di manovra (scambi e segnali) idrodinamico. Il nuovo sistema, sperimentato per la prima volta nel 1886 ad Abbiategrasso, ebbe presto rapida diffusione anche all'estero, dove tra l'altro venne impiegato per le manovre e la segnaletica del ponte di Londra. L'invenzione di Bianchi fu presentata all'Esposizione di Parigi del 1889 ed ottenne il massimo riconoscimento.
Ancora più importanti furono i primi esperimenti di trazione elettrica, dopo l'inaugurazione nel 1890 della linea tranviaria Firenze-Fiesole, che funzionava con il sistema a corrente continua e conduttore aereo. Nel 1898 il governo decise di studiare le possibili applicazioni della trazione elettrica alla ferrovia, incaricando del progetto la Società Adriatica e la Mediterranea. I primi esperimenti vennero condotti su linee a scarso traffico sulla base di tre differenti soluzioni. Come fa notare Andrea Giuntini, nel capitolo dedicato alle Ferrovie italiane del volume *Il sindacato ferrovieri italiani dalle origini al Fascismo*, «il ricorso ad elettromotrici con accumulatore sulle linee Milano-Monza (inaugurata nel 1889, *n.d.r*) e Bologna-San Felice si dimostrò troppo dispendioso, mentre l'impiego di corrente continua a terza rotaia sulla linea Milano-Varese-Porto Ceresio (studiato anche sulla Roma-Frascati) e quello di corrente trifase a linea area ad alta tensione sulle linee valtellinesi... mostrarono con chiarezza la potenzialità della trazione elettrica sui lunghi tragitti». La scelta tra quale di questi sistemi adottare non fu facile, tanto che si dovette nominare un'apposita commissione. La commissione decise di scartare gli accumulatori, inadatti a un esercizio regolare ed economico a causa del peso troppo elevato rispetto alla potenza espressa. Decise anche di sospendere gli esperimenti con la terza rotaia, che si erano rilevati dispendiosi e potenzialmente pericolosi per la presenza del conduttore scoperto a livello terra. La scelta, a questo punto obbligata, fu per l'alimentazione trifase. Una scelta però che, secondo Giuntini, penalizzerà non poco il sistema di trazione elettrica: «Agli scarsi vantaggi - commenta - si univano infatti parecchi difetti, fra i quali il maggior costo per gli impianti e notevoli complicazioni tecniche soprattutto in presenza di scambi. Infatti il coefficiente di spesa resterà a lungo piuttosto alto, ragione per cui le linee presentavano scarsa redditività».

Altra segnalazione di questo fine secolo, è l'entrata in servizio sullo Stretto di Messina il 1° novembre del 1899 delle navi traghetto, o "ferribotti" come furono subito chiamate dai siciliani. le prime furono la Scilla e la Cariddi, in grado di imbarcare ciascuna sei vagoni.
Del ventennio della gestione privata delle ferrovie non mancano tuttavia gli aspetti negativi: precarietà del servizio, lentezze, scarsità del materiale rotabile e dell'armamento (i doppi binari praticamente non esistevano), tariffe elevate. Sulla base di questi elementi verrà riaperto il dibattito sulla nazionalizzazione delle ferrovie, che sarà attuata nel 1905. Un dibattito che per la verità durava da quarant'anni: nel 1876, sulla proposta di nazionalizzazione da parte del Ministero Minghetti-Spaventa, era caduta la Destra e al potere era andata la Sinistra, sostenitrice invece dell'esercizio privato.
Ma per questi aspetti e la successiva epoca che si apre con la creazione delle Ferrovie dello Stato rimandiamo al prossimo numero di "Amico Treno".

Cristina Forghieri



LE ORGANIZZAZIONI DEI LAVORATORI

Nel panorama socio-economico dell'Italia al momento dell'unità, le ferrovie «rappresentano - come fa notare Giuseppe De Lorenzo (*La prima organizzazione di classe dei ferrovieri*) - ed avrebbero rappresentato ancora per qualche tempo, il nucleo produttivo più consistente, con caratteri industriali, della nostra fragile economia, non solo per il numero dei lavoratori impiegati, quanto principalmente per la capacità e necessità di attirare consistenti investimenti produttivi da indirizzare sia verso la costruzione di nuove linee... sia verso i nuovi fabbisogni di materiale rotabile».
Allo stesso modo, Filippo Tajani (*Storia delle ferrovie italiane*) sottolinea come con la ferrovia nasca l'impresa intesa nel senso moderno: di un corpo sociale, cioè, composto di pochi capi che comandano e di un gran numero di gregari che ubbidiscono, secondo una gerarchia di tipo militare e dove sono «apportatori di capitali, contributori d'intelletto, fornitori di mano d'opera». La nascita dell'associazionismo operaio va dunque di pari passo con lo sviluppo della rete. Le prime organizzazioni sono rappresentate dalle società di mutuo soccorso e dalle cooperative di consumo. Ad aprire l'elenco è nel 1862 la torinese "La Filantropica"; nel '68, a Verona, è poi la volta della Società di Mutuo Soccorso operai delle officine ferroviarie; nel 1870 nasce il Consiglio di Mutuo Soccorso operai e impiegati delle Ferrovie dell'Alta Italia, nel '75 la Cooperativa di consumo ferroviario, nel 1877 la Società Mutuo Soccorso tra macchinisti e fuochisti delle Ferrovie Alta Italia. Il processo, ai suoi inizi, è dunque concentrato al Nord, dove esiste già un proletariato industriale e dove, soprattutto, sono presenti le linee ferroviarie più importanti e i relativi impianti (depositi e officine di riparazione). Le lotte dei ferrovieri di questo primo periodo non sfuggono, comunque, al clima generale dell'epoca: «si muovono - scrive De Lorenzo - sull'onda emotiva e spontaneistica della loro condizione sempre più disagiata, senza collegamenti esterni al posto di lavoro, senza una strategia e principalmente senza avvertire l'esigenza di organizzare, organicamente e stabilmente, allo scopo le proprie forze».
Significativa, sotto questo profilo, è la vicenda di Pietrarsa: la prima lotta dei ferrovieri, come categoria, di cui si ha notizia certa e, purtroppo, anche «il primo eccidio di lavoratori in lotta nella storia del movimento operaio del nostro paese».
Il dibattito sulle officine di Pietrarsa, volute da Ferdinando II, si era aperto con il loro passaggio al Regno italiano. Una valutazione, affidata dall'allora Ministero dei Lavori Pubblici a Sebastiano Grandis, ispettore delle Ferrovie governative, era stata fortemente negativa. Molte delle critiche evidenziate da Grandis erano per la verità legittime: dal problema del personale in esubero, poco qualificato (ma anche mal pagato) a causa della gestione paternalistica del precedente monarca, ai costi di produzione troppo elevati. La relazione di Grandis sosteneva che Pietrarsa era inadatta non solo alla produzione militare, in quanto priva delle attrezzature necessarie, con un bacino troppo piccolo e collocata su una lingua di terra che impediva ogni possibilità di espansione, ma anche alla riparazione e costruzione di materiale ferroviario, a causa della sua lontananza dalla stazione di Napoli e delle carenze di spazio. Grandis escludeva quindi qualsiasi possibilità di gestione da parte del Governo e proponeva la cessione all'industria privata.
Come fa notare Salvatore Chiuriello, nel libro scritto per il centenario delle Officine di Pietrarsa (chiuderanno nel 1940), non mancarono sicuramente, all'epoca in cui fu redatta la relazione commissionata dal Ministero dei Lavori Pubblici, pressioni da parte di gruppi industriali nazionali e speculatori stranieri, che avrebbero volentieri visto in vendita o demolito lo stabilimento di Pietrarsa. La conclusione fu che le Officine vennero cedute in concessione all'inizio del 1863 a un maggiorente locale, Jacopo Bozza, a un canone annuo di 46 mila lire: prezzo per la verità alquanto irrisorio per un complesso industriale che la stessa relazione Grandis aveva valutato in due milioni e mezzo, pur essendo costato quattro. La gestione Bozza durerà comunque pochi mesi (dal 10 gennaio al 30 settembre), dopo lo sciopero indetto dai lavoratori in agosto e pagato con dieci morti e numerosi feriti. Causa dello sciopero l'aumento delle ore lavorative, da 10 a 11, la diminuzione della paga giornaliera (da 35 grana, circa tre lire, a 30), la notizia di pesanti licenziamenti.
Il 6 agosto viene proclamato lo sciopero e gli operai si radunano davanti agli uffici del direttore rivendicando l'aumento salariale. La risposta a «questo modo di reclamare in massa», inamissibile secondo il direttore Zimmermann, è l'invio di un drappello di bersaglieri che non esita a caricare, sembrerebbe senza ordini superiori, gli operai. L'eccidio suscitò le proteste generali, in seguito alle quali si imbastì alla bell'e meglio un processo farsa, che mandò assolti tutti i responsabili. Ma «la categoria dei ferrovieri - scrive De Lorenzo - e più in generale il nascente movimento operaio, non seppero raccordare questo episodio di feroce repressione di classe con la mancanza di organizzazione, né seppero superare la contraddizione di quei tempi che vedeva svilupparsi organizzazioni operaie che si racchiudevano nel guscio della mutualità ed escludevano dai loro statuti ogni ricorso alla lotta». Solo molti anni più tardi tali contraddizioni saranno ricomposte e porteranno al superamento dell'approccio mutualistico. Per la categoria dei ferrovieri questo passaggio avverrà con i primi vent'anni di vita della Società Macchinisti e Fuochisti, e soprattutto con la figura del suo presidente Cesare Pozzo, il primo a denunciare, già nel 1896 (più di dieci anni prima della creazione del Sindacato Ferrovieri Italiani) tutti i rischi e gli errori del corporativismo.

Inaugurata la Circumsalernitana

Il nuovo servizio ferroviario, nato dall'accordo tra Fs, Provincia e Comuni, serve un bacino d'utenza di mezzo milione di persone

È stata inaugurata il 10 giugno la Circumsalernitana: il servizio, che coinvolge gli oltre 400 mila abitanti di Salerno e dei comuni presenti sul percorso e i circa 50 mila studenti iscritti all'Università di Fisciano, nasce da un accordo tra Provincia di Salerno, Comuni, Consorzio trasporti pubblici ed Fs.
Il servizio sarà sperimentato per un anno e conferma - come sottolinea il presidente della Provincia, **Alfonso Andria** - «la valenza prioritaria che la giunta ha dato sin dall'inizio al problema dei trasporti e della mobilità, scegliendo di privilegiare il trasporto su ferro e il trasporto via mare. E sempre perché riteniamo centrali gli aspetti trasportistici per lo sviluppo del territorio, abbiamo affidato all'assessorato dei trasporti anche le deleghe per l'urbanistica e per il piano territoriale di coordinamento provinciale».
Della Circumsalernitana, che è stata subito accolta positivamente dalla popolazione locale, se ne parlava da tempo: «Ma al di là di grandi esercitazioni dialettiche - afferma Andria - non si era mai andati. Il merito della nostra giunta è stato quello di arrivare invece, e in tempi rapidi, tenuto conto dei faticosi iter a cui devono sottostare le amministrazioni pubbliche, alla concretizzazione del servizio. Prezioso è stato inoltre il contributo delle Fs, che hanno dovuto affrontare non poche difficoltà tecniche (scarsità di tracce orarie e reperimento del materiale rotabile) per organizzare l'offerta dei nuovi treni».



Alfonso Andria, Presidente della Provincia di Salerno.

Il finanziamento della neo nata Circumsalernitana è al 50 per cento coperto dagli enti locali (40 per cento la Provincia e 60 per cento i comuni interessati in ragione della popolazione residente) per un importo di circa due miliardi.
La collaborazione con le Fs non è nuova per Alfonso Andria. Quando era assessore al turismo, la Provincia di Salerno è stata infatti, tramite la Camera di Commercio e l'Apt locale, la prima Provincia italiana a promuovere con il Palinuro Express (il glorioso "Settebello") i treni turistici. Il bilancio dell'iniziativa, che prevedeva una settimana di soggiorno nelle località della costiera salernitana, è stato subito positivo: dalle 22 mila giornate di presenza del primo anno alle 44 mila del 1995 e alle 65 mila circa del 1996.
Grande successo ha inoltre avuto il servizio via mare, inaugurato lo scorso anno, per collegare Salerno con il parco naturale del Cilento, che ha fatto registrare richieste superiori all'offerta. Con quest'anno il servizio via mare, effettuato con aliscafi, è esteso anche alla costiera amalfitana e prevede quattro corse settimanali.
Per quanto riguarda la Circumsalernitana - come spiega l'assessore all'Urbanistica e Trasporti **Giovanni Lambiase** - «il tracciato ferroviario esisteva già, solo veniva utilizzato a pezzi per collegamenti diversi: verso Avellino, Caserta e Napoli. Il nuovo servizio, di tipo circolare, con partenza da Salerno in entrambe le direzioni, ha una cadenza di 30 minuti per un totale di oltre 60 relazioni complete al giorno (dalle 5.30 alle 22.30). Inoltre, sulla tratta Nocera-Salerno, nelle ore di punta, si potrà usufruire, tra treni regionali e locali, di un treno ogni 15 minuti. Il tempo di percorrenza dell'intero circuito (49 km) è di 81 minuti; per il servizio



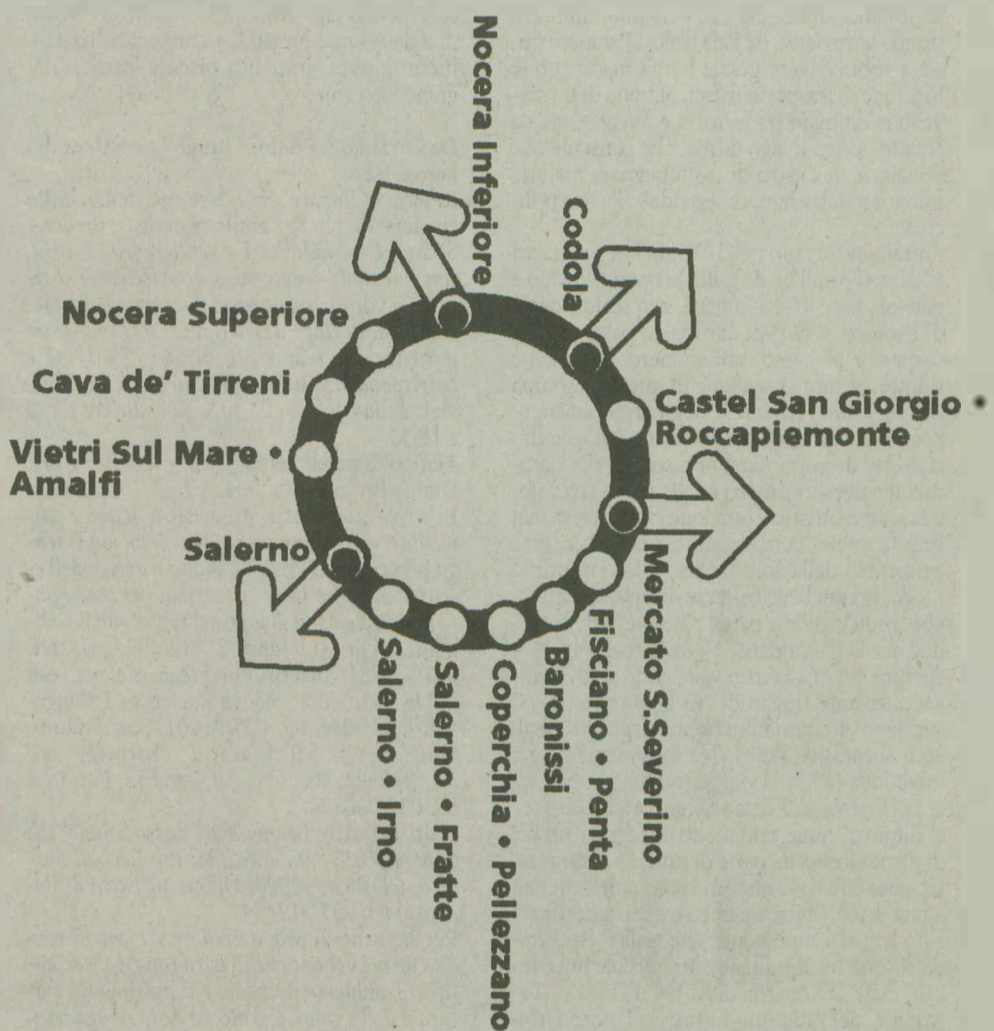
Giovanni Lambiase
Assessore all'Urbanistica e Trasporti.

I PUNTI FONDAMENTALI DEL PROGRAMMA DI SERVIZIO DELLA CIRCUMSALERNITANA

1. Il circuito. Le stazioni toccate dal servizio sono: Salerno-Stazione centrale, Salerno-Irno, Salerno Fratte, Pellezzano, Baronissi, Fisciano, Mercato San Severino, Castel San Giorgio, Codola, Nocera Inferiore, Nocera Superiore, Cava de' Tirreni, Vietri sul Mare e di nuovo Salerno, nei due sensi di marcia. La percorrenza complessiva è di 81 minuti per il giro completo nel senso Salerno-Cava-Nocera-Salerno e di 85 minuti nel senso opposto.
2. Le partenze. Il servizio copre la fascia oraria 5.30 - 22.30, con frequenza ogni 30 minuti per complessive 60 corse complete giornaliere, nei periodi di più intensa domanda (giorni feriali del periodo scolastico). Nel periodo estivo e nei giorni festivi sono invece previste riduzioni nel numero delle corse (come indicato nell'orario consultabile presso tutte le stazioni del circuito).
3. Le coincidenze. Le coincidenze sono previste a *Salerno* da e per Pontecagnano/Battipaglia/Eboli, a *Nocera Inferiore*, da e per Napoli, ed a *Codola* da e per Sarno. Sulla tratta Nocera Inferiore-Salerno il servizio "Circumsalernitana" è integrato dai treni di percorrenza regionale Napoli-Nocera-Cava-Salerno e viceversa, con un'offerta complessiva di una corsa ogni 15 minuti circa nelle ore di punta.
4. I bus-navetta. Dalle stazioni di Salerno-Fratte e Fisciano-Mercato San Severino vengono attivati dal Cstp (Consorzio Salernitano Trasporti Pubblici) servizi di bus-navetta rispettivamente per le frazioni alte e per l'Università degli Studi di Salerno.
5. I parcheggi di interscambio. Contribuirà alla migliore riuscita dell'iniziativa l'apertura, da parte delle Fs e delle Amministrazioni locali, di parcheggi di interscambio gomma-rotaia in prossimità delle stazioni interessate al servizio.
6. La tariffa unica integrata. E' in previsione l'istituzione della tariffa unica integrata bus-treno per l'intero percorso, di concerto con le Fs e il Cstp.
7. Estensione del servizio. Un obiettivo è predisporre un progetto per l'estensione stabile del servizio anche alle relazioni Salerno-Pontecagnano-Battipaglia/Eboli, Nocera-Scafati e Codola-Sarno per l'interconnessione con il servizio circumvesuviano.

sono impiegati quattro complessi Aln, con una disponibilità di 132 posti per complesso».
È già stato inoltre predisposto un accordo con il Consorzio provinciale per istituire collegamenti tra la stazione di Fisciano della Circumsalernitana e l'Università, e con le frazioni alte di Salerno, come Fratte che conta 40 mila abitanti. «L'obiettivo - spiega Lambiase - è quello di creare un sistema di navette di adduzione alle stazioni del circuito, in modo che la ferrovia diventi l'asse principale di trasporto. Sempre a questo scopo, abbiamo firmato un accordo con Metropolis, la società a cui fa capo il patrimonio immobiliare delle Ferrovie, per la cessione ai comuni in comodato gratuito delle aree libere delle stazioni per la creazione di parcheggi e la cessione, sempre ai comuni, delle stazioni impresenziate per una loro rivitalizzazione».
È stata poi istituita una commissione tecnica (composta da rappresentanti della Provincia, Fs, Comuni, Consorzio e Università) per l'individuazione degli eventuali problemi e il monitoraggio e miglioramento del servizio. Tra un anno, il 1° giugno 1998, si farà il bilancio della fase sperimentale concordata tra i partecipanti all'accordo. L'assessore Lambiase è comunque ottimista: il bacino di utenza è di mezzo milione di persone e la ferrovia, stante l'attuale situazione della viabilità, è sicuramente vincente come tempi di percorrenza rispetto alla strada. E difatti c'è già un'ipotesi per il futuro di estendere il servizio verso Sarno-Napoli e verso Eboli-Battipaglia. A fine anno partiranno inoltre i lavori, finanziati dal Cipe, per la costruzione del terzo binario a Salerno, che consentirà di avviare il servizio ferroviario metropolitano, collegato ovviamente con la Circumsalernitana.

Cristina Forghieri



A spasso con la ferrovia del Basso Sebino

Una camminata tra i boschi con splendide vedute sul lago d'Iseo

Fino alla metà di questo secolo la Lombardia, come del resto molte altre regioni d'Italia, poteva contare su una diffusa rete di tramvie e ferrovie secondarie che, come i vasi capillari di un vasto organismo, portava linfa vitale alle vene e alle arterie, vale a dire alle linee principali. Nella fascia prealpina sono ancora nel ricordo di molti le tramvie delle valli varesine, le ferrovie della Val Brembana e della Val Seriana, le tante funicolari che salivano ai più celebrati belvedere. Pian piano queste piccole linee scomparvero, sopraffatte dal trasporto automobilistico, e la loro sede fu spesso impiegata per allargare le strade carrozzabili. Lungo il fiume Oglio, sul confine fra le province di Brescia e di Bergamo, un breve tronco ferroviario, da Palazzolo a Paratico, riuscì a sopravvivere grazie a una insostituibile funzione di trasporto merci. Si tratta di un servizio combinato fra ferrovia e navigazione su chiatte, lungo il lago d'Iseo, che consente alle acciaierie di Castro di disimpegnare materie prime e semilavorati, collegandoli alla rete principale.

Entrata in servizio nel 1876, la linea si stacca a Palazzolo sull'Oglio dalla Bergamo-Rovato e giunge, dopo 10 chilometri, allo scalo lacuale di Paratico. Nel 1966 il servizio passeggeri fu sospeso e lo stesso traffico merci fortemente ridotto. Si profilava anche in questo caso una soppressione. All'inizio degli anni Novanta, però, una combattiva associazione di volontari decise di impegnarsi non solo per la riattivazione del servizio ma anche per la sua valorizzazione turistica, funzione che non era mai venuta meno, considerate le notevoli risorse ambientali della zona: il lago d'Iseo in primo luogo, ma anche le bellezze della Valle dell'Oglio, protetta come parco naturale, e delle colline che la circondano. Nell'estate del 1994 si sperimentò un servizio viaggiatori festivo dall'accattivante slogan di "Al lago in treno". Il successo ottenuto fu di buon auspicio e, negli anni successivi, l'iniziativa fu incrementata e migliorata (11 mila viaggiatori nel 1996). Oggi la Ferrovia del Basso Sebino è un concreto esempio di come, con molto impegno e un po' di disponibilità da parte di tutti, Fs comprese, sia possibile restituire un ruolo e una dignità a una piccola ferrovia che sembrava destinata a un lento declino, tant'è che sulla stessa strada si sono incamminate altre piccole linee locali, quali la Ferrovia della Val d'Orcia in Toscana e, nel prossimo futuro, la Pesaro-Urbino nelle Marche.

Uno dei fattori del successo è stato l'integrazione di questo servizio con altri già esistenti (la Navigazione lacuale e il servizio locale sulla rete Fs). Ma pure importanti sono stati la pubblicizzazione e il ricco programma di iniziative legate alla riattivazione della linea. Oggi la Fbs offre non solo un servizio di trasporto ma un vero e proprio "pacchetto" di proposte turistiche fine-settimanali, adatte a un largo pubblico: itinerari escursionistici, treni a vapore, servizio treno più bici, convenzioni con ristoranti e alberghi, feste e manifestazioni speciali. Insomma tante occasioni e un'attrattiva in più per fare turismo in modo ecologicamente compatibile, reimpiegando risorse pubbliche già esistenti. E' con grande piacere perciò che proponiamo ai nostri lettori una delle tante possibili escursioni realizzabili con questa simpatica piccola ferrovia dal grande avvenire.

Da Paratico a Predore lungo la costiera del lago d'Iseo.
Itinerario lineare a piedi con partenza dalla stazione Fs-Fbs di Paratico e arrivo a Predore. Si svolge su mulattiere e sentieri fra i boschi, con splendide vedute sul lago d'Iseo. Per il ritorno a Paratico si utilizza il servizio della Navigazione del lago d'Iseo (tel. 035/971483) con partenze da Predore alle ore 15.27 e 17.47 e corrispondenza a Paratico Sarnico con il servizio della Ferrovia Basso Sebino alle ore 15.55 e 18.55.
Tempo di percorrenza *(escluse le soste): 3 ore.*
Dislivello in salita: *584 metri.*
Informazioni utili: *provviste d'acqua e alimentari da consumare sul percorso, ma si tenga presente che Predore, punto d'arrivo dell'escursione, offre buone occasioni per assaggiare la tipica cucina di lago nel ristorante* Il Gabbiano, *via Muciano 2 (lungolago), tel. 035/938481. Altri ristoranti (convenzionati con la Fbs):* Turistico, *piazza Besenzoni 1 (lungolago), Sarnico, tel. 035/910017;* San Mauro, *piazza XX Settembre 1, Sarnico, tel. 035/910592;* Stazione, *via Roma 12, Paratico, tel. 035/910230.*
Indirizzi utili: *Ferrovia del Basso Sebino, tel. 035/4427233 - 035/361381; Pro Loco di Sarnico, tel. 035/910900; Ufficio turistico di Paratico, tel. 035/912444.*
Per saperne di più: *a Predore si trova in vendita un bel volume che illustra con rigore scientifico l'ambiente naturale e il patrimonio culturale della zona. Curato da Aldo Avogadri si intitola* Predore e la sua valle. *Include anche la descrizione dei punti d'osservazione naturalistica in parte distribuiti lungo il nostro itinerario.*
Itinerario collaudato il 28 gennaio 1997.

La prima parte dell'itinerario contempla la visita di Sarnico, dal bel centro storico ubicato nel punto dove il fiume Oglio, dopo aver dato vita al lago d'Iseo, torna nella sua stretta valle. Dalla stazione ferroviaria, ubicata nel territorio comunale di Paratico, si raggiunge subito il ponte sull'Oglio mettendo piede a **Sarnico** (alt. 189). In passato Sarnico traeva importanza dalle "pescherie", cioè dalle concessioni di pesca di proprietà feudale, e dal commercio di transito qui soggetto a pedaggio. Non a caso, l'abitato di Ripatica, dove sorge la stazione, deve il suo nome a "ripaticum", vale a dire il termine latino che indica questa forma di tassazione. Inoltre diversi canali prendevano origine dall'emissario dell'Oglio portando ricchezza d'acque alla pianura. «E' dicto Ojo perché è fiumara grassa, et dove va, tuto ingrassa» scrisse a proposito il viaggiatore veneziano Marin Sanuto nel 1483. Per queste ragioni Sarnico era fortificata. La tipica struttura a semicerchio del centro storico riconduce al perimetro delle mura, oggi non più esistenti. Solo la *Torre dell'Orologio*, eretta nel 1850, fonda la sua base su una torre del preesistente castello medievale. Le strette viuzze, i passaggi sotto i vòlti e alcuni massicci edifici, oltre ad altri isolati resti della cinta muraria restituiscono in parte l'immagine del passato.
Il lungolago, animato e affollato di turisti domenicali, potrebbe invogliare a una passeggiata meno impegnativa, ma la nostra meta, pur distante, promette scenari altrettanto invitanti e vale dunque la pena di mettersi in cammino.
Si attraversa tutto l'abitato antico e moderno (via Lantieri, via Piccinelli, via Albricci, via San Martino, via Faccanoni), poi la strada statale, seguendo le indicazioni per la Chiesetta degli Alpini. Si passa un sott'arco badando, d'ora in poi, alle segnalazioni TPC che indicano un più articolato itinerario escursionistico di cui noi seguiremo però solo il primo tratto. Noterete che le parti decorative delle case più antiche, ma anche parti del selciato e dei muretti sono fatte di una bella pietra biancastra, estratta in luogo, detta "arenaria di Sarnico".
Alternando brevi tratti su asfalto ad altri su viottoli selciati, si prende subito quota nel suggestivo incedere di una vegetazione inaspettata per queste latitudini: olivi, cipressi, oleandri che beneficiano di un suolo adatto, di una


1 km
0
ch. San Gregorio
187
T. Rino
PREDORE
Torre
340
S.S.469
Col Giera
504
VASTI AL TI
Bosco Vertino
campitino
Bosco Carpine
CORNO BUCO
966
Dos de Dolsa
frana
valle del Duago
Duago 501
Eurovil
segnavia 709
Colle
Cambline
772
LAGO D'ISEO
NORD
COSTA DELLA CRESSA
Pompiano
565
745
via cava
Cantieri Riva
Corna del M.Piano
M. FAETO 594
segnavia TPC
ruderi
La Forcella 398
Lombardia
COMO
BERGAMO
BRESCIA
MILANO
PAVIA
CREMONA
MANTOVA
Il Colle 495
S.S.469
segnavia TPC
SARNICO
186
le Molere
203
Ripatica
stazione FBS
fiume Oglio
percorso su asfalto
percorso su sentiero
tratto in pendenza
direzione di marcia
direzione errata
punto di partenza
panorama



Veduta di Predore.

felicissima insolazione e del tepore climatico del lago. Si sale in diagonale la montagna, mentre la visuale si apre sulle chiare acque del Sebino: con attenzione si può scorgere lo scalo delle chiatte utilizzate per il trasporto combinato con la ferrovia. Non è il caso di affrettarsi, anzi si può studiare con curiosità il cammino: una bella e continua scalinata con i gradini nel mezzo e due corsie selciate ai lati per il trascinamento delle slitte e delle fascine.
Alla *Forcella* (50 minuti, alt. 398) si guadagna il crinale accanto a un rustico edificio in pietra. L'itinerario sale ora verso destra; lascia subito i prati ed entra nel bosco ceduo con agevoli tornanti. La salita si stempera all'altezza di un rudere (1 ora e 10 minuti), accanto al quale si scopre una vecchia cisterna d'acqua, vitale per l'approvvigionamento in una zona dalla roccia molto permeabile. Ai carpini e alle roverelle fa seguito l'immancabile castagneto che accompagna il cammino, ora molto meno faticoso, prossimo alla vetta del Monte Faeto e al lungo crinale della Costa della Cressa. Un tratto del sentiero è naturalmente incavato nella roccia; sulle pietre affioranti si celano conchiglie fossili. Si sale ancora, poi d'improvviso occorre lasciare il cammino in costa, volgere a sinistra su se stessi e superare la dorsale, sopra il bosco, in una situazione finalmente aperta fra verdi praterie.
Si continua ora su una traccia carrabile, che asseconda le pendici opposte della montagna dalla quale si era saliti: di fronte si erge la spoglia mole del Monte Bronzone, il più alto dei rilievi circostanti. Senza fatica si raggiunge *Colle Cambline* (1 ora e 40 minuti, alt. 772). Qui occorre prestare attenzione perché l'itinerario lascia lo sterrato all'altezza di una recinzione: scende verso destra, attraversa un prato e passa fra due casolari restaurati. Da questo punto la veduta sul lago è davvero notevole; in lontananza, splendono al riverbero del sole gli specchi d'acqua della torbiera sebina, zona umida di grande importanza naturalistica.
Ora inizia il tratto di discesa contraddistinto dal segnavia 709, ma prima è bene dare ancora uno sguardo alla zona. La pendice rocciosa che la sovrasta si chiama Corno Buco; è costituita da diversi strati di roccia calcarea e nasconde una profonda grotta, d'origine carsica, dove sono stati rinvenuti reperti neolitici del terzo millennio avanti Cristo. Coloro che hanno affinità con la geologia potranno anche rilevare la singolare conformazione a pieghe delle rocce, risalenti al periodo liassico (da 180 a 150 milioni di anni fa). Le compressioni e le spinte legate al sollevamento della zona prealpina hanno generato lo scivolamento e il rovesciamento degli strati rocciosi verso sud, al punto che nello spazio di poche centinaia di metri si constata il curioso fenomeno di vedere le rocce più giovani sottoposte a quelle più antiche. Tutto ciò è avvenuto non prima di 40-30 milioni di anni fa. Successive fratture, che hanno scompaginato la continuità del piegamento, rendono difficile la lettura di questo fenomeno. Ragion per cui è più facile rivolgere la nostra attenzione alla flora che alligna su questi bei prati, fra i più produttivi della zona. I fiori attirano per i loro colori, ma anche le erbe più comuni hanno un loro fascino e possiamo elencare le più diffuse: l'avena (*Arrhenatherum eliatus*), l'erba mazzolina (*Dactilis glomerata*), il paleo odoroso (*Anthoxanthum odoratum*) e la fienarola dei prati (*Poa pramerata*).
Ma è il momento di riprendere il cammino, scendendo verso il lago. Subito si torna nel bosco, dove predomina il carpino nero, un albero che a causa del taglio periodico si è diffuso molto di più dell'originario popolamento a roverella e orniello. Il sentiero attraversa dall'alto la stretta Valle del Drogo e supera una zona franosa, inframezzata da "pacchi" di calcari stratificati. Gradatamente il bosco lascia spazio ai coltivi, ma il limite non è così marcato, perché l'abbandono di queste pendici ha rigenerato la vegetazione spontanea sui prati e sui terrazzini un tempo coltivati. Questa zona è detta Vasti alti e fu tolta al bosco, fra il XV e il XVI secolo, con grande fatica da parte dei contadini di Predore, che non potevano contare su zone pianeggianti nel loro territorio, stretto fra lago e montagna. I lunghi muri a secco, che sembrano reggere la pendice, sono la più evidente prova di questo ancestrale attaccamento alla terra. Nelle fessure, fra pietra e pietra, si insinuano minuscole "erbe grasse", come la pinocchiella o la borracina montana, che grazie a piccole foglie carnose riescono a trattenere l'acqua a loro necessaria.
Si continua in discesa. Con l'approssimarsi delle prime case, si prosegue su una stradina asfaltata fra gli oliveti, altra coltivazione tipica dei versanti soleggiati su suoli detritici. Ora si inquadra Predore: l'abitato è diviso in diversi nuclei, uno più prossimo al lago dov'è la chiesa, gli altri aggrappati alla pendice rocciosa, intagliata dal profondo varco del torrente Rino. L'itinerario lo scavalca in prossimità di alcuni salti d'acqua che scorrono su un tappeto di muschi. Alcune case vi si ergono proprio a ridosso. In breve si raggiunge il centro del paese. **Predore** (2 bre e 30 minuti, alt. 188) è molto antica perché vi si sono trovate abbondanti tracce di presenze romane: tombe, pavimenti a mosaico, monete e un'ara votiva. In riva al lago, all'interno di un giardino si erge la torre mozza dei Foresti, la famiglia che nel XIV secolo deteneva il feudo locale.

Testo e disegni di Albano Marcarini

Si ringraziano per la collaborazione Silvio Cinquini, presidente dell'Associazione Ferrovia Basso Sebino, Alberto Paris e Davide Cinquini.

La Ferrovia del Basso Sebino organizza anche quest'anno un ricco programma di manifestazioni dal titolo "Al lago in treno". Ogni domenica, dal 1 giugno al 14 settembre, si può approfittare della ferrovia per godere delle bellezze del lago e delle occasioni di feste o sagre locali. Fra le manifestazioni più interessanti si segnalano: 6 luglio, *Camminatreno*, trekking nella natura in collaborazione con il Wwf e il Comune di Capriolo; 12-20 luglio, Rassegna *Liberty a Sarnico*; 20 luglio, mostra di icone sacre nella stazione di Paratico; 27 luglio, visita guidata a Palazzolo sull'Oglio; 31 agosto e 7 settembre, *Camminalago*, trekking sulle sponde del lago d'Iseo. La Fbs propone inoltre pacchetti integrati di trasporto (treno più battello) per gite domenicali sul lago d'Iseo e nella Valle dell'Oglio.
Il programma completo delle iniziative può essere richiesto alla Ferrovia del Basso Sebino, tel. 0338/8577210 (oppure si può consultare il sito Internet del Gruppo Fermodellistico Milanese "Italo Briano", http://www.see.it/ok/gfmib/).

I TRENI UTILI

Dall'Orario Ufficiale Fs valido fino al 27 settembre 1997. I treni indicati sulla tratta Palazzolo-Paratico Sarnico si effettuano nei giorni festivi dal 1 giugno al 14 settembre 1997. I viaggiatori provenienti da Bergamo e Brescia, su linee Fs, trovano corrispondenza per Paratico Sarnico a Palazzolo sull'Oglio. Con un asterisco sono indicati i "treni verdi" che, se utilizzati con l'apposita "Carta Amicotreno", consentono al passeggero e ad un eventuale accompagnatore uno sconto del 50 per cento sul prezzo del biglietto. Sulla tratta Palazzolo-Paratico Sarnico il biglietto costa 5 mila lire, senza riduzioni, e si acquista in treno.

Linea Bergamo o Brescia-Palazzolo-Paratico Sarnico

(Bergamo)	p. 7.58*	8.53*	9.53*
(Brescia)	p. 7.54*	8.54*	9.54*
Palazzolo s/O	p. 8.25	9.25	10.25
Paratico Sarnico	a. 8.40	9.40	10.40

Linea Paratico Sarnico-Palazzolo-Bergamo o Brescia

Paratico S.	p. 15.55	16.55	17.55	18.55
Palazzolo	a. 16.10	17.10	18.10	19.10
(Brescia)	a. 16.44*	17.41*	18.42*	19.46*
(Bergamo)	a 16.45*	17.45*	18.53*	20.06*

• Non si effettua in agosto

Vi presentiamo due nuovi amici

Altre opportunità rendono sempre più conveniente la "Carta Amicotreno"

Aumenta il numero degli Amici del treno, aumentano i vantaggi della "Carta Amicotreno". Dal 1° giugno 1997 e fino al 31.5.1998 il club degli amici di "Carta Amicotreno" può contare su due nuovi partner. Vogliamo presentarveli.

L'Acquario di Genova

L'Acquario di Genova è il più grande Parco Marino d'Europa e il secondo nel mondo per quantità e volume d'acqua.
E' una tra le principali attrazioni turistiche italiane e un importante riferimento culturale. L'Acquario offre infatti a migliaia di persone l'opportunità di avvicinarsi al mondo acquatico e di scoprime il fascino, ma rappresenta anche uno strumento per approfondire la conoscenza delle specie animali e del loro habitat. E' dunque un modo spettacolare e coinvolgente per imparare a rispettare la natura che ci circonda. L'Acquario si sviluppa in 7 mila metri quadrati di area espositiva. Sono 48 le vasche che riproducono gli ambienti marini terrestri, di cui 4 oceaniche a doppio livello di visione. Non solo pesci quindi, ma anche rettili, anfibi, mammiferi, insetti e invertebrati, che in gran parte si sono riprodotti in cattività. Visitando il Parco Marino, avrete la possibilità di vedere per la prima volta ricostruzioni di tratti di costa incontaminata: il nostro Mediterraneo, il lontano Mar Rosso con la sua barriera corallina, la splendida ed intricata mangrovia tropicale, le Molucche e le isole vulcaniche dell'Oceano Atlantico. Ad arricchire le specie presenti sono arrivati da poco i camaleonti del Madagascar con altri animali mai visti prima d'ora! Un angolo espositivo dedicato all'isola testimonia gli eccezionali risultati della spedizione zoologica che ha visto impegnati due ricercatori dell'Acquario di Genova nello studio della biodiversità nel Madagascar. Per quest'estate 30 mila litri di novità! Nella vasca cilindrica più spettacolare del mondo, in 7 metri d'altezza, si potranno ammirare le eteree creature del mare: le meduse. In tutta la loro bellezza, come in una magica danza dei veli, si vedranno fluttuare in un'atmosfera surreale. Fermatevi ad osservare come nuotano le foche e i pinguini. Avvicinatevi alla vasca oceanica dove incessantemente si muovono gli squali o a quella dove i delfini si rincorrono lanciando i loro segnali. Ogni angolo del percorso riserva una sorpresa.
Visitare l'Acquario di Genova è un'avventura divertente e straordinaria: un'immersione nei



suoni e nei colori del mondo sommerso, un viaggio affascinante per imparare ad amare la natura.
Genova, Area Porto Antico, Ponte Spinola
Informazioni: tel. 010/2488011, fax 010/256160
Orari (validi fino al 15/09/97): dal lunedì al venerdì 9.30 - 18.30 (ultimo ingresso 17.30); sabato/domenica e festivi 9.30 - 20.00 (ultimo ingresso 19.00).
Come raggiungere l'Acquario
Con i mezzi pubblici: dalla stazione di Genova P. Principe (via Adua) si possono utilizzare gli autobus nn 1-7-8 e n° 4 (nei giorni feriali, ore di punta), dalla stazione di Genova Brignole, gli autobus nn 12-15 e n° 4 (nei giorni feriali, ore di punta).
A piedi: il percorso dalla stazione di Genova P. Principe è di circa 15 minuti. Usciti dalla stazione, prendere di fronte via Balbi e raggiungere piazza dell'Annunziata; qui girare a destra (verso il mare) e procedere fino a via Gramsci; svoltando a sinistra, dopo pochi passi si arriva all'Acquario.

Il Padiglione del Mare e della Navigazione

È la più importante esposizione nazionale sulla marineria mercantile (che abbiamo già presentato ai lettori di "Amico Treno" tra le proposte del numero di maggio 1997, pagg.67/68). "Genova, storie di mare e di avventura", il sottotitolo scelto per l'iniziativa, ne condensa il significato e l'interesse. Il percorso espositivo, attraverso le ricostruzioni ambientali delle sale, riproduce fedelmente la vita marinara delle diverse epoche, rievocandone la storia e le tradizioni.
Genova, 3° piano Magazzini del Cotone - Molo Vecchio, Area Porto Antico
Informazioni: tel. 010/2463678
Orario: tutti i giorni dalle 10.00 alle18.00 (festivi fino alle 19.00).

Le opportunità per i possessori della "Carta Amicotreno"
Acquario di Genova
- sconto di 2 mila lire sul biglietto individuale Adulti per l'ingresso all'Acquario (12 mila lire anziché 14 mila lire), che verrà riconosciuto presso la biglietteria al possessore della Carta e ad un accompagnatore;
- sconto del 10 per cento al possessore della Carta su tutti gli acquisti effettuati presso il Gift Shop dell'Acquario;
- un omaggio presso il Gift Shop dell'Acquario ad un eventuale bambino dai 3 ai 12 anni accompagnato dal possessore di "Carta Amicotreno".

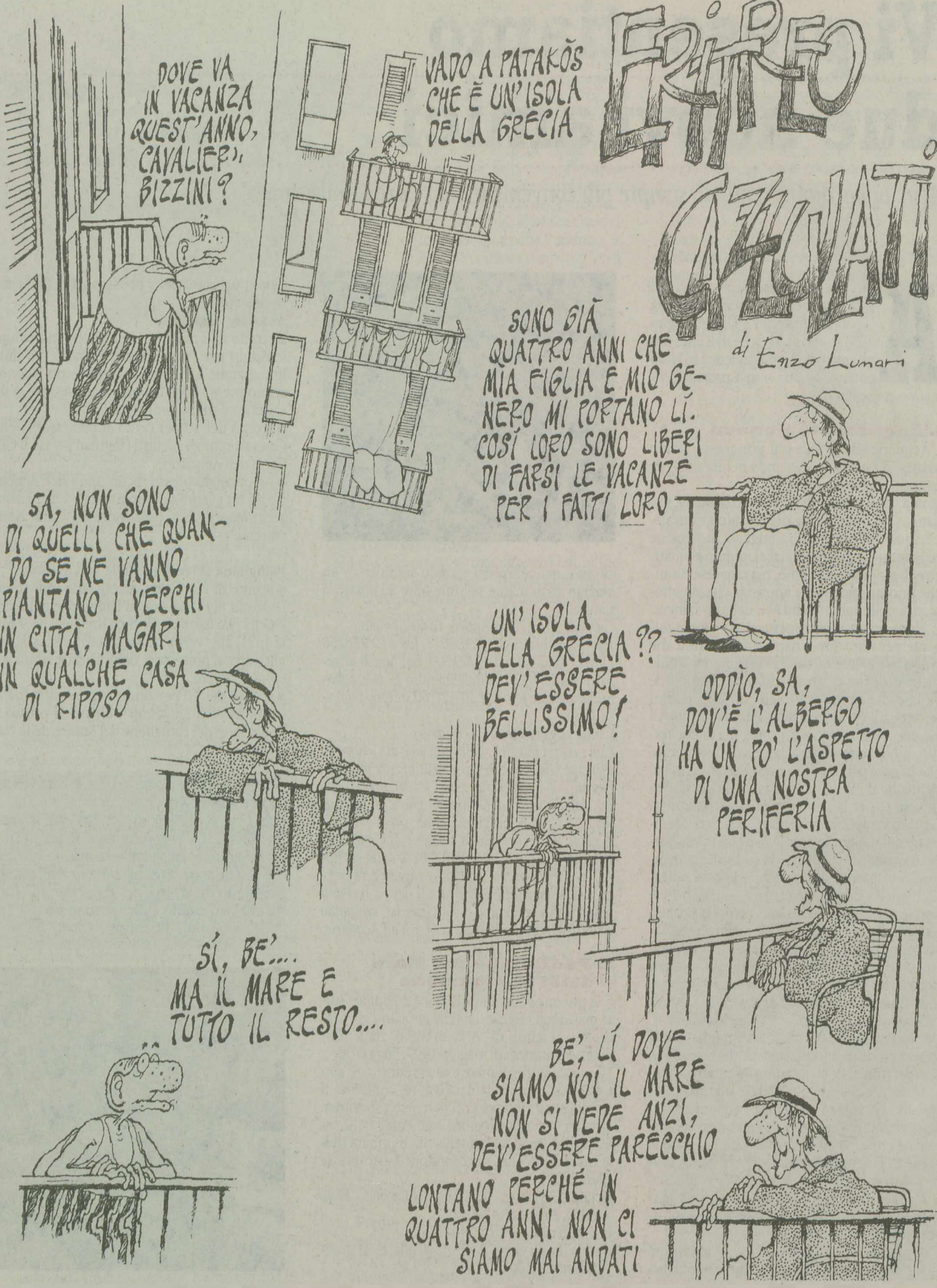
Padiglione del Mare e della Navigazione
- sconto di 2 mila lire sul biglietto individuale Adulti per l'ingresso al Padiglione del Mare e della Navigazione (7 mila lire anziché 9 mila lire), che verrà riconosciuto presso la biglietteria al possessore della Carta e ad un accompagnatore;
- sconto del 10 per cento al possessore della Carta su tutti gli acquisti effettuati presso il Book Shop del Padiglione del Mare e della Navigazione.

SEMPRE A PROPOSITO DI "CARTA AMICOTRENO" NON DIMENTICATE CHE...
Dal 1° luglio 1997 i biglietti rilasciati al possessore di "Carta Amicotreno" (e ad un suo eventuale accompagnatore) con lo sconto del 50% (tariffa per ragazzi) saranno utilizzabili nei giorni di sabato e nei festivi su tutti i treni che nell'Orario Ufficiale sono classificati "Metropolitani", "Regionali", "Diretti" ed "iR".



ERITREO CAZZULATI

di Enzo Lunari

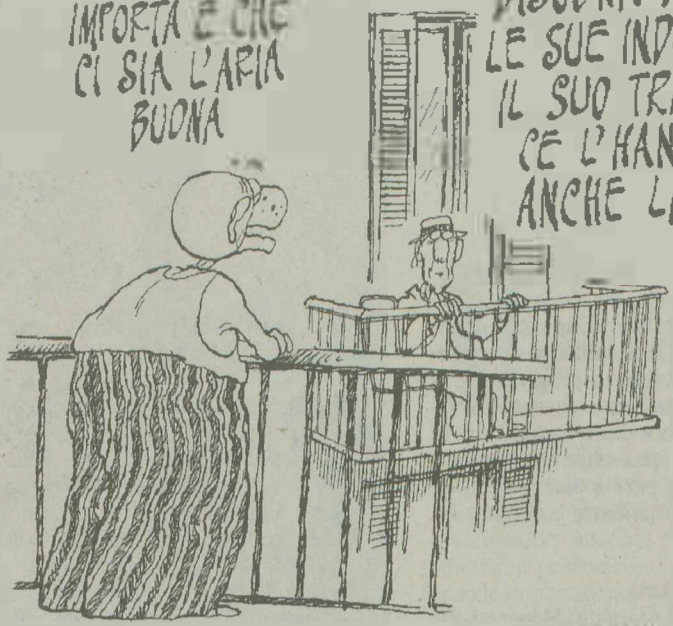


MA TANTO A ME CHE MI FREGA? VOREI MICA CHE ALLA MIA ETÀ FACCIA VITA DI SPIAGGIA?!



CERTO! QUELLO CHE IMPORTA È CHE CI SIA L'ARIA BUONA

GIÀ! ANCHE SE BISOGNA DIRE CHE LE SUE INDUSTRIE E IL SUO TRAFFICO CE L'HANNO ANCHE LÍ



INVECE QUELLO CHE MI PIACE È CHE NELL'ALBERGO SIAMO TUTTI ITALIANI E TUTTE PERSONE ANZIANE



E POI, SA COS'HA DI BELLO? CHE È MOLTO COMODO ARRIVARCI



NIENTE AEREI NIENTE TRAGHETTI, PENSI!...





VENTI MINUTI DI TRENO E CI SEI!!



Da visitare in treno

a cura di Marisa Radogna

Il calendario dell'estate '97 è ricco di incontri con l'arte. Tra le numerose e interessanti manifestazioni in programma, vi suggerisco alcune rassegne che potrete facilmente raggiungere dalle località di vacanza più frequentate e altre che possono essere un'occasione per un piacevole itinerario estivo nelle città d'arte e nei loro incantevoli dintorni.

Segno e colore

Dipinti e incisioni di Morandi, Manaresi, De Vita

Repubblica di San Marino
Galleria d'Arte Moderna e Pinacoteca di San Francesco
12 luglio - 12 ottobre 1997
Orario: tutti i giorni dalle 10.00 alle 20.00 (dal 3 al 31 agosto fino alle 23.00)
Catalogo edito dal Dicastero alla Cultura di San Marino
Informazioni: tel. 0549/882250
La Pinacoteca di San Francesco si trova nei pressi della piazzetta San Francesco, mentre le sale espositive della Galleria d'Arte Moderna sono in via Eugippo. Dalla stazione Fs di Rimini si può utilizzare il servizio bus, linea Rimini/San Marino (per informazioni sugli orari ci si può rivolgere all'Ufficio di Stato per il Turismo di San Marino tel. 0549/882400); se si vuole raggiungere la sede espositiva con la funivia si può prendere lo stesso autobus e scendere alla fermata di Borgo Maggiore.
Ai visitatori che presenteranno il biglietto ferroviario con destinazione Rimini sarà praticata una riduzione sull'ingresso alla mostra.



Paolo Manaresi, *Ritratto con ventaglio*, 1935.

Tre personalità diverse del Novecento italiano, tre vicende in parte distanti, un'esperienza in comune. Morandi, Manaresi e De Vita hanno insegnato tecniche di incisione all'Accademia di Belle Arti di Bologna. Giorgio Morandi, che tenne la cattedra dal 1930 al 1956, volle come suo successore Paolo Manaresi, lo scultore e paesaggista bolognese che egli stesso aveva incoraggiato alla pratica incisoria. Luciano De Vita, prima allievo e poi assistente di Morandi all'Accademia, vi ha insegnato in anni più recenti, mantenendo l'incarico fino alla morte, nel 1992. Le sale della Galleria di San Marino presentano duecento opere, tra oli, acquerelli, disegni, acqueforti, sculture, collocate in ordine cronologico, a partire dagli anni Venti. L'esposizione prosegue nella Pinacoteca di San Francesco, con una sezione didattica. Attraverso una serie di illustrazioni sulla tecnica incisoria e la realizzazione di un laboratorio calcografico con il torchio e gli strumenti dell'epoca, si è voluto ricostruire l'ambiente di lavoro dell'Accademia di Bologna. Negli spazi della Pinacoteca una mostra di fotografie rievoca i luoghi legati al vissuto degli artisti e gli oggetti che ne ispirarono le composizioni.

Teatri delle terre di Pesaro e Urbino

Fotografie di Maurizio Buscarino

Pesaro, Sala Laurana di Palazzo Ducale
7 luglio - 31 agosto 1997
Orario: dalle 10.00 alle 12.00 e dalle 17.00 alle 23.00
Catalogo Electa
Informazioni: tel. 0721/359312-359277
La sede espositiva è in piazza del Popolo, raggiungibile a piedi dalla stazione Fs in dieci minuti.

Questa rassegna fotografica si inserisce tra le proposte di *Sipario Ducale-Festival delle terre di Pesaro e Urbino*, un'iniziativa con cui la Provincia di Pesaro e Urbino intende riscoprire e valorizzare i beni culturali ed ambientali racchiusi nei confini del suo territorio. Dal 27 giugno al 15 agosto, i borghi medioevali, i castelli rinascimentali, le ville settecentesche, le grotte, i siti archeologici, i boschi, le torri, i conventi, le abbazie, le pievi, i parchi naturali diventano l'insolito palcoscenico per cinquanta serate di spettacoli dal vivo (a cui si accede gratuitamente). Il programma prevede momenti di musica, danza, prosa, poesia, cinema.
I teatri presenti nella provincia di Pesaro e Urbino, che costituiscono una parte preziosa del patrimonio storico e architettonico, rappresentano una conferma della radicata vocazione allo spettacolo di queste terre.
Protagonisti della mostra di Pesaro sono proprio i teatri, fotografati da Maurizio Buscarino, un artista noto nel campo della fotografia teatrale. Il reportage è stato realizzato nei 18 teatri storici della provincia.
Cento immagini di interni ed esterni, a colori e in bianco e nero, esemplari per attirare l'attenzione sulle potenzialità di questa provincia, ma anche sui possibili rischi cui vanno incontro i beni diffusi sul suo territorio.
Senza una forte volontà di recupero, le testimonianze di un'eredità culturale e di un'identità storica sono destinate presto alla rovina, forse alla sparizione.

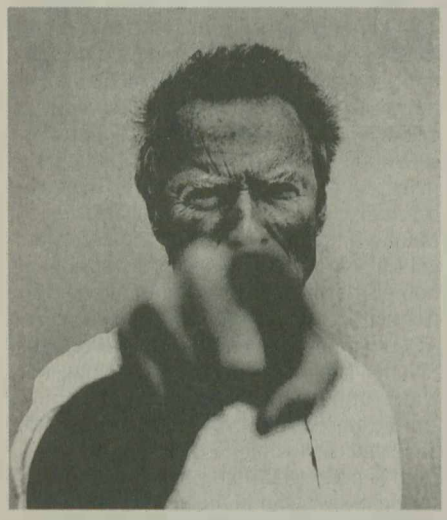


***Cagli, Teatro Comunale* foto di Maurizio Buscarino.**

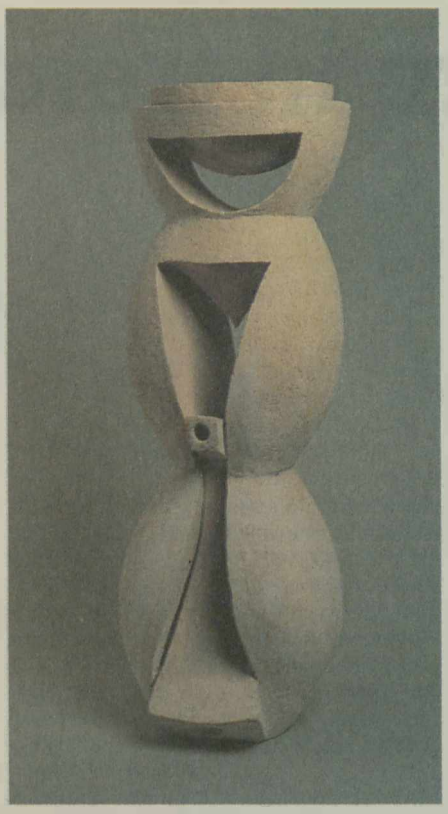
Anton Corbijn. Star Trak

Rivoli (Torino), Castello di Rivoli, Museo d'Arte Contemporanea
Piazza del Castello
6 giugno - 21 settembre 1997
Orario: dalle 10.00 alle 17.00, sabato e domenica fino alle 19.00, primo e terzo giovedì del mese fino alle 22.00 (chiusura lunedì)
Catalogo Schirmer/Mosel
Informazioni: tel. 011/9587256-9581547
La sede espositiva si raggiunge più facilmente dalla stazione Fs di Torino Porta Susa: all'uscita, a sinistra si costeggia il muro della stazione fino a piazza Statuto. Qui si prende l'autobus n. 36 che arriva a Rivoli (30 minuti circa di percorso); dalla stazione di Torino Porta Nuova si può utilizzare il tram n. 1 (fermata fuori dalla stazione) fino in piazza Statuto.

Al Castello di Rivoli, appuntamento con i più noti personaggi del mondo dello spettacolo, fotografati da Anton Corbijn, un artista olandese, quarantenne, che si è imposto a livello internazionale con le sue riprese in bianco e nero.
L'obiettivo del fotografo spazia tra cinema, musica, letteratura e moda, con sapienti giochi di immagini e di luce. Soggetti dei ritratti - oltre cento fotografie, scattate negli anni Novanta - sono famosi registi (Quentin Tarantino a Cannes, Martin Scorsese a New York, Steven Spielberg a Los Angeles, Wim Wenders a Monaco di Baviera, David Lynch a Hollywood), star del grande schermo (Dennis Hopper, Jodie Foster, Nastassia Kinski, Willem Dafoe, Clint Eastwood, Nicolas Cage, Gerard Depardieu, Isabella Rossellini) e della musica (David Bowie, Boy George, Annie Lennox e Leonard Cohen ripresi a Londra, Sinéad O'Connor a Dublino, Luciano Pavarotti a Torino, Bono a Tokyo, Bryan Ferry a Miami, Billy Idol a Beverly Hills, Keith Richards e Mick Jagger a Toronto, Marianne Faithfull, Frank Zappa, Neil Young, Bruce Springsteen, Sting, Bob Dylan, Lou Reed), ma anche firme celebri della letteratura (Allen Ginsberg) e "forme" seducenti delle passerelle (Naomi Campbell).



Clint Eastwood, Cannes 1994 foto di Anton Corbijn



Phillip King, *Pitcher and cup*, 1996.

Phillip King

Firenze, Forte Belvedere
8 giugno - 30 settembre 1997
Orario: dalle 10.00 alle 19.00 (chiusura martedì)
Catalogo Electa
Informazioni: tel. 055/241177
Dalla stazione di Firenze S.M.N. si possono utilizzare gli autobus n. 13 e n. 12.

Nel 1972 il Forte Belvedere ospitò le opere di Henry Moore, il più famoso rappresentante della Scultura moderna britannica: fu un avvenimento di grande portata. Dopo venticinque anni, la stessa sede, divenuta uno degli spazi espositivi per le mostre di scultura contemporanea tra i più suggestivi d'Europa, accoglie i lavori di un altro scultore britannico, Phillip King, un artista poco noto agli italiani (due volte presente alla Biennale di Venezia, nel 1968 e nel 1988, e una volta a Milano, nel 1972). Questa rassegna, con l'esposizione di un centinaio di lavori realizzati in più di quarant'anni, è un'occasione per incontrare un singolare temperamento nell'arte contemporanea (King è nato da madre francese in Tunisia, vicino a Cartagine, ed ha maturato le proprie esperienze a Londra, a Parigi, in Grecia, in Giappone) e per conoscere l'originalità della sua produzione (l'alternarsi di materie inconsuete - fibra di vetro accanto a legno, bronzo e ceramica - l'uso e gli accostamenti di colore), in uno scenario di grande impatto ed effetto, con l'evidente contrasto tra le nuove forme plastiche e la classicità del paesaggio che si apre sotto il Forte.

Vittorio Corcos

Il fantasma e il fiore 1859 - 1933

Livorno, Museo Civico Giovanni Fattori - Villa Mambelli
Via S. Jacopo in Acquaviva, 65
26 giugno - 7 settembre 1997
Orario: dalle 10.00 alle 13.00 e dalle 17.00 alle 23.00 (chiusura lunedì)
Informazioni: tel. 0586/820520
Dalla stazione di Livorno Centrale si possono utilizzare gli autobus n. 1 e n. 8.

Un'altra mostra in Toscana: Livorno rende omaggio a Vittorio Corcos (Livorno 1859 - Firenze 1933), pittore, illustratore e ritrattista, con una rassegna che vuole riprendere un discorso lasciato trentadue anni fa, quando venne realizzata la prima ed ultima retrospettiva dell'artista.
E' passato un secolo dall'Esposizione di Firenze a cui Corcos partecipò con il dipinto *Sogni*, suscitando particolare scalpore: una giovane donna in posa intrigante e disinvolta, seduta con le gambe accavallate su una panchina dove sono appoggiati tre libri, l'ombrellino bianco e il cappello di paglia con il nastro verde. Questo quadro è esposto a Livorno insieme ad altri settanta lavori (oli, tempere, pastelli, illustrazioni), molti dei quali provenienti da collezioni private, per ripercorrere l'itinerario artistico di Corcos, evidenziando le tappe decisive della sua esperienza: Napoli, Parigi e Firenze. Dalle prime prove ai dipinti parigini - influenzati dall'ambiente e dai contatti con Boldini, De Nittis e con Leon Bonnat, ritrattista di successo - fino alle opere della maturità.
La mostra è un interessante contributo alla definizione di una figura di successo di fine secolo (Corcos si affermò con i suoi ritratti nella società e nella cultura tra Ottocento e Novecento), ma è anche un contributo alla comprensione del clima, del gusto e delle tendenze di quell'epoca.



Vittorio Corcos, *La lettura*, 1880

Da leggere in treno

a cura di Carlo Pino e Daniela Cremona

A due anni dalla morte, Roberto Rossi ha curato una raccolta di quanto rimane scritto da Grazia Cherchi, figura fra le più singolari della critica letteraria. Compaiono così uniti articoli, recensioni, interviste, ritratti di autori pubblicati dal 1980 su "Linus", "Panorama", "Il Secolo XIX", "Linea d'ombra" e "l'Unità". Nell'introduzione Piergiorgio Bellocchio avverte che, per quanto completo e curato sia stato il lavoro di Rossi, difficilmente si potrà rendere conto del grande e prezioso lavoro di Grazia Cherchi rimasto sommerso. Gli anni dal '62 all'80 («i soli anni della mia vita - ebbe a scrivere l'autrice - in cui ho creduto in un futuro diverso, essendoci ideali collettivi e sogni comuni») ci lasciano solo due brevi saggi. Eppure la storica rivista "Quaderni piacentini" sarebbe stata altra cosa senza il suo «lavoro direttivo, organizzativo, redazionale estremamente ampio e complesso, di cui non resta traccia». Altra zona d'ombra copre il suo lavoro di lettrice/consulente editoriale/editor compiuto con critica intelligenza creativa e con generosa dissipazione di sé. «In lei la spinta a collaborare ad un progetto collettivo era decisamente più forte, vitale, appagante della componente individualistico-narcisistica propria dello scrittore».

Si comprende, dunque, perché nella prefazione Giovanni Giudici scelga di testimoniare la "crisi di presenza" provata davanti al suo non esserci più e sottolinei la «grande eredità di affetti» lasciata da Grazia Cherchi alla comunità amicale che ha accompagnato i suoi anni di critica militante.

L'estremo rigore delle scelte e la capacità di tracciare giudizi lapidari e ben motivati circondavano la sua figura di stima, ma anche di una sorta di timore. Dagli scritti qui raccolti, si capisce infatti che non era persona disposta a venire a patti con le meschinità del mercato editoriale o a sottostare agli stanchi giochi del malcostume culturale: chiacchiere sul nulla, pigrizia e sciatteria, banalità rivestite da oscuro gergo accademico, bugie che aggirano il significato delle parole.



Chi si trova a scrivere di letteratura da questa raccolta trarrà preziosi consigli sull'arte della recensione: note sintetiche sul contenuto, scelta curata delle citazioni che possano mettere il lettore a contatto diretto col ritmo ed il "profumo" della scrittura dell'autore. E, a seguire, «il giudizio, che sarà, inevitabilmente, impressionistico, dettato dall'intuito, dal gusto e dall'esperienza: cos'altro mai potrebbe essere?». Questo solo passaggio fa capire tanto. Grazia Cherchi non scrisse recensioni "pubblicitarie" con dispendio di aggettivi e superlativi intercambiabili ad ogni autore segnalato, per il fatto che non considerò il libro come puro oggetto di mercato, ma molto di più. Né si limitò ad informare sulle novità librarie. Da appassionata lettrice si collocò invece *dalla parte di chi legge*, non stancandosi di esprimere giudizi di valore con libera intelligenza ed irresistibile ironia, mettendosi in gioco, sottoponendo il proprio pensiero a pubblico ripensamento, per dare punti di riferimento nella disorientante e patologica sovrapproduzione di carta stampata.

Molto sarebbe da aggiungere talmente il libro è ricco di motivi di riflessione e di interessanti flash su molti maestri del Novecento, ma poche righe non bastano. Ci limitiamo a colmare una curiosità: il bel titolo del volume è tratto dal diario di Peter Noll *Sul morire e la morte*: «Perché a nessuna società ferroviaria è mai venuto in mente di istituire scompartimenti per taciturni o per lettori?». Perché?

●**Grazia Cherchi**
Scompartimento per lettori e taciturni
Milano, Feltrinelli
286 pagine, 20 mila lire



In un'intervista che rilasciò al nostro giornale nel luglio del 1993, al quesito: «Il successo ha cambiato la tua vita, le tue abitudini?», Luciano Ligabue replicò: «Spesso ho sentito rispondere a questa domanda con un secco "no": non credo sia una risposta sincera; dire che nulla è cambiato è soltanto un'affermazione rassicurante per quelli che ascoltano e - soprattutto - per quelli che... lo raccontano. Il successo cambia le abitudini e la vita di tutti quanti e sfido a provare il contrario. (...) Credo di aver più di altri mantenuto salde radici grazie al fatto che per me il successo è arrivato a trent'anni, a un'età che permette di capire meglio quali sono le cose che contano veramente».

Dopo aver registrato queste affermazioni, non ci ha stupito - sebbene a quattro anni di distanza (e un periodo così lungo poteva aver cambiato comunque le cose visto il crescente successo del Liga) - la pubblicazione di un libro che racconta le storie del "suo" borgo, dei suoi amici. In queste pagine, dove memoria e racconto si legano inscindibilmente, troveremo il ricordo di una festa del "Primomaggio" (le sensazioni del protagonista che "affronta" l'emozione che solo il concerto nella Piazza di San Giovanni può dare), ripercorreremo la nascita della prima radio libera di Correggio e ci sembrerà di vedere i lineamenti di personaggi come Virus, Savana, Spiura, Genova, Pluto, Cosmo, Cico, Athos... Indimenticabile, però, ci è sembrato il tiro mancino giocato dal Condor a tutti quanti (forse perché in quel racconto i treni sono anche loro un po' protagonisti).

●**Luciano Ligabue**
Fuori e dentro il borgo
Milano, Baldini & Castoldi
186 pagine, 22 mila lire

Sergio Ramazzotti è un trentenne inviato-fotoreporter del mensile Gulliver. Cinque anni fa accettò la proposta di percorrere lo stesso itinerario della Paris-Le Cap, ma non con macchine da rally. «Nei mesi di marzo e aprile del 1992 - scrive in premessa - ho attraversato l'Africa dall'Algeria al Capo di Buona Speranza, con i mezzi pubblici: ho percorso 13.000 chilometri a bordo di camion, treni merci e passeggeri, taxi, furgoni, traghetti e barchini, e per alcuni tratti anche a piedi».

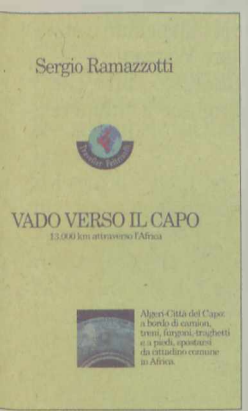
Munito di cartina dettagliata, macchina fotografica e ben dodici visti sul passaporto - che non gli risparmieranno comunque noie alle frontiere - il reporter inizia il suo viaggio ad Algeri per poi attraversare il deserto del Sahara lungo la pista di Tamanrasset e giungere in Niger, quindi in Nigeria, Camerun, Congo, Zaire, Zambia e Zimbabwe fino al Sudafrica.

Le pagine si riempiono di struggenti descrizioni di paesaggi insoliti e di incontri con persone che suscitano immediata umana simpatia: il malese Hmidou Mamadou, Leopold del Burkina Faso, Oumar e Meriem del Senegal

guidati dal miraggio italiano, Ahmed e Ali ex adolescenti combattenti del Ciad diretti in Francia, Amine Bouasa algerino, Destiny ex-autista improvvisato imprenditore nigeriano, Joseph profugo liberiano senza più lacrime, gli americani William Dominique e Jeanne insegnanti in missione nel Gabon, Samuel Vonka insegnante di matematica, Pierrette Bazata funzionaria amministrativa in Congo e Mathilde ferroviera zairese.

Man mano che l'avventura procede, Ramazzotti ci rivela quanto è stato "contaminato" dal modo di vivere e pensare africano, arricchendosi di ottimismo incrollabile, pazienza, umiltà e indolenza, perdendo il concetto di orario e di ritardo, ridimensionando l'importanza del bagaglio, acquisendo quel certo fatalismo che lascia che gli eventi decidano da sé, e soprattutto sperimentando la solidarietà tra i disperati, bianchi o neri che siano. Di fronte alla fatica inimmaginabile degli spostamenti, cresce nel protagonista l'odio per gare come il rally Parigi-Città del Capo: «stupido e costoso gioco che fa percorrere le strade dei poveri con i mezzi dei ricchi».

Nel resoconto dato alle stampe, Ramazzotti ricostruisce la storia travagliata di popoli e paesi non ancora pienamente affrancati dal colonialismo. Pur essendo il libro uscito a fine '96, già molte pagine andrebbero riscritte e aggiornate. Tuttavia, ciò che più avvince in questo resoconto di viaggio è la descrizione di come in ognuno dei luoghi attraversati sia avvenuto qualcosa che ha cambiato nel protagonista l'idea di Africa, di amicizia, di uomo, di viaggio e di razzismo. Con esso ci avviciniamo ad intuire ciò che comunemente chiamano *mal d'Africa*.



● **Sergio Ramazzotti**
Vado verso il Capo
Milano, Feltrinelli
260 pagine,
25 mila lire

Stati Uniti, anni Trenta, il protagonista è un redattore che per tutto il romanzo non avrà altro nome che Signorina Cuorinfranti, nomignolo guadagnato perché cura una rubrica popolare di lettere e di consigli, per merito della quale il suo giornale gode di una buona diffusione fra il pubblico femminile. Signorina Cuorinfranti ha accettato l'incarico come fosse uno scherzo, per poter poi passare a scrivere di altro, ma le lettere sgrammaticate di Disperata, di Madre-cattolica, di Cuore-spezzato, di Stanca-di-tutto, di Spalle-larghe lo coinvolgono più di quanto avesse pensato. Si accorge che quei messaggi sono «appelli profondamente umili per ottenere consigli di ordine morale e spirituale, che si tratta di espressioni inarticolate di una sofferenza autentica», e scopre con angoscia che i suoi corrispondenti lo prendono sul serio. «Per la prima volta è costretto ad esaminare i valori su cui è basata la sua vita. Questo esame gli dimostra che è lui la vittima dello scherzo, non viceversa».



La grande industria del sogno non offre che risposte irreali e assurde alla dolente alienazione, e di questo il protagonista diviene cosciente disinnescando il repertorio di illusorie compensazioni: la normalità di un rapporto coniugale, la fuga nella natura, la ricchezza, l'arte, il suicidio, la droga. Lui, surrogato povero e moderno del confessore, si incaglia nell'illusione mistica alla ricerca di un Dio, in un'epoca che ha già sacrificato valori, spiritualità e divinità e che diffonde generosamente, attraverso gli strumenti della comunicazione di massa, falsa coscienza di sé e parole/pensieri/vite preconfezionati. Signorina Cuorinfranti soccombe in modo tragicomico quando supera la barriera cartacea e si lascia coinvolgere dalla vita reale di Delusa-dal-marito-tubercolotico.

Con grande acutezza e preveggenza - siamo nel 1933 - West riesce a farci udire gli scricchiolii della pervasiva industria della comunicazione non attraverso la tecnica di un romanzo di denuncia. Signorina Cuorinfranti è infatti un anti-eroe che rivela la sua storia attraversando i quadri di un fumetto dai dettagli dilatati e con conversazioni bloccate, in un tempo sempre presente e privo degli echi della memoria. L'irresistibile umorismo a tratti si tinge di freddo sarcasmo, tuttavia l'autore non approda mai al cinismo annientante e tratta con sincera *pietas* le persone che hanno bisogno di una rubrica di lettere e di consigli per cercare un senso della propria esistenza.

Nathanael West (pseudonimo di Nathan Weinstein, 1903-1940) è un grande scrittore che da un punto di vista eccentrico, nella sua breve vita, ci ha donato una delle prime e più potenti analisi della civiltà dei media. Di lui consigliamo anche *La vita in sogno di Basso Snell* (1931), *Un milione tondo tondo* (1934) e l'ultimo romanzo *Il giorno della locusta* (1939), nato da una lucida e spietata ricognizione del mondo hollywoodiano.

● **Nathanael West**
Signorina Cuorinfranti
Roma, Edizioni e/o
124 pagine, 14 mila lire

La ferrovia qui descritta ebbe vita breve: progettata intorno al 1865, entrò in esercizio il 15 giugno 1868 per poi chiudere il 1° novembre 1871. La *Mont-Cenis Railway* collegava Susa a Lanslebourg e nacque grazie alla vivace iniziativa di tecnici e imprenditori britannici. La necessità di un collegamento rapido tra il Piemonte e la Savoia aveva già fatto individuare il tracciato ferroviario più breve attraverso il traforo delle Alpi sotto il colle del Fréjus, fra Bardonecchia e Modane. L'impresa caldeggiata da Cavour si prospettava però di lunghissimo periodo (dai 20 ai 25 anni) e ciò diede l'occasione alla Brassey e C. di proporre al Governo piemontese l'alternativa di una tratta di superficie attraverso il valico del Moncenisio, utilizzando parte della grande strada costruita 50 anni prima per volere di Napoleone. Piemonte e Francia diedero l'assenso alla costruzione senza alcun impegno finanziario, che fu sostenuto interamente dalla compagnia britannica.

Il movente di tale investimento nasceva dalla necessità di trovare un collegamento fra la Gran Bretagna e le Indie più veloce di quello per mare dai porti di Calais, Marsiglia, Alessandria d'Egitto con successivo transito attraverso l'istmo di Suez. L'alternativa ferroviaria Lione-Torino-Bologna-Ancona-Brindisi sarebbe stata più breve e più veloce: l'unico tratto mancante era l'attraversamento alpino, e la *Mont-Cenis Railway* per molti anni avrebbe potuto godere l'esclusiva di un collegamento strategico. Per diversi motivi l'investimento non diede i ricavi auspicati, e il traforo del Fréjus - inaugurato ben prima del previsto, il 17 settembre 1871 - tolse ogni margine di recupero all'impresa britannica. Vani furono i tentativi di far rilevare la ferrovia dai comuni della zona, o di proporre il riutilizzo del materiale per un collegamento Cuneo-Ventimiglia.

L'interesse per la ferrovia del Moncenisio non sta solo nella sua storia, ma nelle ardite soluzioni tecniche a suo tempo adottate per la realizzazione di una linea di alta montagna risolvendo il grosso problema dell'aderenza delle ruote motrici alla rotaia. Questa breve tratta permise di sperimentare e perfezionare il sistema ideato da J. B. Fell, che consisteva nell'adozione di ruote motrici ausiliarie orizzontali fortemente premute su una rotaia centrale non dentata, usata come guida nelle curve strette e per il freno supplementare. Tale sistema fu applicato anche in Brasile, Nuova Zelanda, in Francia e sull'isola di Man, dove è ancor oggi operante.

Il volume, corredato di esaurienti dettagli tecnici, notizie, disegni e foto, è rivolto ai lettori più esigenti e più ghiotti di nozioni di ingegneria ferroviaria.

● **Enrico Pieri**
La ferrovia del Moncenisio
Sant'Ambrogio
(Torino), Susalibri
(Tel. 011/939662)
168 pagine,
22 mila lire



Racconto del mese

Il racconto «Parallelo» *di* ***Bruno Pappalettera*** *(Milano), dopo duro dibattimento in redazione (pardon!) giuria, ha dovuto cedere questa pagina e raggiungere il nostro sito* ***www.amicotreno.com***

Dovete sapere che ogni autore riceve puntualmente una lettera di ringraziamento e qualche nota in merito al testo in concorso. Iniziano ora ad arrivare messaggi di ringraziamento al ringraziamento in un simpatico ping-pong epistolare. Rilanciamo in questa sede il nostro grazie a Elisabetta Antichi di Pisa, che vedendo pubblicato «Il primo giorno» sul numero di marzo-aprile (lo ricordate?) ha provato "meraviglia, gioia e anche un po' di commozione" e ha ritenuto doveroso comunicarlo. Le regole del concorso ormai le sapete, proviamo quindi a riassumerle in pochissime parole: abbonati - raccomandata - indirizzo completo - racconti inediti, non scopiazzati e brevi (limite 4 mila battute) - argomento: treno e dintorni. Se potete, non scrivete di amori passati presenti futuri (se dovessimo generalizzare, da questo osservatorio parrebbe che mezza Italia si è conosciuta e innamorata o disamorata su un treno o tramite esso). Se non potete, vi leggeremo ugualmente volentieri. Non prendeteci però per dei cinici, solo vogliamo consigliarvi altri temi, e ce ne sono davvero un'infinità, basta evocarli.

Vite in treno

di Matteo Negri - Voghera (Pavia)

E adesso chi è questo? Perché mi fissa così intensamente? I suoi occhi scuri, dietro gli occhiali dalla montatura in metallo, devono essere stati belli una volta.

Porta un rivolo di barba tutto intorno alla bocca e sul mento, mi sembra che gli umani lo chiamino pizzetto... deve essere la moda, ne ho visti molti conciati così in questi ultimi anni!

E adesso che fa?

Sta guardando il mio vicino; io lo chiamo *La Botte*, è un bullone, di quelli che senza fatica sostengono, sui treni, il maniglione verticale che sta a lato delle porte, quelle con la "pedana", che se la pesti resti dentro come un allocco.

Io sono una vite, una di quelle con l'incisione a stella sulla faccia; sono un po' arrugginita ma ho ancora la filettatura forte e ce ne vorrà prima che mi stanchi di tenere questo pannello inchiodato (si fa per dire, non farei mai pubblicità alla concorrenza!) al suo posto.

Sono trent'anni che con il mio amico viaggio avanti e indietro, indietro e avanti sulla tratta Milano-Genova.

Eh già, cosa farei per cambiare più spesso linea, per conoscere posti nuovi, gente nuova...! In ogni caso, se non fosse per certi spifferi, direi che sono felice. Felice di stare sul mio treno... l'adoro, ha un'aria così retro!

E' di quelli tutto oro, skai e simil-legno sui quali, se hai la pazienza di scegliere ogni volta uno scompartimento diverso, puoi farti una cultura sulle città d'Italia o sui grandi pittori del passato; è di quelli con i "ribaltabili", che se fai cenno di metterci i piedi sopra, i presenti t'inceneriscono con occhiate schifate; e ancora, è di quelli col "riscaldamento autonomo" che, se funzionasse (benedetta una volta tanto l'inefficienza delle EffeEsse), farebbe scoppiare interminabili battaglie tra i pendolari accaldati e quelli freddolosi; è di quelli con le "cuciture rompicapo", sicuramente brevettate perché in nessun altro posto le trovi; e poi è di quelli con gli specchi... gli specchi, delizia di ogni Narciso-pendolare, montati sempre troppo in alto per poterli usare da seduto e troppo in basso per usarli stando ritti, tanto che occorre sollevarsi al rallentatore, rimanendo a mezz'aria, in posizione "modello papera", finendo comunque per fare la figura del vanitoso che contempla la propria beltà.

... Accidenti! Che sguardo indagatore ha questo pendolare; a tratti è serio, a tratti è divertito!

Nel momento in cui fa la versione seria, mi sembra di vederlo con un cacciavite o una chiave inglese in mano che tenta di fare la festa a me e al mio forzuto amico.

Per fortuna siamo già a Voghera! Sembra essere la sua fermata - se no che ci starebbe a fare sulla porta, vicino a me e al mio paffuto compagno di viaggio? Elementare Watson!

Sì, sì, è la sua fermata; è già sceso... Brrr, che freddo, speriamo che si sbrighino a chiudere la porta!



Iniziative

CALENDARIO

Ritmi e colori cubani alla stazione di Pescara

La stazione di Pescara ospita per tre settimane, **a partire dal 14 agosto**, il *1° Festival della cultura cubana*.
La manifestazione, organizzata dall'Associazione nazionale di amicizia Italia-Cuba, con la partecipazione del Ministero della Cultura di Cuba, della Regione Abruzzo e della Provincia di Pescara, vedrà la presenza di un numerosi artisti cubani: gruppi musicali, folkloristici, teatrali, scrittori, attori, pittori, scultori, artigiani.
Gli artisti si esibiranno nelle aree dell'ex tracciato ferroviario, mentre alcune mostre di arte e artigianato saranno allestite all'interno della stazione.
Il Festival è la prima iniziativa in Italia organizzata in collaborazione con il Ministero cubano, che vede l'Abruzzo quale punto di riferimento e di incontro per valorizzare la musica e la cultura di Cuba.
Durante la manifestazione, d'intesa con gli Enti locali, sarà possibile visitare l'Abruzzo con il treno, attraverso interessanti pacchetti turistici e, per i possessori della "Carta Amicotreno", ci sarà la possibilità di usufruire di molteplici agevolazioni.

Dario Recubini

Progetto "Vivi la provincia" di Vibo Valentia: treno delle vacanze gratis per i turisti

Vivi la provincia di Vibo Valentia è un progetto per far conoscere al resto del Paese il litorale e le spiagge sulle quali annualmente confluisce il 50 per cento del turismo calabrese, oltre che per promuovere e valorizzare i prodotti locali.
Per la stagione estiva, la Provincia ha stipulato un accordo con i Comuni di Lamezia Terme, Curinga e Rosarno (stazioni termine corsa fuori territorio provinciale) per mettere a disposizione dei turisti che arriveranno sul litorale vibonese (ove primeggiano Tropea, Parghelia, Zambrone, Capo Vaticano, S. Maria di Ricadi, Joppolo, Nicotera) un treno sul quale si potrà viaggiare gratis da Lamezia Terme a Rosarno.
A seguito di specifico accordo stipulato con i sindaci dei comuni interessati e con le Ferrovie dello Stato, entrerà in funzione **dal 20 luglio al 20 settembre**, il treno denominato *Costa degli Dei*, che effettuerà otto corse giornaliere.
L'iniziativa consentirà ai turisti che arrivano nella provincia di Vibo Valentia di muoversi liberamente, spostandosi gratuitamente da una località all'altra. Proprio nel periodo in cui si prevede il tutto esaurito negli alberghi e nei villaggi della costa vibonese.
Per l'istituzione del "treno delle vacanze" Provincia e Comuni hanno stanziato ottanta milioni di lire. Il treno avrà un "look" tutto particolare e sarà facilmente individuabile.

Mick Bagalà

Luglio e agosto in Calabria

Bagnara - *Sagra del pescespada*, con assaggi di spaghetti al "salmoriglio" e pescespada in tutti i gusti (**prima decade di luglio**).
Catanzaro - *Festa patronale di San Vitaliano*, processione e spettacolo di un gruppo folkloristico, con canti e costumi tradizionali (**mercoledì 16 luglio**).
Tropea - *Raduno folkloristico regionale*. Vi partecipano i migliori gruppi delle province calabresi, con balli e danze nelle strade cittadine nel pomeriggio e, alla sera, grande spettacolo in piazza, sagra del pesce con degustazione e divertimenti per tutti (**2ª decade di luglio**).
Palmi - Famosa *processione di S. Rocco*, nel pomeriggio del **16 agosto**.
Gli uomini a piedi nudi indossano per penitenza una "cappa di spine" sul dorso scoperto, mentre le donne portano una corona di spine, con l'immagine del Santo sul petto e un cero in mano.
L'avvenimento richiama un grande numero di fedeli, provenienti da varie parti della Calabria. Festeggiamenti in città e fuochi pirotecnici ai piedi del Monte S. Elia.
Scilla - *Festa di Rocco Patrono*. Caratteristiche processioni nei rioni di Scilla e nell'incantevole "marina grande". Fuochi pirotecnici in piazza e sul mare (**dal 16 al 21 agosto**).
Roccella Jonica - *Sagra del pesce azzurro* e *Festival Internazionale del Jazz*. Concerti pomeridiani in città e serali al castello (**ultima decade di agosto**).
Soverato - *Festa del mare*. Processioni delle imbarcazioni da pesca e da turismo (**venerdì 15 agosto**).

M. B.

In Emilia Romagna, tra feste e sagre...

In Emilia Romagna l'estate arriva accompagnata da un treno carico, carico di... proposte per il tempo libero. Anche per chi non è proprio in vacanza, si moltiplicano infatti le possibilità di impiegare piacevolmente i propri fine settimana o anche solo una parte delle lunghe giornate d'estate.
Per **domenica 20 luglio**, c'è un simpatico appuntamento per gli amanti della... patata. Si tratta di un itinerario turistico-gastronomico, su treno a vapore, organizzato in occasione della manifestazione biennale dedicata alla *patata di Budrio*, tra Bologna e Molinella, lungo la ferrovia suburbana Bologna-Portomaggiore, con fermate previste a Castenaso, Budrio e Mezzolara. Si parte da Bologna alle ore 9.30 circa, si fa una sosta a Molinella e si riparte per Mezzolara, dove ci si ferma fino alle 18.00. Qui si troveranno stand gastronomici, esibizioni folkloristiche, sfilata di cavalli e altri divertimenti. Il rientro a Bologna è previsto intorno alle 19.00. *Per maggiori informazioni rivolgersi alla segreteria del "Consorzio patata tipica di Bologna" di Budrio (tel. 051/808246, al mattino dei giorni feriali).*
Sempre per il mese di **luglio**, segnaliamo il tradizionale ciclo di *Feste Medioevali* organizzate dal Comune di Brisighella, a partire **da venerdì 4 fino a domenica 13**. Si tratta di un evento davvero "imperdibile", per la ricchezza del programma: banchetti medioevali, sfilate, spettacoli e rappresentazioni in costume, nell'affascinante scenario della singolare cittadella. Quest'anno sono stati organizzati insieme al Trasporto Locale Emilia Romagna, alcuni treni "dedicati": per sabato 5/7, un treno da Firenze, con fermate a Borgo S. Lorenzo e Pontassieve, lungo uno splendido itinerario; nella stessa giornata, un treno da Reggio Emilia, con fermate a Modena, Bologna C.le, Imola e Faenza. Per la giornata di domenica 6/7, è invece in programma un treno da Rimini, con fermate a Cesena, Forlì, Faenza. L'arrivo a Brisighella è sempre nel tardo pomeriggio, per consenti-

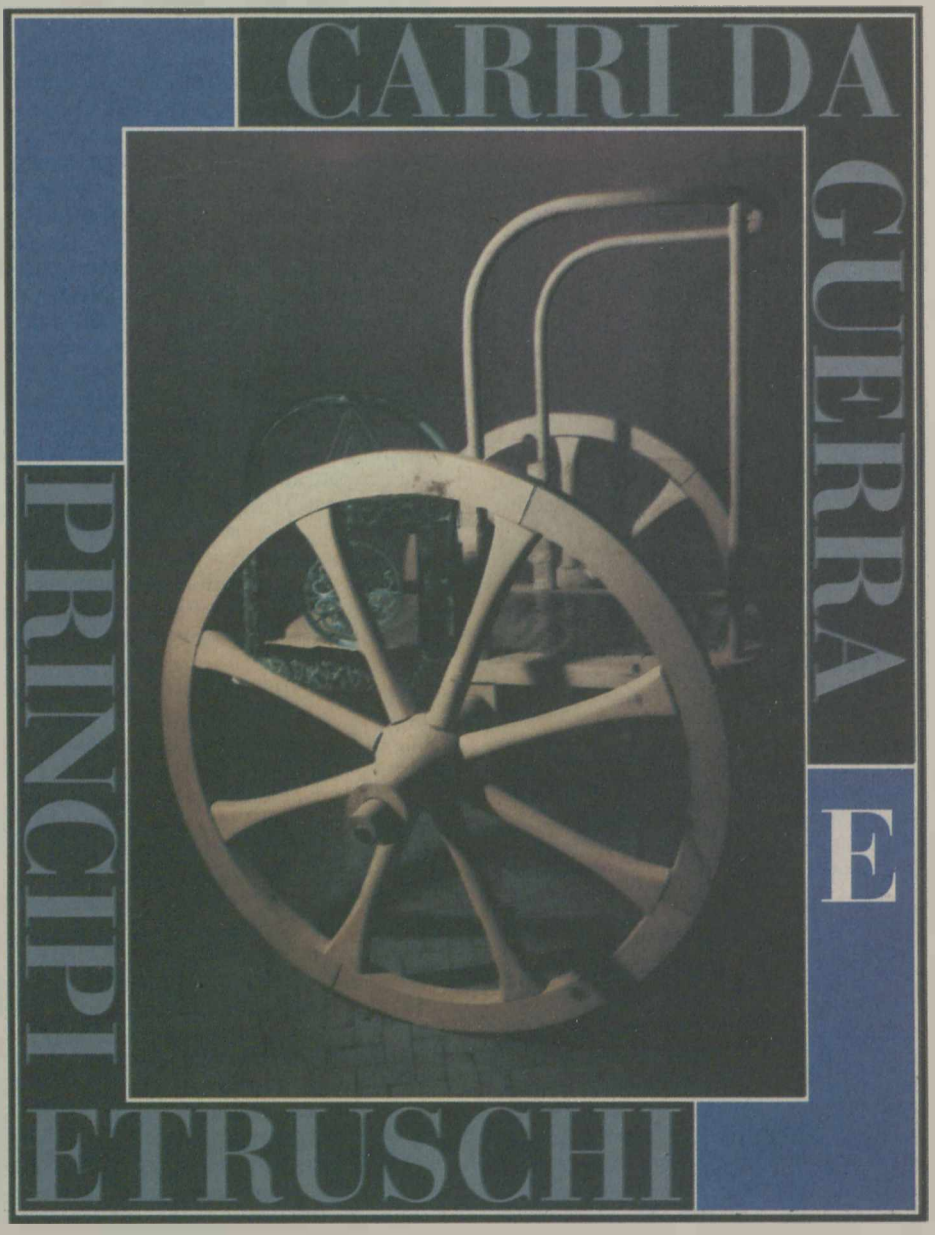
re ai visitatori di degustare la cena ed assistere agli spettacoli. Il ritorno è intorno alle 24.00. *Per informazioni ed acquisto biglietti rivolgersi a "Brisighella Medioevale S.r.l." (tel. 0546/81706 - Fax 0546/994000).*

Stefania Pizi

Nasce nella provincia di Viterbo il Parco Storico-Archeologico e Ambientale d'Europa

La provincia di Viterbo, nota anche come *Tuscia*, si estende con i suoi settanta comuni, tra Roma, la Toscana, il Mar Tirreno e l'Umbria.
È una zona dal paesaggio incomparabile, ricca di arte, di memorie storiche e di notevolissime testimonianze di una civiltà per molti versi ancora misteriosa: quella degli Etruschi.
Un territorio da scoprire e promuovere, conservare e valorizzare.
La Provincia di Viterbo ha ottenuto dalla Regione Lazio l'approvazione della legge istitutiva per la nascita del *Parco Storico-Archeologico e Ambientale d'Europa*.
L'iniziativa mira al recupero del patrimonio archeologico, storico ed ambientale della provincia, utilizzando strumenti gestionali assolutamente innovativi, che vedono l'istituzione di forme diversificate di associazioni e servizi, con un notevole impegno di sinergie pubbliche e private.
Con la realizzazione del Parco si vuole proporre la creazione di itinerari integrati tra le varie realtà, con nuovi stimoli per l'artigianato e per il turismo di qualità.
Un concetto innovativo: il parco non più inteso come spazio delimitato, ma concepito come territorio aperto ai turisti e ai residenti della provincia. Gli itinerari si snodano lungo una vasta area di interesse archeologico (che annovera le necropoli di Vulci, Tuscania, Canino, Norchia, Tarquinia, con il suo museo e le tombe dipinte, risultato della simbiosi artistica tra gli Etruschi e la Magna Grecia) ed anche lungo un percorso ricco di vestigia medioevali e rinascimentali (Viterbo, la città dei Papi, con il suo quartiere medioevale e le sue fontane, il Palazzo Farnese di Caprarola, Villa Lante, le chiese romaniche di Tuscania, il Parco dei Mostri di Bomarzo).
Nel rilancio della Tuscia, si colloca la mostra *Carri di Guerra e Principi Etruschi*, aperta da maggio fino all'11 ottobre al Palazzo dei Papi di Viterbo, un avvenimento di grande valore scientifico, un contributo per approfondire la conoscenza della vita degli Etruschi ed anche quella della storia dei mezzi di trasporto. Carri e calessi facevano parte delle tombe dei principi e dignitari etruschi.
Per oltre dieci anni l'Istituto Etrusco Italico del Cnr ha svolto una serie di indagini scientifiche, volte a precisare il significato del fenomeno, giungendo a conclusioni ancora inedite. Scopo della mostra è appunto illustrare il risultato di una ricerca così importante e renderlo accessibile non solo agli addetti ai lavori, ma anche al grande pubblico.
L'esposizione, che si estende su un'area di oltre 600 mq, con più di cento reperti originali, è articolata in due sezioni, la prima rigorosamente scientifica, la seconda di carattere più divulgativo, che prevede anche convegni sulla storia e l'evoluzione dei mezzi di trasporto.
Molte le iniziative a corredo della manifestazione, tra le quali pacchetti turistico-culturali con visite guidate ai musei e alle necropoli della Tuscia.
Il mezzo di trasporto ferroviario contribuisce ad estendere la manifestazione nel territorio. Le Fs, con la Direzione Regionale trasporto locale del Lazio e l'Asa Passeggeri, hanno voluto partecipare all'iniziativa come protagonisti dei collegamenti in ambito regionale. L'evento è infatti una grande opportunità di riscoperta dei mezzi di trasporto su rotaia e costituisce un significativo esempio di come la rete di trasporto possa influire positivamente nella fruizione e nella valorizzazione del territorio e delle sue risorse.
Agli abbonati Metrebus sono riservate particolari facilitazioni (ingresso alla mostra a prezzo ridotto, sconti sull'acquisto del catalogo e sui pacchetti turistici e visite esclusive).

Daniela De Lisi



Macerata Opera '97 sesta edizione del Treno della Lirica

Si ripete per l'estate '97 il *Treno della Lirica*, che vede ancora una volta la stretta collaborazione tra la Direzione Regionale trasporto locale Marche, il Marketing Turismo e Charter e l'Associazione Arena Sferisterio di Macerata.
Partita in sordina nel 1992 con sole quattro corse da Riccione, l'iniziativa dei treni dedicati agli spettacoli lirici ha riscosso nel corso degli anni sempre maggiori consensi e oggi offre un programma ancora più ampio, che prevede 9 viaggi con treni speciali, dotati di 4 carrozze di 1ª classe serie "A" gran comfort tipo salone, climatizzate, per una disponibilità complessiva di 192 posti a sedere ciascuno.
Abbinati alle opere in calendario, saranno effettuati 3 treni speciali da Rimini, 4 da Pescara e 2 da Bologna.
Da Rimini: *Lucia di Lammermoor* (**domenica**



10 agosto), *Faust* (**mercoledì 13 agosto**), *Nabucco* (**sabato 16 agosto**). Gli orari di partenza dei treni sono: Rimini 16.30, Riccione 16.40, Cattolica 16.47, Pesaro 17.01, Fano 17.11, Senigallia 17.25, Falconara 17.38, Ancona 17.52, Loreto 18.12, Porto Recanati 18.19, Civitanova 18.38, Macerata arrivo ore 19.20.

Da Pescara: *Nabucco* (**mercoledì 6 agosto**), *Faust* (**venerdì 8 agosto**), *Nabucco* (**martedì 12 agosto**), *Lucia di Lammermoor* (**giovedì 14 agosto**).

Orari di partenza dei treni: Pescara 16.55, Montesilvano 17.02, Silvi 17.08, Pineto 17.15, Roseto 17.24, Giulianova 17.39, Alba Adriatica 17.49, S. Benedetto 18.00, Porto S. Giorgio 18.17, Civitanova 18.38, Macerata arrivo ore 19.20.

Da Bologna: *Nabucco* (**domenica 3 agosto**), *Lucia di Lammermoor* (**giovedì 7 agosto**). Orari di partenza dei treni: Bologna Centrale 15.30, Rimini 16.40, Ancona 17.50, Civitanova 18.38, Macerata arrivo ore 19.20.

Tutti gli spettacoli si terranno nell'Arena Sferisterio di Macerata, con inizio alle 21.30. L'orario dei treni potrà subire lievi variazioni per esigenze di servizio e per il viaggio di ritorno resta vincolato alle fine dei singoli spettacoli. I prezzi, che comprendono viaggio, spettacolo e cena, sono: 160 mila lire per il settore centrale e 125 mila lire per il settore A.

Per informazioni e prenotazioni si può telefonare al n. 0733/230735-233508. Le prenotazioni possono essere fatte anche presso le maggiori agenzie di viaggio della Riviera adriatica.

Luigi Rinallo

Civitanova Marche: arte, gastronomia e umorismo

Dal 28 luglio al 10 agosto si svolge a Civitanova Marche (Macerata) la seconda edizione del *Festival di gastrumorismo*, un viaggio interattivo tra gastronomia e umorismo. "Gastrumorismo" nell'arte (con una mostra del vignettista Ro Mercenaro), nel cinema (con la proiezione di due film sul tema), nella letteratura (con la presentazione di alcuni libri sull'argomento), nel teatro comico/cabaret (con una serie di spettacoli) ed un concorso per nuovi comici (l'unico in Italia a soggetto gastronomico). Quest'anno il Festival si avvale anche della collaborazione della Fiera *Marche in tavola*, ovvero la rassegna del cibo di qualità, che da diversi anni si tiene nella città marchigiana.



Arnoldo Ciarrocchi, *Paesaggio con natura morta*, 1983.

Dal 5 luglio al 30 settembre la Chiesa di S. Agostino, a Civitanova Alta, ospita un'antologica di **Arnoldo Ciarrocchi**, un artista che nei paesaggi di mare e colline degli itinerari marchigiani e in particolare nelle scene di vita quotidiana del suo "borgo natio", Civitanova Alta appunto, ha trovato spesso ispirazione. In mostra 150 opere, tra dipinti, acquerelli, disegni e incisioni, datate 1937-1997.



Un treno d'epoca in Molise

Lo scorso 24 aprile, con il viaggio inaugurale sull'itinerario Campobasso-Isernia-Pescolanciano, è avvenuta la presentazione del *Treno d'Epoca*, composto da due Aln 773 con una capacità di 146 posti a sedere, fortemente "voluto" dalla Direzione Regionale Fs del Molise e completamente restaurato dall'Officina manutenzione locomotive di Sulmona. Il treno speciale si è mosso da Campobasso verso Isernia, proseguendo per Carpinone e Castel di Sangro e rientrando a Pescolanciano. Qui - nello splendido castello medioevale dei Duchi D'Alessandro - si è tenuta un'interessante tavola rotonda sul tema "In Molise con il treno d'epoca per lo sviluppo turistico", alla quale sono intervenuti il Presidente della Provincia di Isernia, il Sindaco della città, i sindaci dei Comuni interessati alla rivisitazione turistica della suggestiva linea ferroviaria Sulmona-Carpinone, numerosi giornalisti e qualificati operatori turistici.

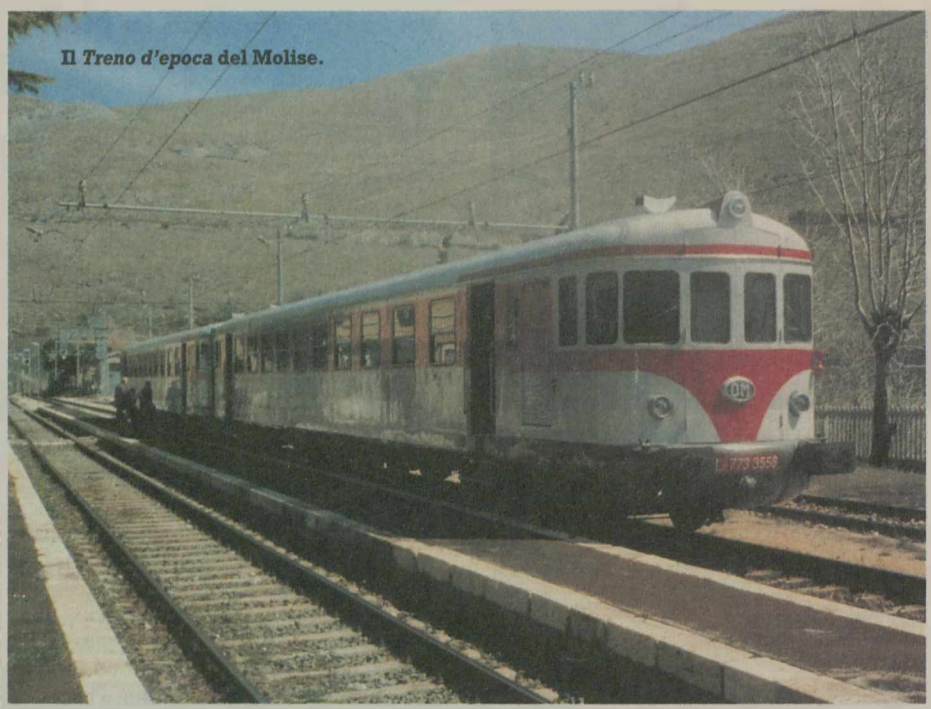
Il *treno speciale* è il primo esperimento di promozione turistica nell'ambito di un progetto che vede la Direzione Fs Trasporto locale del Molise giocare un ruolo di forte spinta, al fine di incrementare - di concerto con tutti gli Enti interessati - flussi turistici veicolati in treno, e vuole essere anche uno stimolo alla crescita di strutture turistiche, per valorizzare tutto il patrimonio culturale ed ambientale del Molise legato alla tratta ferroviaria Isernia-Carpinone-Castel di Sangro.

Lungo questo itinerario, in estate, si svolgono alcune manifestazioni locali di sicuro interesse.

Iniziamo con la *Sagra della pezzata*, una manifestazione che richiama le antiche abitudini dei pastori e che ha luogo **la prima domenica di agosto** a Capracotta (comune in provincia di Isernia, che quest'anno ha ospitato per la prima volta i Campionati nazionali di Sci di Fondo), nella splendida cornice naturale di Prato Gentile (1.600 m di altezza). Tra canti e balli, si possono gustare pezzi di agnello e di capretto cotti alla brace o in altri fantasiosi e gustosissimi modi. Consigliamo anche una visita alla zona: sui monti che circondano Capracotta vivono alcuni esemplari di lupo appenninico e, vicino al monte Capraro, volteggia ancora l'aquila. Capracotta è raggiungibile in treno lungo la linea ferroviaria che da Isernia porta a Sulmona.

Un'altra località da non perdere è Scapoli, il paese della zampogna. Vi sopravvivono, e con profitto, le botteghe artigiane, che **nel mese di luglio** espongono in paese la propria produzione nella ormai famosa *Mostra mercato della zampogna*. Le origini di questo strumento, emblema della civiltà contadina, sembra risalgano all'epoca dei Sanniti. Secondo la tradizione storica, un reparto di zampognari fu utilizzato dai Romani in alcune campagne militari per spaventare i cavalli delle milizie avversarie con il suono prodotto dai loro strumenti, sino a quel momento sconosciuto.

Il Molise, ed in modo particolare quello "alto", è ormai conosciuto anche come patria del tartufo. In paesi come S. Pietro Avellana, che ne è un po' la capitale, Vastogiorardi, Carovilli e Castel del Giudice, si trovano tartufo bianco e

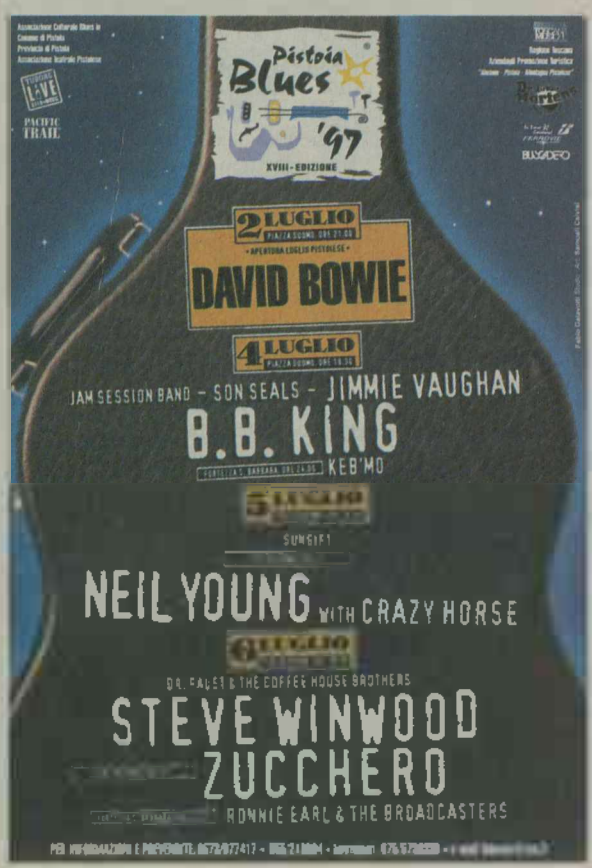


Il *Treno d'epoca* del Molise.

tartufo nero di qualità eccellente. Proprio in S. Pietro Avellana, **la seconda domenica di agosto**, si svolge la *Sagra del tartufo*. È il periodo in cui si possono acquistare e degustare tartufi saporiti e profumatissimi di tutte le "taglie": una giuria di intenditori assegnerà i premi ai più grandi. Sarà anche possibile vedere in azione, in una gara a premi, i cani da tartufo nel momento in cui scoprono i prelibati tuberi. Suggeriamo infine una visita a Pietrabbondante, identificata da alcuni storici con la "Bovianum Vetus" capitale dei Sanniti, nominata più volte dallo storico romano Tito Livio. Il maggiore appuntamento culturale del luogo è la rassegna teatrale che viene organizzata nel periodo estivo presso il famoso teatro italico in località Calcatello, con l'esibizione di compagnie teatrali di rilievo nazionale e internazionale.

Rodolfo Valentini

Pistoia Blues '97, in treno conviene



Il 2, 4, 5 e 6 **luglio** si svolge la XVIII edizione di *Pistoia Blues*, che quest'anno vuole celebrare la "maggiore età" con un cartellone davvero prestigioso. Apre, mercoledì 2 luglio, David Bowie, che suona a Pistoia in prima nazionale; venerdì 4 luglio è la volta di B. B. King, sabato 5 una grande star sostituirà sul palco Neil Young (che ha annullato il tour perché infortunato) e, in chiusura, domenica 6, grande esibizione di Zucchero: un lungo weekend tra le atmosfere blues, soul e rock.

Le Fs, vista la positiva esperienza dello scorso anno, rinnovano le proposte riservate ai viaggiatori per l'occasione:

- riduzione di 3 mila lire sul biglietto d'ingresso al Festival;
- punto informativo nella stazione di Pistoia, con biglietteria dedicata ed assistenza ai viaggiatori;
- ampia scelta fra i collegamenti ordinari per Pistoia da Firenze, Viareggio/Lucca, Pisa; e treni straordinari al termine degli spettacoli per Firenze e Pisa, in coincidenza con i treni notturni della lunga percorrenza.

Mauro Scarpi

Estate valdostana tra natura e ricordi d'altri tempi

La Valle d'Aosta, accanto ad un unico e preziosissimo patrimonio naturale, che da solo basta ad appagare il desiderio di concedersi una meritata evasione all'aria aperta, offre per l'estate '97 una serie di appuntamenti capaci di soddisfare tutti i gusti, ad iniziare dalle tradizionali feste che da sempre catturano l'attenzione di migliaia di turisti. Tra le manifestazioni gastronomiche citiamo la *Sagra della polenta* il **5 luglio** a Nus, e la 5^ edizione della *Festa della focaccia*, il **12 luglio** a Saint Marcel (entrambe sulla linea ferroviaria Torino-Aosta). A coloro che ai piaceri della cucina preferiscono una sana attività fisica consigliamo alcune escursioni. Per gli appassionati delle due ruote, in particolare, quelle che si effettuano tutti i venerdì, a partire dal 4 luglio, in mountain bike - con maestro - lungo le strade dell'Alta Valle, ai piedi del Monte Bianco (per informazioni rivolgersi alla Pro Loco di Pré Saint Didier tel. 0165/87817). Sono previste anche camminate, sempre con accompagnatore, per raggiungere diversi rifugi della Valle, oltre ad entusiasmanti discese in rafting lungo la bizzarra, indomabile Dora Baltea.

Non dimenticate di curiosare tra i numerosi mercatini dell'antiquariato che si terranno quest'estate a Verres, Aosta, Morgex e a Courmayeur, mentre, se volete assaporare il gusto delle tradizioni, non perdete il *Festival folk* **dal 30 al 31 luglio** a La Salle e le leggendarie *Batailles de Reines* di Saint Vincent, **il 27 luglio**, e di Avise, il **3 agosto**.

Anche quest'anno la Direzione Regionale Fs della Valle d'Aosta ha organizzato, in collaborazione con l'Apt di Courmayeur, l'effettuazione nel periodo estivo - **dal 27 luglio al 2 agosto** - del *Treno a Vapore*, con 14 corse lungo il tratto di linea Aosta-Pré Saint Didier. Durante il percorso verranno distribuiti gratuitamente alcuni prodotti locali e, parallelamente, sono previste visite guidate alla "Aosta archeologica". **Dall'1 al 10 agosto**, nella saletta espositiva presso le Porte Pretoriane di Aosta sarà aperta la mostra fotografica *Due ferrovie una regione: la ferrovia in Valle d'Aosta tra storia e ambiente*, organizzata dal gruppo ferroamatori valdostano (orario dalle 10.00 alle 12.30 e dalle 15.30 alle 20.00). *Per informazioni si può telefonare al n. 0165/239541.*

Edoardo Gorzegno

Arte Antica a Venezia

Dal **28 agosto al 7 settembre**, nella prestigiosa sede de Le Zitelle, sull'Isola della Giudecca a Venezia si riuniranno oltre sessanta antiquari italiani e stranieri per presentare mobili, dipinti, tappeti, ceramiche, argenti e oggetti di ogni epoca e provenienza, con alcuni pezzi di rara fattura.

Sempre nell'ambito dell'esposizione *Arte Antica a Venezia*, si terranno due mostre. Una sala verrà dedicata ai vetri di collezione, con una selezione di circa 120 vetri soffiati e *façon de Venise*. Si potranno ammirare vasi, ampolle, reliquiari, cornici, recipienti alchemici del XVII



Pittore austriaco del XVII secolo.

e del XVIII secolo, dalle affascinanti forme aeree e leggere, provenienti da una collezione privata mai esposta al pubblico. Oltre ai vetri di produzione veneziana saranno presentati vetri toscani, modenesi, di manifattura tedesca e spagnola.
Un'altra sala di *Arte Antica* renderà omaggio a Rosalba Carriera, con una preziosa esposizione di miniature e pastelli realizzati da questa artista che esprime l'essenza più autentica del gusto e dell'ambiente cosmopolita del Settecento veneziano.

PERCORSI D'ESTATE

In Basilicata una linea torna a vivere anche per il turismo

Con il nuovo orario estivo '97, sulla linea Spinazzola-Rocchetta S.A.L. sono state istituite tre nuove coppie di treni che servono il pendolarismo della zona industriale di San Nicola di Melfi.
Perché non approfittare di questi nuovi collegamenti per scoprire i luoghi suggestivi e le splendide cittadine che si trovano lungo questa linea "secondaria", fuori dai grandi circuiti del turismo di massa e che sanno ancora offrire, oltre al proprio fascino, una genuina ospitalità?
Una meta può essere Venosa, in provincia di Potenza, la cui stazione ferroviaria dista solo 4 chilometri dal centro abitato, con il quale è collegata tramite corse urbane. Questa tranquilla cittadina, fondata nel 291 a.C., che diede i natali al grande poeta latino Quinto Orazio Flacco nel 65 d.C., è situata su un pianoro che domina la valle dell'Ofanto. Al centro di una rete che collega la Daunia alla Lucania, nell'antichità dovette rivestire un ruolo notevolissimo nel controllo del melfese e dell'entroterra lucano. Infatti l'insigne geografo greco Strabone la ricorda fra le principali città sannitiche. Colta ed ospitale, Venosa custodisce notevoli testimonianze del suo illustre passato. Infatti, anche il tessuto stradale attuale conserva ancora, nel centro storico, tracce della pianificazione antica e del sistema viario, organizzato su due vie di attraversamento longitudinali.
Ancora fuori dalla città, sulla strada che porta dalla stazione a Venosa, troviamo le splendide vestigia dell'anfiteatro romano, costruito nell'età giulio-claudia, in parte su un terrapieno e in parte su un pendio collinare, che mantiene ancora intatto il suo fascino, nonostante lo stato di conservazione. Adiacente ad esso si trova il complesso di due chiese, quella sul fianco occidentale dell'Incompiuta, integralmente costruita con materiale di riutilizzo proveniente dall'anfiteatro e da monumenti sepolcrali delle zone limitrofe, l'altra meglio nota come "Chiesa Vecchia" della SS. Trinità. Le due chiese, in un sovrapporsi e intricarsi di fasi edilizie, si inseriscono su strutture di carattere residenziale, quasi certamente crollate e abbandonate.
In posizione centrale rispetto all'abitato, si erge l'imponente struttura del Castello, fatto costruire nel 1470 sul sito ove sorgeva la cattedrale della città (abbattuta e ricostruita in Piazza Municipio di fronte al suggestivo Palazzo Calvino, sede del Comune), in un vasto programma di ammodernamento urbano conseguente al terremoto del 1456 e alla maggiore floridezza economica iniziata con l'avvento del dominio aragonese. Luigi Gesualdo, signore di Venosa dal 1546, la trasformò da fortezza in residenza. All'interno della costruzione si può visitare (dalle 9.00 alle 19.00 - con l'ora legale fino alle 20.00) l'interessantissimo museo archeologico, che raccoglie documentazioni di età romana, tardoantica e altomedioevale.
Il nostro suggerimento è di godervi questa dolce vacanza nella città di Orazio, un percorso alternativo fuori dal turismo da cartolina.
Per maggiori informazioni ci si può rivolgere alla Direzione Regionale Fs della Basilicata (tel. 0971/497246).

Mario Picciani

Da Bologna, Trekking col treno

Tra le tante offerte estive, non dimenticate gli itinerari di *Trekking col Treno* in programma anche per tutte le domeniche del mese di luglio: partenza da Bologna, percorso in treno lungo la linea porrettana, brevi trasferimenti in bus fino all'imbocco dei sentieri da cui inizia l'escursione a piedi. Li ricordiamo brevemente.
6 luglio: a partire da Cascina di Spedaletto, Bisenzio, Rifugio Pacini, Poggio Cattarelle, fino a Fossato e ritorno a Porretta, lungo gli antichi percorsi dei pellegrini dei giubilei medioevali.
13 luglio: con partenza da Pianaccio, si affronta il sentiero Ruffo che si arrampica sui gradoni della parete del Corno alle Scale, fino a Cavone.
20 luglio: dalla Valle del Rio Maggiore a quella del Reno e viceversa, lungo il torrente Randaragna, al rifugio di Monte Cavallo, sopra Granaglione, con tre itinerari (e gradi di difficoltà diversi), per ritrovarsi infine a gustare i piatti della cucina montanara, preparati dalle Proloco della zona.
27 luglio: a partire da Biagioni, escursione nei boschi di monte Cocomero.
Dopo la pausa di agosto, altre escursioni saranno programmate nel mese di settembre. I biglietti sono in vendita presso la biglietteria Atc nel piazzale della stazione di Bologna C.le.
Per ulteriori informazioni, contattare la Provincia di Bologna (tel. 051/218751) e l'Ufficio Informazioni della stazione centrale (1478-88088).

S.P.

Ciclo-itinerario ligure: da Casella alla Madonna dell'Acqua

Il percorso che vi suggeriamo può valere per tutto l'anno, è adatto anche ai cicloescursionisti poco esperti ed è interessante da diversi punti di vista. Particolare degno di nota: la stazione di partenza del percorso è facilmente raggiungibile senza ricorrere all'uso dell'auto. Infatti, tra gli oltre 200 treni che svolgono il servizio di bici al seguito in Liguria, certo troverete quello giusto per arrivare a Genova P. Principe, o a Genova Brignole, da dove, con poche pedalate, poter raggiungere la ferrovia a scartamento ridotto (una sorta di trenino svizzero a due passi dal mare) che parte da Piazza Manin e porta in circa un'ora a Casella, località di partenza dell'escursione in bici. A Casella è possibile anche noleggiare la bicicletta, in questo caso la scelta dei treni per arrivare a fino a Genova si amplia. Da Principe prendete il bus Amt n. 34 barrato per Piazza Manin; da Brignole i bus n. 36, n. 49, o n. 33.

Lasciando la città, un percorso di circa 20 km (andata e ritorno) vi immerge nell'entroterra ligure in luoghi segnati da un'antica attività agricola e commerciale, dove sono visibili anche le eleganti ville fatte costruire dai genovesi benestanti all'inizio del secolo per trascorrervi periodi di vacanza.
L'escursione a due ruote parte dall'abitato di Casella, costeggia il torrente Brevenna attraverso gli abitati di La Ca' e Molino Vecchio, fino al Santuario della Madonna dell'Acqua, meta dell'itinerario. Il ritorno avviene per la stessa strada. Tempo programmabile: il cicloturista poco esperto impiega circa tre ore, ma la durata può dilatarsi se ci si concede anche una visita all'abitato di Casella, un bagno nel Brevenna e le visite al Santuario e al vecchio mulino.
Dal capolinea di Casella, dirigendosi al centro del paese, si giunge nell'antica piazza XXV Aprile, orientata a mezzogiorno come tutte le piazze attraversate dalla "Via del Sale", che passava proprio di qui ed era percorsa da instancabili muli che trasportavano le merci da Genova alla Pianura Padana.
Fuori paese, si lascia sulla sinistra il bivio per Vaccarezza, proseguendo verso Avosso: da questo punto in poi si costeggia il fiume Brevenna (alla nostra sinistra). Il percorso lungo la valle sale lievemente e poi torna pianeggiante, mentre le case si diradano e il paesaggio si fa boscoso. Percorsi circa 3 km dall'inizio dell'itinerario - dopo una salita breve ma impegnativa ed una discesa - si supera il bivio per Ternano e Frassineto. Superato Nevagge, si passa sull'altra riva del torrente attraverso un ponte, poi si lascia a sinistra il bivio per Nenno-Sorrivi in direzione Molino Vecchio. Percorse alcune brevi salite impegnative, oltrepassato il bivio per Frassinello, dopo circa un chilometro si giunge all'unica fonte del percorso.
Si raggiunge quindi La Ca', un gruppo di casette tra orti, frutteti e vigne. All'inizio dell'abitato, chi vuole può prendere un sentiero erboso e ripido, sulla destra, che conduce a un mulino ad acqua perfettamente conservato, dove un tempo, talora giorno e notte, si macinavano grano, mais e castagne di cui abbondava la valle.
Tornati sulla strada principale, a La Ca' troviamo una lapide che segnala una necropoli etrusca rinvenuta in questa località. Superato il bivio per Clavarezza e Porcile, si giunge a Molino Vecchio, centro turistico estivo dotato di piscina e trattoria. Percorse ancora alcune centinaia di metri, si scorge il piccolo Santuario della Madonna dell'Acqua, sull'altra riva del fiume a oltre 500 m di altitudine, che si raggiunge attraverso un breve ponte. Il Santuario è un esempio di architettura popolare, circondato dalla vegetazione, la cui edificazione risale al XVIII secolo. Secondo la tradizione, nel 1584 una sorgente ritenuta miracolosa per intervento della Madonna guarì dalla peste una pastorella, il suo parroco e tutta la gente che vi accorreva dalla valle. Su quella stessa sorgente si trova oggi una cappelletta, a memoria del prodigio.
Informazioni. Il trenino per Casella parte da Piazza Manin, orari e prezzi si possono richiedere telefonicamente al n. 010/8393285-888789. - I treni+bici delle Fs sono facilmente individuabili sull'Orario Ufficiale. - Il supplemento per la bici, valido 24 ore sui treni metropolitani, regionali e diretti costa 5 mila lire. Il biglietto per la bici sul trenino di Casella costa 4 mila lire per ogni singolo viaggio e occorre prenotare in anticipo ai numeri 010/8393285-888789). - Presentando il biglietto utilizzato per il trenino, il noleggio di una mountain-bike a Casella sarà scontato a 6 mila lire l'ora (13 mila per mezza giornata, 20 mila per la giornata intera)

Fulvio Bergaglio



Treno+bici nel Mugello

Un fine settimana di assoluto relax nel Mugello. Il programma prevede la partenza da Firenze il venerdì pomeriggio, una visita alla Pieve di S. Maria, a Saletta e a Vicchio. Qui è prevista una sitemazione presso il campeggio comunale in tende già predisposte, portate dunque un sacco a pelo.
Il sabato partenza dalla stazione Fs di Vicchio fino alla caratteristica stazioncina di Fornello, nel cuore dell'Appennino, per poi discendere all'oasi di Gattaia in tempo utile per la merenda; nel pomeriggio discesa al Castello di Vespignano e alla casa natale di Giotto; in serata visita agli scavi archeologici di Ponte a Vicchio.
Per la domenica è programmata una escursione alla Pieve di S. Lorenzo di Villore e ad una azienda agricola, con sosta per il pranzo; rientro a Firenze nel pomeriggio.
Le partenze sono previste per l'**11 luglio**, il **22 agosto** e il **5 settembre**.
Per ulteriori informazioni, telefonare al n. 055/658301 (fax 055/685064).

M. S.

Castel Beseno e la Valle dell'Adige in bicicletta

La meta da raggiungere è Besenello - in particolare Castel Beseno - distante 13 km dalla stazione di Trento oppure 10 km dalla stazione di Rovereto. Il percorso si snoda sulla pista ciclabile lungo il fiume Adige ed è quasi completamente pianeggiante tranne che nel ripido tratto che separa l'abitato di Besenello e il Castello, effettuabile eventualmente con un servizio di autobus navetta.
Castel Beseno è il maggior complesso fortificato del Trentino e domina l'accesso da Vicenza alla Valle dell'Adige. Due cinte murarie proteggono i tre nuclei medievali, le cui parti



più antiche risalgono al XII secolo. La costruzione fu dapprima feudo dei da Beseno, successivamente dei Castelbarco. La posizione strategica ha reso il Castello un presidio importante nella storia del Principato Vescovile di Trento sino alla fine del XVIII secolo.

Mario Benedetti

In bici fra ville, fiumi e litorali veneti

Il servizio treno+bici sta riscontrando un notevole successo, come dimostrano i dati sulle biciclette trasportate in ambito regionale: nel 1995 sono state circa 8.500, nel 1996 oltre 10 mila. Fra gli itinerari possibili, ve ne proponiamo alcuni che fanno capo alle stazioni di Mestre, Venezia e Chioggia.

L'itinerario che parte da Mestre si snoda per un percorso di 57 km, offrendo alla vista la campagna veneta, le **Ville della Riviera del Brenta** e il Graticolato Romano, fino a Noale. Da Mestre si percorra il sottopassaggio in direzione Marghera, quindi si prosegua sulla nuova pista ciclabile lungo via Fratelli Bandiera, uscendo in direzione Malcontenta si segua il Naviglio Brenta dove si possono ammirare la palladiana villa Foscari detta la Malcontenta, villa Mocenigo e villa Gradenigo. S'incontrano poi, continuando verso Oriago, Gambarare e oltre, villa Seriman-Vidmann-Foscari del 1719 e le barchesse di villa Valmarana del XVII secolo. Seguono villa Querini-Stampalia, villa Franceschi, villa Pio e villa Contarini detta "Dei Leoni". Si giunge a Mira, da dove, lungo le due rive del Brenta fino a Stra, si susseguono villa Venier, villa Fini e villa Alessandri del XVI secolo. Passando per Dolo e giungendo a San Pietro di Stra, si arriva alla villa Barbarigo e attraversando il ponte si raggiunge villa Pisani, monumento nazionale.

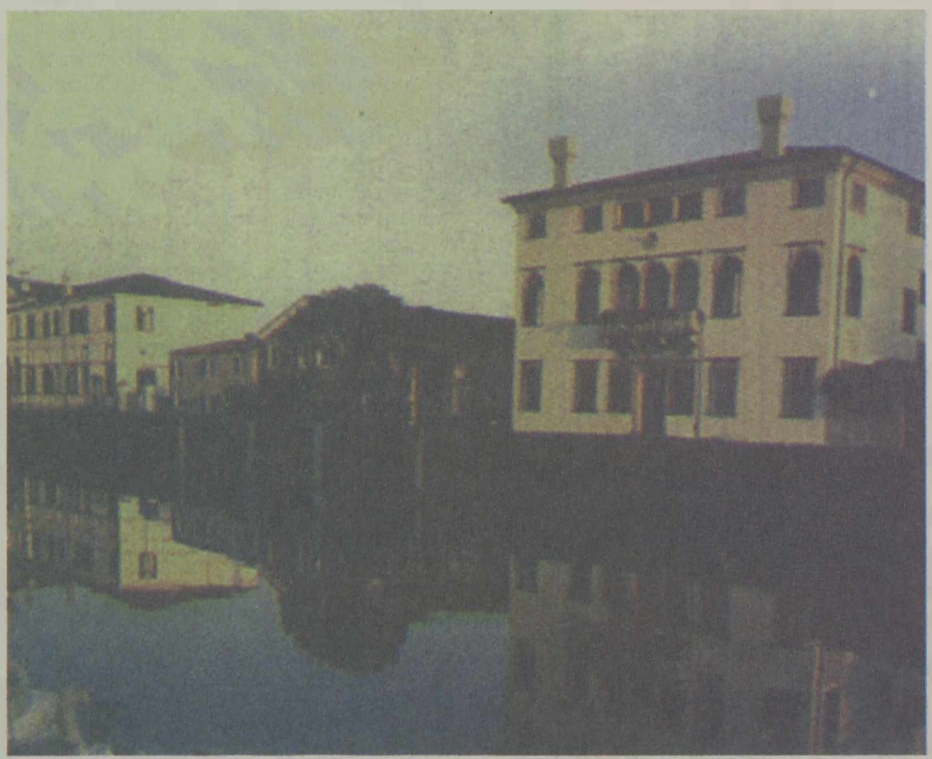
Sulla via per Noale s'incontrano Vigonza, poi Pianiga, dove l'assetto agrario del territorio ha origini romane. Da Mirano attraverso Zianigo e Stigliano si arriva a Noale, centro storico di origine medievale, con la torre municipale, la torre campanaria, la Rocca dei Tempesta. Da qui è possibile servirsi nuovamente del treno per il rientro.

Un altro interessante itinerario, lungo 46 km+treno, parte da Chioggia, caratteristica città che sorge su tre strisce sottili di terra fittamente popolate e percorse da canali, con un'architettura assai simile a quella di Venezia. Da qui il percorso si snoda **lungo i fiumi Brenta e Adige**, toccando Cavarzere, Rottanova, Cona, Pegolotte. Il territorio attraversato è vario e mutevole a seconda della stagione e delle condizioni atmosferiche. L'argine dell'Adige è il luogo ideale da cui osservare il paesaggio circostante, che in alcuni punti reca ancora i segni dell'antica organizzazione tipica della campagna veneta: viali di alti pioppi e rigogliose siepi che segnano i confini dei campi coltivati nella località di Pegolotte di Cona.

Molto particolare è il percorso lungo i **litorali**, della lunghezza di 32 km intervallati da tratti in traghetto (la stazione di riferimento è Venezia). Da Ca' Savio a Punta Sabbioni; da qui in traghetto al Lido di Venezia; poi in bici fino a Malamocco e ad Alberoni; dunque in traghetto a S. Maria del Mare e in bici verso S. Pietro in Volta, Murazzi, Pellestrina, Ca' Roman; l'ultimo tratto in traghetto fino a Chioggia. I litorali attraversati costituiscono una sottile barriera tra acque marine e lagunari, strette e lunghe strisce di terra dove il rapporto tra uomo e laguna è ancora molto stretto. Particolare attenzione merita l'Oasi di Caroman, all'estremità meridionale della laguna sud di Venezia, di eccezionale interesse naturalistico per la nidificazione di due specie di uccelli, Fratini e Fraticelli, oggetto di un progetto di studio voluto dall'Assessorato all'Ecologia del Comune di Venezia. Alla stazione di Chioggia è nuovamente disponibile il servizio treno+bici.

Paolo Galletta - Anna Scielso





NOTIZIE FLASH

Ferrobus Riviera - bis

Un'iniziativa interessante per i molti turisti che affollano ogni estate la costa romagnola. La Direzione Regionale Fs dell'Emilia Romagna e le aziende di autotrasporto Atr, Atm e Tram hanno deciso di replicare l'esperienza del *Ferrobus Riviera*, una sorta di day-pass o biglietto giornaliero integrato che offre la possibilità di percorsi combinati su treno e autobus urbani nella stessa giornata, all'interno dei flussi di traffico tra Ferrara, Ravenna, Rimini e Riccione. **Dal 15 giugno al 31 agosto** sono disponibili due tipi di biglietti, uno fino ad un percorso complessivo di 40 km, l'altro valido fino a 70 km. La proposta cerca di rendere più agevoli ed economici gli spostamenti a fini turistici e culturali lungo la riviera. Le opportunità offerte sono molte: dal mare (i lidi ravennati e quelli ferraresi), ai tanti parchi divertimento ("Acquafan" e "Delfinario" nella zona di Riccione; "Fiabilandia" nella zona di Miramare; "Italia in miniatura" presso Rimini; "Mirabilandia" a Lido di Savio), agli avvenimenti culturali. E il tutto evitando lunghi e faticosi spostamenti in automobile.

S. P.

Nuovi parcheggi per bici a Bergamo e a Brescia

Davanti alle stazioni di Bergamo e Brescia sono stati ultimati i parcheggi per le bici della capienza, rispettivamente, di 320 e 360 posti, che favoriranno notevolmente la decongestione del traffico automobilistico nelle aree urbane. Sono stati realizzati grazie ad un intervento finanziato dalla Regione sulla base della Legge n. 38 del 1992, che favorisce il potenziamento del trasporto ciclomotoristico nel sistema della mobilità pubblica in una delle realtà del Paese con il traffico più intenso.

A Brescia, il finanziamento regionale di circa 118 milioni è stato gestito dall'Asm - l'Azienda dei servizi municipalizzati - ed ha consentito un esemplare riordino di tutta l'area antistante la stazione ferroviaria. La città può ora avvalersi di una zona di interscambio moderna e razionale.

Infatti alla stazione confluiscono sia i treni Fs che quelli delle Ferrovie Nord Milano. In uscita, comodi passaggi pedonali coperti conducono alla stazione delle autolinee, all'area di deposito delle biciclette e al parcheggio automobilistico sotterraneo multipiano, dove la prima mezzora di sosta non viene pagata.

Dunque chi deve accompagnare in auto una persona in partenza con un treno può da ora sostare brevemente nel parcheggio sotterraneo, lasciando la piazza della stazione ai pedoni, ai taxi, alle autolinee e ai mezzi di emergenza.

Anche a Bergamo il contributo regionale è stato di circa 118 milioni. In questa città l'intervento non è stato per ora di radicale riordino come nel caso precedente.

Infatti l'Amministrazione comunale - secondo i programmi delineati nelle varianti generali al Piano Regolatore - ha ritenuto prioritario concentrare risorse per la realizzazione dell'interporto merci di Montello, che una volta varato libererà aree nella stazione da destinare ad interventi di razionale organizzazione.

Tuttavia già questo parcheggio ha portato ad un significativo miglioramento dell'area ferroviaria e ad un beneficio - da tempo atteso - per i pendolari-ciclisti e per l'intera città. Come anche a Brescia, il deposito ha rispettato la necessità di destinare posti specifici per i disabili.

In tutta la Lombardia il programma prevede il finanziamento regionale di una quarantina di interventi presso le stazioni Fs per la realizzazione di oltre 5600 posti bici.

La Regione e le Amministrazioni comunali finanzieranno i lavori e le Fs - in tutte le loro varie articolazioni, in primis la Direzione Regionale trasporto locale - metteranno a disposizione le aree e le competenze necessarie.

Attenzione: interruzioni per lavori in corso

La linea Bergamo-Lecco sarà interrotta **dalle ore 7.00 dell'11 agosto fino alle ore 20.40 del 16 agosto** per la costruzione di un sottopasso nel comune di Cisano Bergamasco. La Direzione Regionale Lombardia ha organizzato un servizio con bus sostitutivi per lo stesso periodo e per la intera tratta tra Bergamo e Lecco.

Sempre per lavori anche la linea **Varese-Porto Ceresio** sarà chiusa al traffico nel periodo **dal 2 al 31 agosto**. Anche in questo caso è stato organizzato un servizio di bus sostitutivi con orari già resi pubblici alla clientela.

Infine va ricordato che **dallo scorso primo giugno** è stata chiusa al servizio viaggiatori la **fermata Fs di Milano Bovisa**, per consentire il completamento dei lavori del "Passante" di Milano con la costruzione della stazione di Villapizzone.

Nelle ore di punta del traffico pendolare funziona un servizio di bus Fs tra le stazioni di Milano Certosa (fermata in via Triboniano) e di Milano Bovisa (fermata in via Ailanti). Si tratta di otto coppie di corse di bus nei giorni lavorativi escluso il periodo dal 2 al 31 agosto 1997.

Dal Lago Maggiore a Locarno con un solo biglietto integrato

Fino al 31 ottobre, un biglietto unico giornaliero ad itinerario circolare permette di spostarsi da Arona (o Stresa) - Locarno - Domodossola - Arona (o Stresa) e viceversa; il viaggiatore può decidere quali mezzi utilizzare, fra quelli compresi nell'offerta, per compiere uno dei percorsi turistici più belli sulle sponde del Verbano e nella vicina Locarno.

Il biglietto speciale costa per gli adulti 40 mila lire, per i ragazzi fino a dodici anni 20 mila lire. Non sono compresi i treni IC ed EC delle Fs e gli aliscafi della flotta della Navigazione del lago Maggiore.

L'interessante proposta nasce dall'accordo fra la Direzione regionale Fs della Lombardia, la società Cisalpino, le società "Subalpina di imprese ferroviarie", le "Ferrovie ed autolinee regionali ticinesi" e la "Gestione Governativa della Navigazione del Lago Maggiore".

Giambattista Rodolfi

CHARTER NEWS

Treni per i giovani, per la terza età e per le Terme

Il treno "Azzurro"

Anche quest'anno l'Apt dell'Emilia Romagna ripropone un'iniziativa di grande successo, rivolta soprattutto ai giovani: un viaggio facile, confortevole e sicuro per raggiungere la discoteca preferita. **Nel mese di luglio, la notte tra venerdì e sabato e tra sabato e domenica, e nel mese di agosto tutte le notti**, un treno, decoratissimo all'esterno e vivacissimo all'interno, con animazione e musica, collega Cattolica, Rimini e Ravenna, toccando tutte le località turistiche della Riviera Adriatica. A bordo di un "treno azzurro" il divertimento è assicurato già prima di entrare in discoteca.
Informazioni: Azienda di Promozione Turistica Emilia Romagna - Rimini tel. 0541/53858

Il treno "Oro"

Un'altra iniziativa dell'Apt dell'Emilia Romagna arricchisce le proposte riservate ai turisti della Riviera Adriatica. Un treno dedicato a chi desidera aggiungere alla vacanza balneare una nota di arte e cultura, visitando due splendide città: Ferrara e Ravenna. **In luglio ed agosto, ogni sabato**, un treno "Oro", come l'arte bizantina che impreziosisce Ravenna ed i suoi mosaici, o gli splendori estensi di Ferrara, collega Cattolica con Ferrara e Ravenna, toccando tutte le principali località balneari della Riviera Adriatica. Un viaggio comodo per un'escursione altrettanto piacevole ed interessante, da mattino a sera, all'insegna della cultura, della storia e dell'arte.
Informazioni: Azienda di Promozione Turistica Emilia Romagna - Rimini tel. 0541/53858

Il treno "delle Terme"

Il benessere viaggia gratis... come lo scorso anno. Anche per questa stagione estiva, l'Apt dell'Emilia Romagna ed il "Circuito Termale" della Regione, ripropongono il "treno delle Terme", un treno charter offerto gratuitamente a tutti coloro che prenotano un soggiorno termale in uno stabilimento dell'Emilia Romagna. I collegamenti sono da Bari e Foggia, nei giorni **30 giugno, 14 luglio, 28 luglio e 11 agosto**, e il ritorno al termine del soggiorno quindicinale.
Informazioni e prenotazioni: tel. 051/6951172

Treni del sole: viaggio gratuito a chi prenota almeno una settimana di soggiorno in Calabria!

A partire **dal 31 maggio e fino al 21 settembre (escluso il mese d'agosto), ogni sabato (l'andata) e domenica (il ritorno)**, continua l'offerta di viaggi gratuiti, a cura della Regione Calabria, per tutti i turisti che prenotano una settimana di soggiorno sulle coste calabresi. Ben quattro treni charter, da Milano, Torino e Verona per le coste tirreniche ed ioniche.

I treni del sole
Treno n. 1 - treno utilizzato ETR 250 Arlecchino

itinerario e fermate	andata	ritorno
Milano C. le	7.45	21.10
Bologna C. le	10.16	18.30
Firenze C. M.	11.28	17.22
Roma Tib.	13.53	14.56
Napoli C. F.	15.58	13.03
Sibari	22.15	7.04

Treno n. 2 - treno utilizzato ETR 500 Y

Milano P.G.	7.25	20.46
Bologna C. le	9.55	18.05
Firenze C. M.	11.05	16.49
Roma Tib.	13.28	14.28
Napoli C. F.	15.30	12.33
Scalea	18.00	9.58
Paola	18.30	9.03
Lamezia T.	19.01	8.33
Vibo Pizzo	19.22	8.16
Reggio C.	20.34	7.25

Treno n. 3 - treno utilizzato ETR 250 Arlecchino

Torino P. N.	7.20	22.30
Milano P. G.	9.02	20.34
Bologna C. le	11.29	17.58
Firenze C. M.	12.30	16.38
Roma Tib.	14.45	13.50
Napoli C. F.	16.49	11.42
Scalea	19.27	9.27
Paola	20.32	8.58
Lamezia T.	21.10	8.27
Vibo Pizzo	21.28	7.52
Reggio C.	22.30	6.41

Treno n. 4 - treno utilizzato ETR 401 Pendolino

Verona P. N.	8.40	18.34
Bologna C. le	10.25	16.52
Firenze C. M.	11.37	15.35
Roma Tib.	14.02	13.16
Scalea	18.42	8.46
Paola	19.24	8.18
Lamezia T.	19.58	7.47
Vibo Pizzo	20.15	7.28
Reggio C.	21.26	6.32

Per informazioni e prenotazioni è stato istituito il numero verde 167.257639 (dal lunedì al venerdì ore 9.00 - 13.00 e 14.00 - 18.00).

Palinuro express: viaggio gratis per tutti i turisti del Cilento e della Costiera Amalfitana

L'Ept di Salerno rinnova la proposta di "viaggio gratis" a tutti coloro che prenotano almeno una settimana di soggiorno nel Cilento o sulla Costiera Amalfitana, con un programma che per la stagione 1997 prevede **il viaggio di andata la notte tra il venerdì ed il sabato, ed il ritorno il sabato, a partire dal 30 maggio e fino al 27 settembre, senza interruzioni.**

Il Palinuro express
Vetture utilizzate Gran Comfort 1ª classe

itinerario e fermate	andata	ritorno
Milano C. le	22.05	21.35
Piacenza	22.52	20.50
Bologna C. le	00.21	19.05
Firenze C. M.	1.50	17.47
Salerno	6.58	12.53
Battipaglia	7.20	12.38
Paestum	7.32	12.22
Agropoli	7.40	12.14
Ascea	8.02	11.51
Pisciotta	8.10	11.43
Policastro	8.27	11.24
Sapri	8.38	11.15

Informazioni e prenotazioni: Ept di Salerno tel. 089/224322

I NUMERI DEL CHARTER

Marketing Turismo e Charter Fs
Sede Centrale: Piazza Unità d'Italia, 1 - 50123 Firenze
tel. 055/2352796 fax 055/2352266

RAPPRESENTANZE TERRITORIALI	N° TELEFONO	N° FAX
Piemonte - Valle d'Aosta	011/6653983	011/6653984
Liguria	010/267833	010/2742197
Lombardia	02/63712672	02/63712462
Triveneto	045/8092354	045/8092507
Emilia Romagna - Marche	051/6303366	051/6303912
	0541/703537	0541/703539
Toscana - Umbria	055/2352712	055/2352266
Lazio - Abruzzo - Sardegna	06/84905161	06/84905255
Campania - Molise	081/5625301	081/5625161
Puglia - Basilicata	080/5732862	080/5213348
Sicilia - Calabria	090/713170	090/713170

Lettere&lettere

COME ABBONARSI AD "AMICO TRENO"

Riassumiamo, di seguito, le modalità per sottoscrivere l'abbonamento al nostro periodico.
L'abbonamento annuale ad "Amico Treno" costa:
- 15 mila lire (30 mila per l'estero)
- 10 mila lire per i possessori di abbonamento mensile Fs o integrato.

È gratuito soltanto:
- per i possessori di abbonamento Fs annuale (o Plus 13 mesi)
- per i possessori di abbonamento Fs integrato annuale (escluso "Metrebus Roma")
- per chi decide di acquistare la "Carta Amicotreno".

Per richiedere l'abbonamento alla rivista è necessario eseguire un versamento in conto corrente postale, specificando in stampatelo sul bollettino i propri dati:
cognome - nome - indirizzo - età - professione - n° di telefono.
Il numero di conto corrente è: 22771208
intestato a **Ferrovie dello Stato S.p.A. - Amico Treno - Piazza Freud n° 1, 20154 Milano.**

Per il versamento si può utilizzare il modulo di conto corrente, in parte precompilato, allegato al periodico.

N. B. Per accelerare le procedure di abbonamento, consigliamo ai richiedenti di inviare alla redazione di "Amico Treno" (Corso Magenta n° 24, 20123 Milano - fax n° 02/72439464) una comunicazione, allegando fotocopia della ricevuta del versamento.

- Il richiedente in possesso di abbonamento mensile Fs o integrato dovrà indicare nella causale di versamento il tipo di abbonamento e il numero.
- Il richiedente in possesso di abbonamento Fs integrato annuale dovrà *solo* inviare alla redazione di "Amico Treno" una comunicazione
  - specificando i propri dati (cognome, nome, indirizzo, età, professione, n° di telefono)
  - e allegando fotocopia del proprio abbonamento.
- Il richiedente che ha acquistato la "Carta Amicotreno" avrà automaticamente diritto all'abbonamento gratuito al giornale.

Vi ricordiamo che abbiamo previsto anche un'altra modalità (ancora più facile) per abbonarsi ad "Amico Treno" (o per acquistare "Carta Amicotreno"): basta telefonare ad uno dei seguenti numeri e un nostro incaricato combinerà con voi un appuntamento per ritirare il contante (o l'assegno) e registrare i vostri dati.

Abruzzo	085/4210954
Alto Adige	0471/973668
Basilicata	0971/54546
Calabria	0965/331334
Campania	081/5625223
Emilia Romagna	051/262194
Friuli V. G.	0432/506714
Lazio	06/5884294
Liguria	010/252577
Lombardia	02/29002482
Marche	071/2071054
Molise	0874/311133
Piemonte	011/6699436
Puglia	080/5213848
Sardegna	070/652240
Sicilia	091/6170224
Toscana	055/289543
Trentino	0461/891407
Umbria	075/5006186
Valle d'Aosta	0165/239541
Veneto	041/716309

Come richiedere i numeri arretrati di "Amico Treno"

I numeri arretrati di "Amico Treno" costano **4 mila lire** a copia (**8 mila lire** per spedizioni all'estero).
Chi desidera la spedizione al proprio domicilio di numeri arretrati della rivista dovrà:
- effettuare un versamento in c/c postale (per un importo complessivo pari al numero di copie richieste). Il numero di conto corrente è: 22771208
intestato a **Ferrovie dello Stato S.p.A. - Amico Treno - Piazza Freud n° 1, 20154 Milano**;
- inviare alla redazione di "Amico Treno" (Corso Magenta n° 24, 20123 Milano - fax n° 02/72439464) una comunicazione, specificando
  - i propri dati (cognome, nome, indirizzo)
  - il numero (mese) e l'anno della/e copia/e che vuole ricevere

e allegando fotocopia della ricevuta del versamento effettuato.

Cari lettori e cari abbonati, tra eventi e itinerari estivi, e prima di passare alle vostre arroventate lettere, ci prendiamo una breve pausa di tempo e di spazio tipografico per alcuni ringraziamenti. Per primi segnaliamo due nuovi amici che ci hanno "scoperto" in edicola e hanno scritto simpatici complimenti: Nicola Cinalli di Chieti e Fabiola De Liberato di Ardea, Roma.
I saluti più lontani raggiungano i nostri abbonati Mario Gerli in Buenos Aires (Argentina), ed Alberto Trevisan in Saint Brieul (Francia). Alcuni aggiornamenti sulla classifica *abbonati junior*: a Fabio Rossi si è aggiunto Stefano Callà di Torino, che a quattro anni ha già le idee chiare sulla sua professione futura, vuol fare il ferroviere. Siamo invece orgogliosi di ringraziare, fra gli *abbonati senior*, Pietro Maria Gilli di Palermo, un nostro ex collega ferroviere di novantadue anni. Un saluto collettivo a tutti coloro che ci danno filo da torcere (ma anche ci ringraziano) via e-mail e che in gran numero inviano messaggi dai terminali delle università o di grandi aziende. Un "grazie di cuore" a Win Brus, olandese residente a Querciola (Bologna), che generosamente ci invia splendide foto, consigli, aggiornamenti sulle ferrovie olandesi e... tisane per lenire le nostre tensioni redazionali.
Per le parole di stima ed incoraggiamento siamo riconoscenti anche a: Renato Bacchin - Vicenza, Salvatore Barbagallo - Imperia, Bruno Berretta - Sovere (Bergamo), Moreno Bluma - Varzo (Verbania), Luigi Bove - Orvieto (Terni), Massimo Bragagnolo - Castelfranco Ve-

neto (Treviso), Andrea Bruschi - Parma, Giovanni Carretta - Sacile (Pordenone), Davide De Antoni - Roma, Giovanni Delfino - Torino, Lorena Di Monte - Seregno (Milano), Claudio Faggion - Pordenone, Daniele Ferrero - Alba (Cuneo), Ferruccio Frigerio - Milano, Tindaro Gatani - Patti (Messina), Giorgio Gelli - Ravenna, Marco Antonio Gentile - Termini Imerese (Palermo), Domenico Gianturco - S. Angelo di Avigliano (Potenza), Vittorio Giberti - Sorino (Novara), Renato Guala - Borgosesia (Vercelli), Domenico Licheri - Roma, Antonino Mangani - Roma, Domenico Marino - Catanzaro, Sabrina Massa - Castelbaldo (Padova), Giovanni Mezzacasa - Milano, Luigi Minnalà - Roma, Sergio Montanari - S. Costanzo (Pescara), Mauro Morelli - Strombino (Torino), Alessandro Pedersoli - Paderno Dugnano (Milano), Roberto Pellegrini - Verona, Michele Pinelli - Campobasso, Enzo Sebastiani - Cesi (Terni), Cristina Rivolta - Valenza (Alessandria), Ugo Tarasco - Asti, Emiliano Tigani - Roma, Mario Vason - Oleggio (Novara), Vittorio Verdenelli - Roma, Giorgio Viganelli - Ferrara.
Ringraziamo infine Vincenzo Lupo Berghini, direttore del periodico pisano "L'Arno", per un articolo dedicato al problema delle scritte sui treni nel quale riprende - citandola - la nostra risposta alla lettera "Italian graffiti" pubblicata lo scorso febbraio.

FUOR DI CONTROLLO

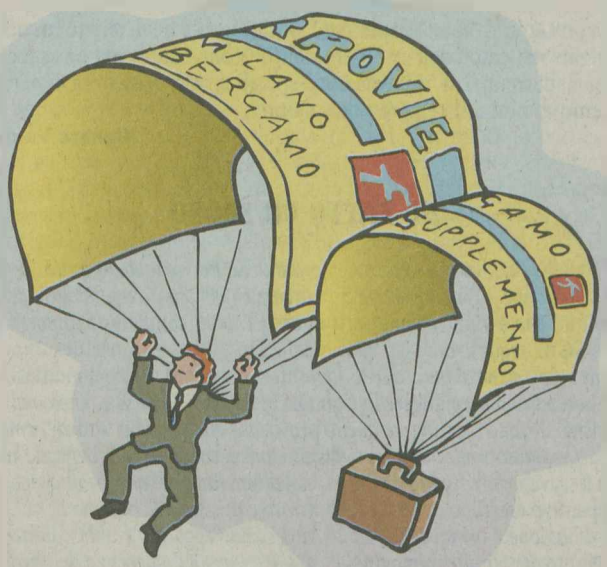
Egregio Ingegnere Giancarlo Cimoli, petrolio/ferrovie: complimenti. Sono pendolare Milano-Bergamo da 40 anni. Le chiedo per favore: 1) il Bergamo-Milano 9.17 potrebbe arrivare in Centrale? Scendono tutti a Lambrate; 2) modulo abbonamento annuale formato portafoglio, circa cm 7x14; 3) dicitura "abbonamento anno 1997" gigantesca, in nero (tipo Atm Milano); 4) sul biglietto la foto: elimina una montagna di sciocchezze; 5) esiste un contrassegno o qualcosa, comprando il quale io possa evitare il controllo dei controllori? Spesso maleducati, arroganti, ignoranti; io: "Si abbottoni la giacca"; lui: "Guardi come lei è vestito"; io: "Sto lavorando"; lui: "In treno non si lavora".
E mi portano alla polizia ferroviaria (otto volte in quarant'anni). E' un fastidio.
Come sta? Io ho fatto la guerra come paracadutista; ma lei, coraggio, ne ha molto di più. Cordialità e auguri.

(Ventisei giorni dopo...) *Egregio Ingegnere, non ho avuto risposta alla mia lettera precedente. Il treno è un mezzo meraviglioso. Migliorabile, eccome; ma meraviglioso.*
Cambiando ogni volta il controllore sui treni pendolari, il controllo diventa una stupida sevizie psicologica. Per non parlare di quei poveretti che mi conoscono da 40 anni e ogni volta mi chiedono l'abbonamento, che sanno che scade in ottobre. Nella mia lettera precedente, le facevo qualche proposta.
Non la invidio. Cordialmente.

Enzo Fassitelli - Bergamo

Grazie per le parole di incoraggiamento. Vengo subito alle sue richieste/esortazioni.
Con l'orario estivo alcuni treni provenienti da Bergamo sono attestati alla stazione di Milano Centrale, la cui grande capienza è messa a dura prova. Il Diretto 2620 è fra questi, ma l'ora della partenza è posticipata dalle 9.17 alle 9.52 (arrivo a Milano Centrale ore 10.40); questa variazione nasce dall'esigenza di arrivare a cadenzare le partenze dei treni diretti a Milano su base oraria.
Entro l'estate l'abbonamento annuale cambierà forma: la tessera (piegata) avrà le dimensioni di cm 8,5 x 6; una pellicola di acetato sovrapposta ai dati garantirà sia le Fs da possibili contraffazioni, sia il cliente dai segni del tempo che il semplice cartoncino inevitabilmente subisce. Non è escluso che in un secondo momento si possa prevedere l'inserimento di una foto; per ora si è scelto di semplificare in biglietteria la pratica del rilascio dell'abbonamento, venendo così incontro alle richieste di altri pendolari di avviso diverso dal suo.
La dicitura che lei suggerisce avrebbe senso se la durata dell'abbonamento coincidesse con l'anno solare (il suo stesso abbonamento dura invece fino ad ottobre di quest'anno).
Credo che lei - confrontandoli - sovrapponga un po' troppo meccanicamente il sistema di bigliettazione di un'azienda di trasporto metropolitano (come l'Atm di Milano) con quello ferroviario. Il "contrassegno" che lei consiglia ha ragione d'essere in un ambiente in cui l'accesso al mezzo di trasporto è filtrato da barriere d'ingresso o dove un efficace sistema di controlleria saltuaria funziona da deterrente contro il fenomeno dell'abusivismo. Le Ferrovie strutturalmente sono impostate in modo diverso, e quello che lei propone, nell'immediato, ha poca possibilità di essere accolto. Tuttavia, sappia che l'attuale sistema di controllo non soddisfa neppure noi, stiamo infatti valutando diverse alternative, anche guardando alle esperienze europee più avanzate.
Si rassegni però: il passeggero dovrà comunque sottoporsi ad un controllo. Le scrivo questo perché la sua insofferenza verso questo "rito" mi sembra sia un poco enfatizzata. Come può umanamente chiedere che un conduttore la riconosca e sappia esattamente la data di scadenza del suo abbonamento annuale? Il dialoghetto riportato ha certamente dell'assurdo, ma anche per la irascibilità che traspare dalle sue parole, che richiama altra irascibilità... fino all'arbitrato della Polfer. Non le sto chiedendo tolleranza verso eventuali soprusi compiuti dal nostro personale, tutt'altro, ma la invito serenamente a non cercarne dove non ci sono. Cordialmente.

Giancarlo Cimoli



PERCHÉ CAMBIATE "NATURA"

Nel rammaricarmi del fatto che la Vostra rivista cambi natura, ovvero da doveroso canale di informazione e dialogo tra le Fs e gli utenti a rivista per appassionati (la gente viaggia in treno non solo per diletto ma per necessità), desidero tuttavia congratularmi per il livello di qualità raggiunto dal periodico.
Ritengo tuttavia che al fine di ridurre i costi di gestione della rivista sarebbe stato più opportuno ridurre le parti meno essenziali (racconti, fumetti, rubriche su libri, ecc.) e fornire le comunicazioni indispensabili a chi viaggia (criteri di articolazione degli orari, servizi offerti, agevolazioni, innovazioni tecnologiche, raffronti ecc.). Il giornale sarebbe stato sicuramente più noioso (contrariamente ad ora), ma avrebbe fornito un indispensabile servizio agli utenti (pardon, ai "clienti"). Credo che una grande azienda erogatrice di servizio pubblico non può non curare adeguatamente la comunicazione con gli utenti (le "incomprensioni" sull'impiego delle macchinette obliteratrici costituiscono una costante tra il personale Fs e gli utenti saltuari).
L'efficienza ed il miglioramento dei servizi non può non passare senza il coinvolgimento, la partecipazione e anche le critiche dei destinatari.
Per quanto mi riguarda, mi piacerebbe continuare a leggerVi e pertanto chiedo l'abbonamento gratuito ad "Amico Treno", essendo titolare di abbonamento "Plus 13 mesi".
Nel ringraziarvi anticipatamente sono lieto di porgerVi un cordiale saluto.
Allego fotocopia dell'abbonamento ferroviario.

Giuseppe Di Francesca - Cefalù (Palermo)

Caro Di Francesco, "Amico Treno" tenta la carta della "rivista di opinione per militanti del treno" (e, quindi, obbligatoriamente a pagamento, e con Garanti "terzi" rispetto a Fs). Come tale deve tenere un occhio anche al "mercato" dell'intrattenimento (nonostante una forte focalizzazione sul treno)... L'informazione specifica non mancherà mai, e cercheremo di non farla essere noiosa. Suo

Cesare Vaciago

HO FATTO UN SOGNO

Egregio "nuovo" Direttore Generale delle Ferrovie dello Stato (a piede libero spero), chi Le scrive è un utente Fs, abbonato e pendolare del Lazio, che è stanco come tutti di essere nella condizione impotente di OSTAGGIO sequestrato ogni giorno dalle Fs.
Da anni, da decine di anni, utenti lavoratori e studenti che ogni mattina hanno la necessità di raggiungere la Capitale al disagio di per sé connesso al pendolarismo devono aggiungere quello provocato dai periodici ritardi ormai fisiologici, sommati alle molteplici disfunzioni e condizioni di degrado in cui versa il servizio ferroviario dell'Ente, con danni tangibili a loro volta ricadenti nel ripetitivo esercizio quotidiano di lavoro e di studio di ognuno di noi.
Tale situazione è ormai INTOLLERABILE, ha raggiunto e abbondantemente superato ogni limite immaginabile del decoro e della decenza del vivere civile di una Nazione come la nostra, che vorrebbe avere la presunzione e la dichiarata pretesa di collocarsi alla pari con altre Nazioni in Europa e quindi, anche in competizione con i rispettivi servizi, non esclusi quelli ferroviari.
Egregio signor Direttore Generale, se invece di dare parcelle, immagino milionarie, al simpatico concittadino Adriano Celentano per vantare in televisioni I SOGNI che noi tutti utenti nel nostro intimo facciamo, io credo che sarebbe opportuno che le Fs cominciassero veramente a spendere i soldi dei contribuenti e degli utenti per un servizio dignitoso ed efficiente. Non crede?

Giovanni Scavazza - Sabaudia (Latina)

Prima o poi capita a tutti di fare un sogno. A chi gioca la schedina per pagare il mutuo o per non vedere più il suo capo, a chi partecipa ai telequiz per comprarsi la macchina sportiva e a chi decide di darsi alla politica, magari solo per realizzare un'utopia. Stando ad una vecchia canzone c'è addirittura chi sogna di diventare ricco per non dover più prendere il treno pendolare. Molto più realisticamente il nostro lettore, che i treni li usa ogni giorno, sogna invece un servizio migliore. Noi la pensiamo come lui, ma sappiamo che non sarà qualche spot pubblicitario in meno a darci i soldi che servono per metterci alla pari di altri paesi, che nell'efficienza del trasporto ferroviario (e di tanti altri servizi di pubblica utilità) hanno creduto davvero. E così, paradossalmente, mentre abbiamo buone probabilità di riuscire ad allinearci anche ai proibitivi parametri economici richiesti dai trattati europei, sul piano della qualità dei servizi continuiamo ad essere lontani dagli standard di molti altri paesi.
Per quello che ci riguarda non vogliamo però essere eccessivamente pessimisti. Innanzitutto perché qualche inversione di tendenza le Fs l'hanno fatta registrare. E poi perché sono stati già individuati gli strumenti normativi e gestionali in grado di garantire una maggiore efficienza. Si tratterà di non mollare. Secondo l'autorevole parere espresso - quando era ancora potente - da un eminente uomo politico, esistono due categorie di pazzi: chi crede di essere Napoleone e chi crede di poter mettere a posto le Ferrovie. Oggi, fortunatamente, nell'opinione pubblica si è diffusa la convinzione che riorganizzare le Fs sia un'impresa indispensabile. Abbiamo però l'impressione che ora ci sia in giro qualcuno che cerca di far credere che basti dirigere le Fs per essere dei potenziali galeotti. Personalmente, sono un ex-Direttore Generale, non me ne vergogno. Cordialità

Cesare Vaciago

FATEGLI VEDERE IL BASTONE!

Egregio Direttore, sono da sempre abbonato alla Sua rivista e fino ad ora non ho mai ritenuto corretto esporre critiche sui contenuti in quanto, essendo gratuita, nessuno mi obbligava a leggerla e poiché tutto sommato, dovendola pubblicizzare il più possibile, era giusto venire incontro ai gusti del maggior numero di lettori.
Da ora però, dovendola pagare, mi permetto bonariamente di pretendere qualcosa che risponda più direttamente ai miei gusti ed alle mie aspettative (farò sicuramente l'abbonamento per dimostrarvi la mia fiducia...).
Poiché la nostra (ora posso dirlo) rivista si chiama "Amico Treno" ed è un mezzo di informazione delle Fs, vorrei che in essa si parlasse solo ed unicamente di treni, ferrovie ed argomenti realmente inerenti ad esse, cercando di coinvolgere il più possibile il pubblico ad interessarsi ed apprezzare sempre di più questo meraviglioso mondo.
D'altra parte se voglio leggere dell'altro ho a disposizione intere edicole che vendono fumetti, racconti, storie a vignette, libri e riviste di turismo, libri e riviste d'arte con ogni appuntamento dovuto e che si guardano bene di menzionare i treni; notizie sull'editoria sono presenti su tutti i quotidiani e settimanali, per cui non vedo il motivo di inserirle in una rivista che, torno a ribadire, si chiama "Amico Treno".
Tutti questi argomenti, me lo conceda, esulano dall'argomento principale e rubano spazio prezioso alla nostra bella (quando parla di treni) rivista: spazio che potrebbe essere colmato con articoli realmente ferroviari.
Sull'ultimo numero (3-'97) ben 16 pagine su 48 (un terzo!!!) non avevano nulla a che vedere con le ferrovie e quindi con il nome della rivista.
Ad esempio, secondo Lei quanti utenti della ferrovia conoscono le caratteristiche dei mezzi sui quali stanno viaggiando? Delle linee che magari percorrono abitualmente o di quelle più sconosciute? Delle stazioni? Degli scali che spesso costeggiano? Chi conosce i regolamenti, i turni del materiale, i segnali, le officine, i progetti e la storia delle ferrovie?
Si potrebbe scrivere e scrivere e scrivere e scrivere... con lo scopo non secondario di far comprendere meglio la complessità della gestione di un organismo tanto vasto come le Fs; senza contare che i lettori, ma soprattutto gli utenti si abituerebbero a criticare di meno ed a capire di più.
Vorrei inoltre che dalla rivista, e questo mi sta realmente a cuore, sparisse per sempre ogni articolo a carattere ambientalistico, peggio se sponsorizzato o a favore di qualche sedicente associazione del genere; perché, per chi non se ne fosse ancora accorto, i veri nemici delle ferrovie sono proprio loro, sempre pronti a sfruttarle quando ne hanno convenien-



za, e sempre in prima linea per affossarle e osteggiarle in ogni momento (basta vedere cosa stanno facendo contro l'Alta Velocità). Mi hanno veramente "rotto" questi stramaledetti "verdi" con le loro campagne e manifestazioni contro lo sviluppo delle ferrovie. E' l'ora che anche noi di "Amico Treno" facciamo qualcosa contro di loro.
Ed è l'ora che i vertici delle Fs prendano provvedimenti nei confronti di una certa categoria di persone che non perdono occasione per accusarvi, denigrarvi, rovinarvi l'immagine e quant'altro possa danneggiarvi: i ferrovieri!!!! Sì, proprio i Vostri dipendenti, che nella maggior parte dei casi (per fortuna non tutti) "sputano nel piatto dove mangiano" e che, facendosi forti dei diritti acquisiti, con la complicità dei sindacati delle categorie (buoni quelli!!!) hanno comportamenti ed opinioni assolutamente inauditi, scaricando sempre sull'Ente ogni loro irresponsabilità o manchevolezza o negligenza compiuta quotidianamente, ben consapevoli che comunque nessuno li potrà mai prendere a pedate e costringerli a cercarsi un altro lavoro. Alla faccia di chi fatica davvero in condizioni assolutamente peggiori delle loro, ma che con dedizione e soprattutto senso civico e responsabilità si guadagna lo stipendio.
Fategli vedere il bastone più spesso e cacciate via i lavativi ed i fannulloni, e, quando è necessario, fate conoscere all'opinione pubblica dove e come hanno sbagliato per far capire a chi vi accusa sempre (utenti, lettori ecc.) che spesso la colpa non è vostra ma dei ferrovieri (e c'è una bella differenza). Solo così potrete portare avanti l'opera di rinnovamento che state intraprendendo.
(Quand'è che toglierete il secondo macchinista dalle locomotive, come avviene in tutt'Europa? Forse allora si eviteranno spiacevoli e tragici incidenti).
RingraziandoLa per l'attenzione, porgo i miei più sinceri "in bocca al lupo" per il futuro della rivista e La saluto cordialmente.

Mario Bianchi - Genova

Una premessa è doverosa quando ci si imbatte in interlocutori che hanno un cognome (e un nome) così diffuso: il signor Mario Bianchi di Genova esiste sul serio e a noi ha pure inviato il suo indirizzo completo di Cap e il suo numero di telefono.
Entrando nel merito delle questioni sollevate dal nostro lettore dobbiamo riconoscere che "Amico Treno" non assomiglia troppo ad una rivista dedicata ad appassionati di ferrovie. Ma - e non l'abbiamo mai nascosto - fino ad oggi la nostra intenzione non è stata quella di parlare "solo ed unicamente di treni", tantomeno con la pretesa di "colmare" lacune storiche o tecniche. Non ci pare, comunque, di aver lasciato a "bocca asciutta" neppure i curiosi della materia: negli anni abbiamo affrontato temi che (citiamo a memoria) vanno dalla costruzione dell'orario ai nuovi materiali destinati al trasporto locale, dall'organizzazione di una stazione ai sistemi di segnalamento, dai compiti del personale di scorta alla struttura delle officine di riparazione dei mezzi... E nelle risposte alle lettere molti altri argomenti (alcuni si possono veramente definire tecnici) hanno trovato ampio spazio. Ci rendiamo conto che un significativo gruppo di lettori vorrebbe trovare maggiori segnali di attenzione a questi temi (lo dice pure l'ormai da noi citatissima indagine dell'Istituto Cirm), ma la nostra ritrosia a "cedere" alle richieste è motivata dal timore di "rovinare" la fortunata formula editoriale che fino ad oggi ci ha dato ragione. Alla luce di questa considerazione, non crediamo che lei resterà deluso se assieme alla promessa di "aprire" a rubriche "più ferroviarie", compresa una STORIA DELLE FERROVIE che inizia da questo numero, le diciamo pure che: non è nostra intenzione abbandonare le parti di intrattenimento che caratterizzano il nostro periodico (se poi leggerà con meno prevenzione queste pagine, siamo sicuri che troverà forti legami con treni e ferrovie); non pensiamo di rinunciare al nostro linguaggio per non addetti ai lavori.
Dove - l'avrà capito dalla composizione del nuovo "Comitato dei Garanti" del giornale - non siamo affatto d'accordo è sulla valutazione su chi sono i "nemici" delle ferrovie. Noi, ci teniamo a dirlo, non abbiamo mai considerato gli ambientalisti come avversari, neppure quando hanno mosso forti critiche al progetto di "quadruplicamento" delle linee ferroviarie (forse in quel caso si trattava più di un nostro errore di comunicazione), e in quell'occasione - se ricorda - avevamo dato spazio su queste stesse pagine ad un articolato ed ampio dibattito con i rappresentanti delle associazioni più rappresentative della "galassia verde".
Ma non siamo neppure in sintonia con lei quando ci invita a far conoscere all'opinione pubblica, mal "orientata" da quei colleghi che "sputano nel piatto in cui mangiano" o fanno i "lavativi", che noi siamo senza colpa: evidentemente abbiamo la responsabilità di non essere riusciti a far comprendere che i comportamenti non corretti di pochi mettono a repentaglio la grande professionalità dimostrata da tutti gli altri.

NON E' VERO MA CI CREDO

Caro "Amico Treno", benché io non sia mai stato superstizioso, credo che comincerò ad esserlo, dal momento che ho vissuto proprio un venerdì 13 della peggior specie. Quel giorno, infatti, si è verificato uno sciopero di otto ore che (lo riconosco) era stato sufficientemente annunciato. Essendo una persona precisa e, soprattutto, un assiduo fruitore del servizio ferroviario, mi sono recato all'ufficio informazioni della stazione della mia città (Bologna). Alla luce di ciò che è successo in seguito, ritengo che l'addetto a cui mi sono rivolto sia o un burlone o un infiltrato (per non dire di peggio), perciò vi segnalo che si trattava dello sportello 1, ore 17.30/17.40 circa. Io il giorno 13 dovevo andare a Rimini e avevo l'intenzione di prendere l'Interregionale proveniente da Milano che parte da Bologna alle 08.38. La persona in questione mi ha assicurato che l'indomani avrei potuto prendere quel treno, in quanto giungeva a Rimini per le 10.00, la fatidica ora X dopo la quale tutto si sarebbe bloccato. Tuttavia, egli mi ha ricordato che c'era un treno Espresso in partenza alle 08.00 e che mi avrebbe garantito una sicurezza ancora maggiore di non incappare nello sciopero.
Decido di seguire questo consiglio e, l'indomani, mi reco in stazione alle 07.40, ma con grande disappunto, sui tabelloni degli orari non sono indicati né il treno delle 08.00 né quello delle 08.38. Faccio la mia lunga fila allo sportello per sentirmi dire che il primo treno utile per Rimini è dopo le 19.00. Ti sembra giusto tutto ciò? Se lo sciopero doveva iniziare alle 10.00 e terminare alle 18.00, come mai i treni che dovevano giungere a Rimini prima delle 10.00 si sono volatilizzati nel nulla?
Chiedo una spiegazione plausibile affinché io non resti scottato una seconda volta; inoltre chiedo pure le scuse, visto che le Fs hanno beffato un loro cliente dicendogli una bugia che potevano risparmiarsi.
Saluti poco cordiali.

Stefano Rocchetti - Bologna

Lo sciopero è una forma di pressione che i lavoratori esercitano su una controparte. Nei settori di pubblica utilità l'uso di questo strumento crea una situazione alquanto anomala: è il disagio creato alla clientela a danneggiare l'azienda (mentre, paradossalmente, lo sciopero, sulle linee a scarsa frequentazione, la favorisce).
Da quello che ci dice il signor Rocchetti possiamo dunque concludere che quello sciopero è, purtroppo, riuscito.
L'informazione fornita allo sportello non era infatti falsa: quei treni sarebbero dovuti partire. Tuttavia la protesta sindacale ha fatto registrare un'adesione superiore alle aspettative e così, per problemi legati all'organizzazione dei turni del personale, non è stato possibile garantire tutti i convogli previsti.
Al signor Rocchetti vanno le nostre scuse più sincere.

C'È SCRITTO SU "AMICO TRENO"!

Leggo testualmente su un vostro numero (gennaio '96), nelle pagine dedicate alle lettere, quella di Federico Pelizza di Torino, intitolata "Chi sa chi lo sa". Niente di più vero di tutto ciò.
Trovandomi allo sportello della biglietteria della mia stazione (Novara) e avendo davanti a me il bigliettaio Arturo, la volta prima Luigi, mi pare di aver capito e successivamente il capo ufficio Antonio... (chissà perché mai il personale delle Fs non deve portare obbligatoriamente un cartellino d'identificazione) e volendo chiedere il rimborso del biglietto da Novara a Perugia di 32.400 lire, acquistato con la Carta Verde prima della sua scadenza, quindi biglietto valido per due mesi, come stampigliato ben evidente sul biglietto stesso, costoro, chi in un modo, chi in un altro, trovando risposte tra le più disparate, non volevano risarcirmi per via della Carta Verde scaduta.
Menzionando la vostra lettera come prova ("Chi sa chi lo sa") mi è stato risposto molto "educatamente" che il suddetto giornale... è soltanto un giornale e nulla di più, anzi, che non mi multava (che magnanimo) per aver fatto il viaggio di andata con la Carta Verde scaduta.
Tornando però ripetutamente allo sportello, un rimborso l'ho ottenuto, anche se parziale, credo... di 12.500 lire, scaturito da qualche sottrazione, divisione, moltiplicazione, su un foglio qualunque del dipendente Fs Arturo.
Un saluto ad "Amico Treno" Periodico d'informazione per il viaggiatore.
P. S. Se il rimborso risultasse parziale, investite la cifra rimanente per comprare una calcolatrice al signor Arturo, grazie!

Alberto Varone - Novara

Alberto allega alla sua simpatica comunicazione, peraltro un po' "confusa", soltanto un modulo in bianco per la domanda di rimborso. Niente di più, purtroppo. Non abbiamo quindi i dati sufficienti per risolvere il problema (pur se dotati di calcolatrice).
Un'altra cosa è certa: Alberto è un lettore ironico... ma disattento (o discontinuo).
Su numero 1/96, come egli afferma, abbiamo pubblicato la missiva di Federico Pelizza di Torino (a pag. 43, *Chi sa chi lo sa*), che ci chiedeva informazioni circa la validità di un biglietto acquistato presentando la Carta Verde (o la Carta d'Argento o la Tessera di Autorizzazione). La nostra risposta è stata: «E' sufficiente che la validità dei biglietti inizi non oltre la data di scadenza della Carta». Questa frase ha generato alcuni dubbi di interpretazione e perciò abbiamo ritenuto opportuno chiarire e completare la risposta fornita. Sul numero 2/96, sempre nella rubrica della posta (pagg. 44-45, *Caro treno o treno caro?*), sono state quindi evidenziate (nel senso letterale del termine, cioè messe in evidenza con colore) alcune precisazioni in merito alla questione: «(...) 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».
Passiamo al rimborso. Se il cliente decide di rinunciare al viaggio, può ottenere il rimborso di un biglietto acquistato e non utilizzato, ma deve chiederlo (presso la stazione che lo ha emesso o che serve la località dove ha sede l'Agenzia emittente oppure presso la stazione di origine del viaggio) entro il periodo di utilizzazione o entro i limiti di validità e comunque prima della convalida del biglietto. In questo caso sarà applicata una trattenuta del 30 per cento dell'importo pagato, con un minimo di 10 mila lire.
I conteggi manuali "su un foglio qualunque" del signor Arturo (a proposito, i nuovi cartellini di identificazione sono in arrivo per tutti) sono stati fatti per determinare la trattenuta da applicare. Inutile dire che è stata solo una "operazione" preliminare: la domanda di rimborso segue un iter preciso e una regolare registrazione.
P. S. (Con)"dividiamo" le tue ragioni e, senza "sottrarci" alle nostre responsabilità in merito ai disagi che ti ha procurato tutta la faccenda, cercheremo di "moltiplicare" i nostri sforzi per evitarti altri inconvenienti. Tutto "sommato" ci vuoi bene. E te ne vogliamo anche noi.



AUTODA-FS

Forse perché dell'ore mie sudate
siete l'emblema, o meglio ancor: l'imago.
Convogli di lamiere arroventate,
carrozze al calor bianco, antri di drago

stipati di persone esasperate.
Checché ne dica il garrulo Vaciago,
così trascorre un'altra "bella" estate...
Che faccio io? Mi sembra ovvio: pago

per treni che son forni crematori,
per Rapidi che van come formiche,
Cobas rapaci, astiosi controllori...

Amico Treno? Ferrovie nemiche!
E Celentano, in barba ai viaggiatori,
sfida ghignando l'ira della Nike.

Carlo Bianchini - Pavia

Molti lettori, inviandoci loro componimenti, ci suggeriscono di affiancare al racconto anche un piccolo spazio per la poesia. Altri ci consigliano di lasciar perdere fronzoli d'intrattenimento e di concentrarci sulle ferrovie, sempre ferrovie, nient'altro che ferrovie. A questi ultimi infliggiamo per ora i pochi versi del signor Bianchini che si distinguono per la brevità e per la buona fattura. "AutodaFs" infatti si inserisce nella grande tradizione italiana del sonetto, nato nel XIII secolo e divenuto il metro più usato nella lirica italica sino alle soglie del Romanticismo. Il simpatico *pastiche* composto dal nostro Poeta si colloca più precisamente nella scia del sonetto satirico del Berni, e poi del Belli e del Porta, ed è popolato da numerosi richiami dotti. Ne evidenziamo solo alcuni. "Alla sera" del Foscolo dà lo spunto per l'incipit («Forse perché della fatal quiete / tu sei l'immago a me sì cara vieni / o sera!»); sempre nei versi di apertura occhieggia il Leopardi di "A Silvia" («Io gli studi leggiadri / talor lasciando e le sudate carte»); echi ritmici dal Montale di "Meriggiare pallido assorto" risuonano nelle rime insolite «formiche», «nemiche», «Nike». Saccheggiati anche titoli di grandi prosatori (Cesare Pavese, *La bella estate* ed Elias Canetti, *Autodafé*).
Non potendo rispondere per le rime al signor Bianchini (che poeti noi non siamo), ci siamo limitati a queste brevi chiose, ma lo invitiamo a trovare nelle parti in prosa, diffuse su queste pagine, le risposte al disagio esistenziale che ha ispirato il suo componimento.
Nota a margine: in redazione qualcuno temeva la reazione del grande capo all'aggettivo "pascoliano" che precede il suo nome, sottovalutando il suo senso "poetico" ed autoironico. Il *divertissement* è stato invece condiviso da tutti: dal poeta per primo, ma anche da noi e... dal "garrulo" Vaciago.

UN QUARTO D'ORA AL GIORNO...

Caro Direttore, ho letto con piacere sull'ultimo numero di "Amico Treno" che con l'orario estivo '97 è prevista la soppressione del treno 2563 Alessandria-Milano C.le, in quanto poco utilizzato nella tratta Alessandria-Voghera.
Non sia sorpreso per questa affermazione. Percorro (purtroppo!) giornalmente la linea Stradella-Milano Rogoredo e, da quando è stato inserito il malaugurato treno 2563, l'unico collegamento tra l'Oltrepò Pavese e Milano nella fascia oraria 08.00-09.00 (treno 20352), ottenuto per altro solo a seguito di continue richieste e per nulla soddisfacente in termini di tempi di percorrenza (media di 50 km/h), ha costantemente accusato ritardi dell'ordine dei quindici minuti.
Se da un lato mi auguro che si ristabilisca la situazione precedente alla istituzione di quel poco opportuno collegamento, mi permetto, dal momento che nessuno della vostra azienda è stato in grado di darmi risposte, di proporre in sostituzione del treno 2563 un vero collegamento Oltrepò-Milano.

Treno 2563		Proposta di collegamento veloce Oltrepò-Milano	
Tortona	07.23	Stradella	07.25
Voghera	07.34	Broni	07.30
Pavia	07.49	Bressana B.	07.40
Milano R.	08.10	Pavia	07.50
		Milano R.	08.10

I vostri Uffici di programmazione potranno sicuramente verificare un'utenza potenziale di almeno 150 persone nella tratta Stradella-Pavia e un utilizzo ancora superiore nella tratta Pavia-Milano.
Gradirei, e penso di non essere il solo, di poter ottenere finalmente una risposta seria e possibilmente in tempi brevi.

Marco Cabri - Broni (Pavia)

Egregio direttore, nell'attesa di una risposta riguardo l'ambizioso collegamento Oltrepò Pavese-Milano, a suo tempo richiesto, mi permetto di segnalare una possibilità a costo zero, per rendere più veloce questa benedetta linea Stradella-Milano: attualmente l'unico treno nella fascia oraria 17.30-18.30 da Milano a Stradella è il 20363 in coincidenza con il 20329. Esiste però un altro treno (2645) per Voghera, oltre tutto in partenza da Milano ad un'ora più utilizzabile e "baricentrica".
Gli orari sono i seguenti

	Tr. 20363	Tr. 2645
Milano C.le	17.30	17.48
Milano Lamb.	17.36	17.55
Milano Rog.	17 44	18.03
Pavia	18.10	18.22
Bressana B.	18.22	18.28 (oggi non prevista)
Lungavilla	18.30	18.36
Voghera	18.37	18.42

Attuale collegamento con Broni con coincidenza treno 20329:

Bressana B.	18.26
Broni	18.45
Stradella	18.50

Attualmente è quindi prevista la coincidenza tra il treno 20329 ed il treno 20363. Sarebbe sicuramente preferibile prevedere la coincidenza con il treno 2645. Infatti, al costo di un minimo ritardo della partenza del treno 20329 (5 minuti) il tempo di percorrenza tra Milano Rogoredo e Broni passerebbe dagli attuali 61 minuti a poco più di 45 minuti. 15 minuti potranno sembrare pochi, ma per chi come noi non può disporre di un solo treno diretto tra casa e lavoro (quando le linee di Piacenza e Voghera ne vantano un'infinità) possono sembrare insopportabili!!!.

Marco Cabri

Egregio direttore, non so come ringraziarla per quanto è riuscito ad ottenere!!! Ai "quindici minuti di vita" che ha recuperato per tutti noi va sommato il beneficio non indifferente di poter viaggiare nelle ore più calde di questa estate su di un treno che, in virtù del procedere senza continue fermate, può vantare una temperatura interna inferiore di almeno 5 gradi rispetto a quello precedentemente utilizzato.
Per questo e per l'attenzione prestata ad un problema che ormai i pendolari bronesi pensavano irresolubile, ancora sentitamente ringrazio.

Marco Cabri

La corrispondenza con il signor Cabri è stata molto più fitta di quanto possa apparire dalle "poche" lettere che abbiamo pubblicato. Sono poi da aggiungere al nutrito carteggio svariate telefonate (una, molto gradita, è stata quella del sindaco di Pietra de' Giorgi, **Paolo Castelli**) e delle richieste "in appoggio", inviateci da **Marco Dellabianca**, **Giorgio Fusi**, **Maria Rita Losio**, **Davide Parentela** e **Giorgio Vercesi**.
Altri sindaci ed altri cittadini, ci è stato preannunciato, erano pronti a mobilitarsi. Una soluzione, anche se parziale, al problema - dopo intensa consultazione con gli oraristi - siamo riusciti a trovarla. Ora vorremmo che i nostri amici dell'Oltrepò non abbandonassero il loro proposito di perseverare nell'impegno dimostrato in questa circostanza: ci daranno qualche "problema" in più, ma in compenso, siamo certi, sapranno sostenere le ragioni del trasporto ferroviario.
Come questa vicenda dimostra, per rispondere in maniera soddisfacente alle esigenze di chi si serve del treno non è sufficiente la nostra buona volontà: molte linee sono ormai sature e non consentono variazioni delle tracce orarie. I nostri interlocutori lo hanno compreso. Il treno 2563, che era nell'elenco dei convogli da sopprimere in conseguenza dei tagli operati dalla Finanziaria, continua a circolare e quindi non ci è stato possibile inserire in quella traccia oraria il convoglio che ci richiedevano.
I colleghi che si occupano della progettazione degli orari sono però riusciti ad accogliere la seconda richiesta, facendo fermare a Bressana Bottarone (alle ore 18.30) il treno 2645, in coincidenza con il Regionale 20329, la cui partenza è stata posticipata alle 18.36. I pendolari diretti a Stradella guadagneranno così "15 minuti di vita". E noi qualche amico in più.

OGGETTI SMARRITI

Premettendo che mi ritengo molto fortunato ad aver ritrovato delle cose a cui sono molto affezionato, oltre a documenti importanti, vorrei sottoporre alla vostra attenzione la mia piccola odissea, nonché alcune perplessità. Venerdì 29 novembre '96 alle ore 11.10 (ritardo) a Ospitaletto salgo sul treno 10838, proveniente da Brescia (10.52) e diretto a Milano Porta Garibaldi (12.23).
All'altezza di Treviglio incontro un'amica che aveva preso quello che pensava fosse il treno delle 9.20 per Milano C.le e invece è finita a Bergamo... ma questa è un'altra storia.
Complice il buio della galleria di Porta Garibaldi dimentico sul treno la mia agenda, contenente molti ricordi, oltre che libretto e tessera universitaria, abbonamento del metrò e altre tessere.
Appena me ne rendo conto ritorno in stazione, verso le 16.00; ma all'Ufficio oggetti smarriti non ne sanno niente.
Sabato 30 novembre mi reco anche all'ufficio di Milano C.le, aspetto un'ora che venga aperto, ma mi dicono che essendo il capolinea Milano P.ta Garibaldi se lo avessero trovato sarebbe là.
Essendo il treno partito da Brescia, da venerdì sera a domenica cerco di contattare la stazione, senza avere mai risposte: il numero di telefono è libero, ma nessuno risponde.
Lunedì 2 dicembre vado di persona all'Ufficio oggetti smarriti di Brescia, racconto la mia storia e mi viene risposto che di una agenda usata non se ne fa niente nessuno e che se qualcuno l'avesse trovata l'avrebbe certamente buttata via.
Martedì 3 dicembre. Non mi do per vinto e torno all'ufficio di Porta Garibaldi. L'agenda non c'è. Voglio però sapere dove finiva quel treno, a costo di dover passare per tutti gli Uffici oggetti smarriti del percorso.
Mi mandano all'Ufficio informazioni, altra coda, altra attesa, altra destinazione: al binario 6, Ufficio movimentazione merci.
Gli addetti, molto gentilmente, scartabellano un quaderno, fanno una telefonata e mi dicono che il mio treno, ripulito e senza passeggeri sarebbe poi andato a Milano C.le, diventando il treno 2555 per Verona. Mi consigliano però di andare alla Polfer, binario 1, per vedere se sono stati ritrovati almeno i documenti.
Binario 1, Polfer, attenda prego... faccio la denuncia di smarrimento, 5 copie, 10 firme, arrivederci, grazie. Chiedo se per caso non sono già stati ritrovati, mi viene risposto: cos'è che ha perso, scusi?
Mi sembra di essere in un film (comico) o in un sogno (incubo).
Morale: neanche lì ne sanno niente.
Torno a Milano C.le, altra attesa, stavolta mi chiedono il nome e scoprono che... la mia agenda è stata ritrovata venerdì pomeriggio.
La controllo: è stato fatto passare tutto, mancano però solo due biro, di cui una era di un certo valore (anche affettivo).
Tutto sommato sono contento, anche se devo pagare il deposito fino a lunedì (ma io sabato ero stato lì a chiedere...) e la lettera che mi è stata spedita... ma sì, per 6 mila lire... non è niente.
Sabato 7 dicembre. Arriva la lettera dalla stazione di Milano C.le.
Ora le mie perplessità sono le seguenti.
In prima pagina, sull'agenda, oltre ai miei dati, era presente il mio numero di telefono. Non sarebbe stato più semplice ed economico sfruttarlo? Mi avreste risparmiato un po' di fatica.
Non è possibile creare un unico recapito in cui convergano i dati di tutti i ritrovamenti degli uffici oggetti smarriti, evitando di dover fare i giri che ho fatto io?
I computer possono essere utili in questi casi.

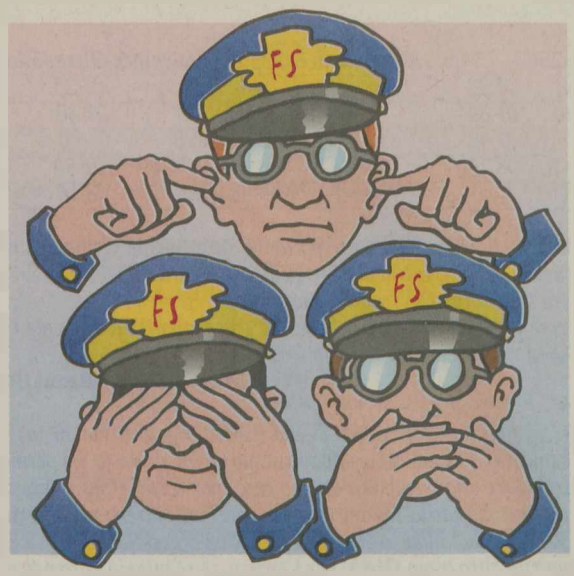
Sergio Almerares - Castegnato (Brescia)

Questa lettera è una dimostrazione dello straordinario potere della scrittura, che - come molti giallisti sanno - giocando con il tempo narrativo può creare effetti deformanti.
Siamo infatti arrivati alla fine della vicenda descrittaci dal signor Almerares con l'impressione che tra il momento in cui è stata smarrita l'agenda e quello in cui è stata riconsegnata fosse passato chissà quanto tempo. Abbiamo perciò verificato le date: da venerdì 29 novembre a martedì 3 dicembre sono passati - domenica compresa - appena quattro giorni. Dopo altri quattro giorni arriva poi la lettera a casa. Non sono pochi, ma tenendo conto delle varie operazioni non ci sembra il solito "tempo burocratico".
D'altra parte è comprensibile che al nostro lettore, il quale ci ha solo esposto i fatti con dovizia di particolari, questo tempo, per il valore attribuito all'oggetto smarrito e per l'impazienza di ritrovarlo, sia apparso insopportabilmente lungo. Il tutto è stato poi complicato dal fatto che gli inconvenienti in cui è incorso sono stati aggravati da una serie di sfortunate circostanze: orari di chiusura degli uffici, contatti con persone non addette al servizio, telefonate ad uffici territorialmente non competenti ecc.
Da parte nostra, sulla base degli elementi che ci sono stati forniti dal Nucleo Territoriale Servizi di Stazione di Milano, possiamo però assicurare che gli incaricati al servizio si sono comportati in maniera scrupolosa. Nessuna norma obbliga infatti il personale a fare ricerche o indagini sui proprietari degli oggetti rinvenuti, eppure - come hanno fatto anche in altre situazioni - gli operatori una volta rilevato il suo nome sull'agenda hanno prontamente provveduto ad avvertire il signor Almerares, come dimostra la lettera pervenuta il 7 dicembre.
Abbiamo infine trasmesso il suggerimento di concentrare in un solo posto tutti i dati relativi agli oggetti ritrovati. Ci è stato fatto osservare che le difficoltà da superare non sono poche, perché le cose recuperate ogni giorno (anche in località molto distanti tra loro) sono moltissime ed il personale e le risorse tecniche da impegnare nel servizio comporterebbero un rilevante aggravio dei costi.
Chiediamo comunque scusa al nostro lettore per tutti i disagi che ha dovuto subire.

LE CARTE IN REGOLA

Spett. le Amico Treno, sono un abbonato al trasporto ferroviario ormai da parecchi anni, prossimo titolare della "Carta Amicotreno", da sempre sostenitore del trasporto pubblico per motivi ambientali e del treno per l'ottimo rapporto qualità/prezzi/tempi.
Venendo al dunque di questa mia, oggi ho preso l'intercity n° 343 da Alassio per caso, in quanto sono andato in stazione per prendere il diretto delle 12.22 ed ho trovato pronto in partenza il suddetto intercity. Preso alla sprovvista ho timbrato l'unico biglietto di supplemento che avevo in tasca e che avevo acquistato pochi giorni prima. Salito sul treno, mentre ancora cercavo posto dato l'affollamento provocato da una scolaresca, ho incontrato il controllore e gli ho spiegato l'accaduto. Conclusione della discussione ho dovuto fare il supplemento in treno, come se non avessi obliterato nulla!!!
"Morale della favola":
1) il supplemento IC valido per la tratta Savona-Alassio, annullato in partenza ad Alassio, sarebbe ancora valido, ma, usandolo, rischio che il controllore non sia d'accordo perché recherebbe due annulli;
2) pur essendo in regola, o meglio, pur non avendo danneggiato economicamente le Ferrovie dello Stato, ho dovuto pagare 10 mila lire per il diritto di esazione suppletiva e 3.500 lire per un supplemento IC di chilometraggio pari a quello appena annullato. Ci tengo a precisare che la mia vuole essere una critica costruttiva. Per questo penso che in un periodo di rinnovamento della vostra immagine sia poco produttivo affidare la buona riuscita di questo ai dipendenti che non siano dotati, o peggio che non vogliono dotarsi, di autonomia di gestione delle situazioni non codificate e che si celano dietro a frasi del tipo «non è previsto» oppure «nel regolamento non c'è scritto». Credo che il lavoro più duro per la vostra Spa non sia rappresentato dal "parco mezzi": il treno non sarà mai duttile come un'automobile, né veloce come un aereo. Sarà invece l'area clienti e, strettamente connessa a questa, la sezione "formazione ed aggiornamento del personale".
In conclusione, pur non aspettandomi un rimborso per una cifra così esigua, sarei gratificato dal ricevere un cenno di risposta da parte vostra in forma privata, o meglio, sulle pagine di "Amico Treno".

Sandro Tornatore - Alassio (Savona)



Caro Sandro... ebbene sì, abbiamo preso l'iniziativa di darti (darci) del tu.
Con il caldo che fa è meglio... rompere il ghiaccio!
Ormai ci conosciamo da tempo: la corrispondenza con te è iniziata nel 1993 e in questi quattro anni non ci siamo mai persi di vista. Hai voluto confermare la tua attenzione/affezione al treno, acquistando in aprile la "Carta" e approfittiamo di questo spazio per ringraziarti e per dirti che... non te ne pentirai.
Passiamo ora alle tue critiche. Come è già successo nelle comunicazioni che ti abbiamo inviato in forma privata, anche questa volta (è la prima volta, invece che pubblichiamo una tua lettera) dobbiamo darti ragione.
Per lo sviluppo del trasporto ferroviario e per la crescita produttiva, la nostra azienda deve orientare i propri interventi in molte direzioni, anche se nel quadro degli obiettivi da raggiungere e/o da consolidare è necessario individuare precise priorità. Quella che tu definisci "area clienti" è la destinazione del percorso di lavoro di ogni settore delle Fs. Per offrire al cliente migliori livelli di qualità del sevizio dobbiamo "lavorare sodo" in molti campi (parco rotabili, sicurezza, velocità, caro Sandro, non sono aspetti trascurabili o secondari del nostro impegno). Parallelamente (e in questo conveniamo con te), per l'aumento dell'efficienza è essenziale concentrarsi sulla gestione e sull'utilizzazione delle risorse umane, con particolare attenzione alla formazione, all'aggiornamento e alla riqualificazione professionale.
Il problema che hai sollevato, però, è solo in parte connesso alla preparazione, alla capacità o alla volontà del personale. Crediamo, infatti, che una buona parte dei dipendenti Fs abbia ben "metabolizzato" i concetti di elasticità e flessibilità di comportamento e che in molti casi sia da mettere in discussione non tanto la rigidità nell'applicare le norme, quanto la rigidità delle norme da applicare. Il vero "duro lavoro" per avere le carte in regola è proprio... regolare le carte! Meno burocrazia e burocratese, regolamenti più chiari, semplici e snelli gioverebbero alla comprensione e all'adempimento del contratto di trasporto ferroviario (e non solo di quello).
Abbiamo buone ragioni di pensare che tu ci abbia scritto per avere un commento su quanto ti è capitato, più che per una spiegazione. Ma è giusto completare la risposta.
Un biglietto (o un supplemento) deve contenere alcune indicazioni indispensabili. Tra queste ci sono la stazione di partenza e la stazione di arrivo. Una volta emesso, il biglietto deve essere utilizzato per la relazione per la quale è stato rilasciato. La regolarizzazione che ti è stata fatta in treno è stata formalmente corretta e non ha comportato l'applicazione di alcuna penalità o soprattassa. Infatti, il viaggiatore che al momento del controllo è sprovvisto del supplemento, e che non ha avvisato prima il personale di controlleria, o che ne esibisce uno non convalidato o erroneamente convalidato deve pagare una soprattassa di 15 mila lire. Il controllore ti ha fatto pagare il costo del supplemento regolare più le 10 mila lire di esazione in treno.
Non sentirti dunque penalizzato, caro Sandro, a presto.
P. S. A proposito di caldo, la prossima volta che ci scrivi non aprire la lettera con quel "freddissimo" "Spettabile Amico Treno" e ricordati di darci del tu.

UN BEL PROBLEMA!

Premetto che il treno è il mio mezzo di trasporto preferito per diverse ragioni: socializzazione, impiego (positivo) di un tempo altrimenti perso nel guidare, tutela ambientale, motivi miei di salute fisica (soprattutto la mia schiena) e psicologica (guidare per più di due ore mi stressa), di sicurezza (pendolini a parte!!!), di prezzo perché anche se la qualità non è paragonabile alle Ferrovie tedesche o francesi, non lo sono neanche i prezzi (che sono più bassi).
Premesso tutto questo ed evitando di entrare a parlare di cose che non funzionano o, invece, che sono migliorate - di elogi (cresciuti negli ultimi tempi) o di critiche (purtroppo ancora molte) - vengo alla ragione principale per cui mi sono deciso a scrivervi, ripromettendomi di elencarvele in una lettera futura, magari al mio prossimo viaggio in treno.
Il problema è che ho 28 anni!!!
Beh? Direte voi.
Ripeto: il mio problema è che ho 28 anni, adoro viaggiare in treno, anche per le mie vacanze e che solo due anni fa (per mia sfortuna) ho avuto la possibilità di fare il mio primo e purtroppo unico INTER RAIL!!!
Capito adesso?!?!
Un amore a lungo agognato, nato, ma subito dopo morto (per motivi anagrafici).
Non posso ora stare a descrivere (per motivi di spazio e di tempo) tutte le emozioni ed esperienze provate e vissute in quei trenta giorni grazie a quel "magico" biglietto. Posso solo dire che il mitico "blocchettino" riuniva in sé ciò che di più bello c'è nel viaggiare (l'imprevisto della scoperta, dell'incontro casuale, l'assoluta libertà di cambiare in ogni momento il tuo programma originario), con una sensazione di sicurezza (se finisci i soldi sei comunque sicuro di poter tornare a casa senza problemi; se gli ostelli sono pieni o non ci sono, si può passare la notte in treno).
Ecco quindi cosa vorrei chiedervi:
1) Perché, mentre stiamo andando (speriamo) verso l'Europa senza più confini geografici devono esserci questi confini anagrafici?
2) Perché il Parlamento europeo promuove, coordina e soprattutto spende milioni di ECU (o euro) in programmi volti a favorire lo scambio interculturale (cosa giustissima) fra i vari studenti, professori, formatori, aziende, ma non riconosce, ad esempio, un indennizzo alle varie ferrovie (se il problema è relativo alle entrate delle società di trasporto) o compagnie di autobus internazionali, o compagnie aeree, che riconoscano questo stesso diritto di poter conoscere i nostri nuovi "connazionali" anche a chi giovane non lo è più?
Capisco che forse lo sforzo economico sarebbe troppo elevato, ma si possono porre dei limiti, come in tutte le cose, ma non basati sull'età o sulla professione svolta (o non unicamente almeno) ma - tutte le Costituzioni insegnano - soprattutto sul reddito (vabbè, poi ci sono gli evasori fiscali, ma questo è un altro discorso!).
Magari un "tot" annuale per gli "over 26" sotto un certo reddito, da estrarre a sorte fra chi ne fa richiesta. Quindi mantenere l'Inter Rail per i giovani sotto i 26 (perché sono loro i veri futuri cittadini europei), ma aiutare gli over 26, che non abbiano la possibilità economica, ad usufruire anche loro dell'occasione di poter acquistare un biglietto Inter Rail allo stesso prezzo, o anche leggermente superiore.
(...) Spero in una vostra risposta. Ottima cosa aver aperto un sito Internet. Ci incontreremo presto in quei luoghi! Vi lascio, di seguito, il mio e-mail.

Mario Corraro - Firenze

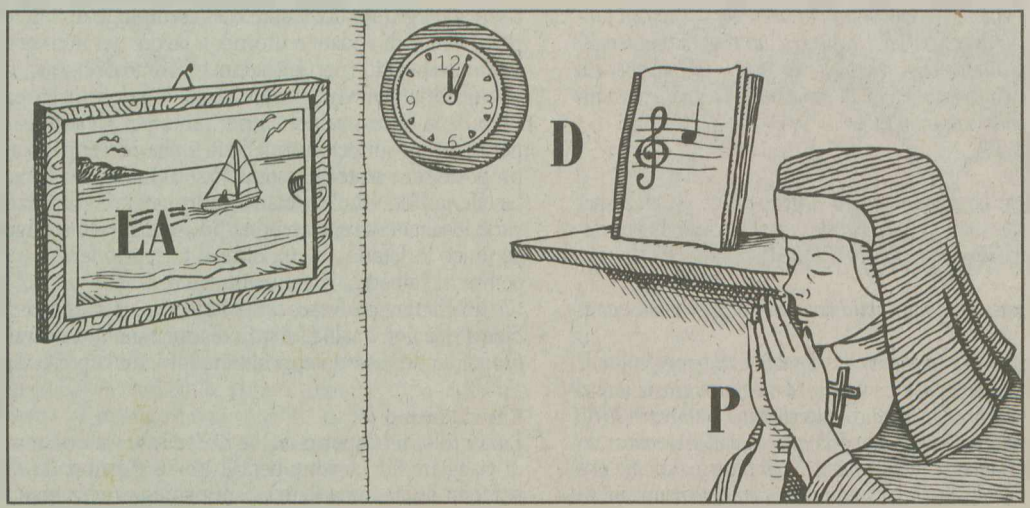
Se il tuo problema è avere 28 anni... pensa a noi che i trenta li abbiamo passati da un pezzo (anche i quaranta... ma non li dimostriamo!)
Non preoccuparti, a tutto c'è rimedio.
Ma vediamo in particolare le tue domande.
Le offerte in ambito internazionale, formulate in base ad accordi e convenzioni tra le Reti ferroviarie, hanno lo scopo di facilitare gli spostamenti tra i vari Paesi. Prevedere particolari opportunità a favore di determinate fasce di clientela non contrasta con il proposito di un'Europa senza barriere né vuole essere discriminante nei confronti di quei viaggiatori che non rientrano in quelle tipologie. Non è facile rispondere alle questioni sollevate al punto 2, perché... come puoi comprendere, non siamo l'interlocutore giusto.
Il nostro compito e la nostra funzione è di garantire un certo numero di servizi e di assicurare un trasporto di qualità. L'attenzione alle categorie socialmente più deboli (un argomento oggi al centro di molti dibattiti) non rientra nei nostri impegni.
Con le altre Imprese di trasporto estere adottiamo, però, politiche di marketing comuni, individuando insieme i destinatari delle offerte commerciali internazionali.
L'età è solo uno degli elementi considerati. Sono previste condizioni agevolate per i ragazzi e i giovani ("Inter Rail", Biglietti "Bige", "Euro Domino junior"), ma anche per le persone di oltre 60 anni (la Tessera "Res" - Rail Europe Senior - con cui si possono acquistare biglietti diretti internazionali, di prima e seconda classe, con lo sconto del 30 per cento sui percorsi ferroviari di 27 Paesi europei).
Un altro elemento è il numero dei viaggiatori: particolari vantaggi sono riservati ai gruppi: lo "Zoom", ad esempio, è un biglietto rilasciato per percorrenze di andata e ritorno, a favore dei mini gruppi composti da un minimo di due persone ad un massimo di cinque, delle quali una sia obbligatoriamente un giovane di età inferiore ai 16 anni.
Prevede la riduzione del 25 per cento per gli adulti e del 50 per cento per i giovani sui percorsi delle Reti che partecipano all'iniziativa. Altre proposte sono state pensate in base al tipo di viaggio.
Le offerte "Rit" - Rail Inclusive Tours - sono combinazioni di viaggio per varie località estere, in vendita presso determinate agenzie ad un prezzo unico forfetario, in cui, oltre al trasporto ferroviario possono essere compresi l'albergo, le escursioni ecc.
C'è un'offerta che, forse, caro Mario, può aiutare a risolvere il "tuo problema" (se non hai la pazienza di aspettare fino a 60 anni...), un'opportunità di cui possono approfittare tutti. Te la presentiamo.

Euro Domino
È un titolo di trasporto di 1ª e di 2ª classe valido un mese che consente di viaggiare liberamente per 3, 5 o 10 giorni scelti dal viaggiatore sui percorsi di ciascuna Rete estera richiesta partecipante all'offerta: Lussemburgo, Svizzera, Grecia, Portogallo, Germania, Danimarca, Jugoslavia, Ungheria, Olanda, Norvegia, Austria, Spagna, Svezia, Belgio, Francia, Turchia, Finlandia, Gran Bretagna, Polonia, Irlanda, Croazia, Slovenia, Marocco, Bulgaria, Repubblica Ceca, Slovacchia, Romania e sui percorsi marittimi dell'Adn/Hml tra Brindisi-Corfou/Igoumenitsa/Patras.
Permette anche l'acquisto di biglietti ridotti del 25 per cento dalla stazione di partenza ai punti di frontiera e sui percorsi delle Reti estere di transito. Inoltre dà diritto a viaggiare sui treni IC/EC senza pagare il supplemento previsto.
Il prezzo dell'Euro Domino varia a seconda dei percorsi e dei giorni richiesti.
Prima di chiudere, vogliamo scusarci perché, per motivi di spazio, non abbiamo potuto riprodurre per intero il testo della tua lettera (alla fine te ne sei accorto anche tu e ci hai autorizzato a "tagliare"). Scrivici ancora (se via e-mail, magari una lettera un po' più corta).

INTER RAIL

È una tessera per i giovani fino a 26 anni di età che può essere valida 15 giorni o un mese, a seconda della tipologia acquistata. La tessera consente la libera circolazione in 2ª classe sui percorsi delle Reti ferroviarie della zona o delle zone scelte.
Può essere acquistata a prezzi diversificati per 1, 2 o 3 zone delle seguenti zone geografiche:
Zona A: Gran Bretagna, Irlanda, Irlanda del Nord - Prezzo 440.000 lire
Zona B: Svezia, Norvegia, Finlandia - Prezzo 400.000 lire
Zona C: Danimarca, Germania, Svizzera, Austria - Prezzo 440.000 lire
Zona D: Polonia, Repubblica Ceca, Slovacchia, Ungheria, Croazia, Bulgaria, Romania, Jugoslavia - Prezzo 440.000 lire
Zona E: Francia, Belgio, Olanda, Lussemburgo - Prezzo 440.000 lire
Zona F: Spagna, Portogallo, Marocco - Prezzo 400.000 lire
Zona G: Italia, Slovenia, Grecia, Turchia, Compagnie Marittime di Navigazione Adn/Hml (percorso marittimo tra Brindisi-Corfou/Igoumenitsa/Patras) - Prezzo 440.000 lire.
Il prezzo dell'Inter Rail 2 zone è di 520.000 lire, mentre quello di 3 zone è di 580.000. La formula Inter Rail globale, che costa 650.000 lire, consente la libera circolazione sulle Reti ferroviarie delle 7 zone (28 Paesi). La tessera permette inoltre di ottenere la riduzione del 50 per cento sui percorsi effettuati per raggiungere la zona prescelta. L'Inter Rail si acquista presso le stazioni e agenzie di viaggio abilitate. È necessario presentare la carta d'identità o il passaporto.

REBUS (6,1,9?)



Soluzione LA/SCIA/ORA/D/DO/P/PIA?

AMICO*TRENO* raddoppia le possibilità di dialogo con i suoi lettori aprendo un sito su Internet* e, inoltre, offre sconti e agevolazioni se compri la sua Carta.

Per ricevere la rivista a casa per un anno intero basta versare lire 15.000 sul c/c postale n° 22771208 intestato a: Ferrovie dello Stato Spa - Amico Treno, piazza Freud, 1 - 20154 Milano.

Leggere AMICO*TRENO* è più facile che risolvere un rebus, costa poco (o niente) ed è una scelta intelligente.

* www.amicotreno.com

Per informazioni

Numero Verde
167-431784

AMICOTRENO
il mensile delle proposte in movimento

AMICOTRENO

Periodico d'informazione per il viaggiatore AGOSTO-SETTEMBRE 1997 ANNO 6 - N. 7



OCCHIO ALLE STAZIONI

UN NUOVO REGISTA PER IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

INCONTRI CON I PENDOLARI: 6° CICLO

Legge n. 549/95 - ROMA "In caso di mancato recapito, rinviare a ufficio poste Roma Romanina per la restituzione al mittente previo addebito" - Contiene I.P.

Viaggi meglio e spendi meno, con la carta "Amicotreno".



Sito Internet: www.amicotreno.com

E dal 1° Luglio, il viaggiare intelligente diventa ancora più conveniente.

*Oggi risparmiare è facile come prendere il treno. La **Carta "Amicotreno"** ti offre ben il 50% di sconto* sul prezzo del biglietto sui "Treni Verdi", indicati in tutte le stazioni e sull'Orario Ufficiale FS. Inoltre, dal 1°Luglio, il sabato, la domenica e i giorni festivi sono considerati **Verdi tutti i treni Interregionali, Diretti, Regionali e Metropolitani.***

E il vantaggio raddoppia, perchè lo sconto del 50% è estensibile ad un accompagnatore.

*Ancora: la **Carta "Amicotreno"** ti dà diritto a numerose offerte e agevolazioni per quanto riguarda alberghi, ristoranti, trasporto e noleggio auto, pacchetti vacanze e libri.*

Per informazioni, potete telefonare al: Numero Verde 167-431784

FERROVIE DELLO STATO

**Si applica la tariffa "ragazzi". Lo sconto non è cumulabile e non si applica per viaggi interamente compresi nella provincia di Trento.*

PERIODICO MENSILE DELLE FERROVIE S.p.A. - DIVISIONE TRASPORTO LOCALE - ANNO 6 - n. 7

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)

Comitato dei Garanti
Roberto Brunelli (Segretario Generale Movimento Consumatori), Paola d'Avella (Presidente Associazione Italiana per i Diritti dei Pedoni), Anna Donati (Responsabile Nazionale Settore Trasporti del Wwf Italia), Massimo Ferrari (Presidente Assoutenti-Uip), Guido Pollice (Presidente Verdi Ambiente Società), Luigi Rambelli (Responsabile Nazionale Settore Trasporti di Legambiente), Luigi Riccardi (Presidente Federazione Italiana Amici della Bicicletta)

Redazione: Daniela Cremona, Cristina Forghieri (servizi speciali), Marisa Radogna (coordinamento redazionale), 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, Angelo Dadda, Davide Dragoni, Mario Elia, Alessandro Fantini, Ewald Fischnaller, Paolo Galletta, Mirella Giustiniani, Edoardo Gorzegno, Silvio Grandi, Corrado Leonarduzzi, Giuseppe Licciulli, Enzo Lunari, Albano Marcarini, Fiorenzo Martini, Lorenzo Maruotti, Franco Marzioli, Francesco Midili, Vittorio Molfa, Walter Neirotti, Rita Nespoli, Teodoro Oliva, Ernesto Orsini, Luigi Pasetti, Athos Passalacqua, Giovanni Pinchi, Angelo Piras, Giacomo Pittau, Stefania Pizi, Dario Recubini, Giambattista Rodolfi, Silvano Roggero, Agostino Romita, Antonietta Sannino, Mauro Scarpi, Enrico Sciarra, Anna Scielzo, Franco Vittorio Scimè, Salvatore Sentina, Sandrino Spagnoli, Rodolfo Valentini, Luisa Velardi, Patrizio Vellucci, Francesco Vinci

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

Amico Treno on line
Web Developer Venturino Giorgione
E-mail: direttore.amicotreno@galaclica.it
Url: http://www.amicotreno.com

Abbonamenti annuali: **Italia**: ordinario Lit. 15.000; ridotto (per i possessori di abbonamento mensile Fs o integrato) Lit. 10 000; gratuito (per i possessori di "Carta Amicotreno" o di abbonamento annuale Fs o integrato (escluso "Metrebus Roma"). **Estero**: ordinario Lit. 30.000.
Modalità di pagamento: versamento su c/c postale n. 22771208 intestato a Ferrovie dello Stato Spa - "Amico Treno", Piazza Freud, 1 - 20154 Milano.
L'abbonamento partirà dal primo numero raggiungibile. Per il rinnovo attendere avviso di scadenza.
Arretrati: da richiedere alla redazione di Milano (costo di una copia Lit. 4.000).
Editore: Leonardo Periodici Srl - Viale dei Mille, 35 - Milano
Progetto grafico e impaginazione:
Studio Cancelli – Milano
Referenze fotografiche: pagg. 6-7 Antonio di Giulio; pagg. 7, 30, 32, Archivio Fs; pagg. 10, 11, Marco Bruzzo; pag.12 R. Elsen-Marka; pag. 41N. Baldi.

Illustrazioni Marco Vaglieri
Stampa: Baloni Stampa - Roma
Impianti per la stampa Color Sistem - Milano
Distributore per l'Italia: Arnoldo Mondadori Editore S.p.A. 20090 Segrate (MI)
Articoli, fotografie e disegni non si restituiscono anche se non pubblicati. Tutti i diritti riservati.
Iscrizione al Tribunale di Milano n° 543 del 16/10/1992
Tiratura 70.000 copie
Il disegno di copertina è di Enzo Lunari
Chiuso in tipografia il 30 giugno 1997

SOMMARIO

4 Arrivederci, amici
5 Occhio alle stazioni
6 Un nuovo regista per il trasporto pubblico locale
8 Se una notte un viaggiatore...
10 Le megalopoli del Duemila
13 Si è concluso il 6° Ciclo di incontri con i pendolari
22 Sbuffi
24 Eritreo Cazzulati
26 Da visitare in treno
28 Da leggere in treno
30 Storia delle ferrovie in Italia (2ª puntata: 1905-1950)
34 Nel Parco del Ticino
37 Iniziative
42 Lettere & lettere

Arrivederci, amici

Lasciare "Amico Treno" è, per me, uno dei commiati più struggenti dalla Ferrovia (un'azienda che, comunque, si lascia come una donna di cui si è ancora innamorati). Per questo sono stato a lungo incerto se scrivere questo ultimo articolo, o se lasciar cadere nel sottinteso un pezzo forse scontato, e a rischio di caduta nel sentimentalismo.
Ho deciso di correre questo rischio, e di affliggervi ancora una volta, per ricordare a me e a voi (non ai ragazzi, che ormai se la cavano senza di me) alcune regole della comunicazione aziendale che ho imparato, in questi anni, proprio dal rapporto con voi, e che "Amico Treno" deve continuare a praticare.
Queste regole sono sette:

1. La comunicazione è - per definizione - bilaterale (fatta, cioè, di domande e risposte, di sfoghi e di repliche, di paci e di guerre, ma - sempre - col diritto di parola al destinatario), se no, è pubblicità, imbonimento, imbiancatura di sepolcri: spot per spot, meglio Celentano (a chi piace).
2. La comunicazione è spiegazione. Il destinatario deve essere messo in condizione (a costo di rompergli le scatole) di capire il perché (tecnologico, economico, politico, quel che è) dei comportamenti dell'azienda, e di giudicarli. Il treno non può essersi fermato in aperta campagna "per motivi operativi".
3. La comunicazione è umile. Un sistema a rete è, per definizione, tanto più inadeguato quanto più è capillare e diffuso nel territorio. Pretendere di essere perfetti è da imbecilli; riconoscere lo sbaglio, scusarsi e correggersi è la sola strada per conquistare, assai prima della soddisfazione della clientela (da cui siamo ben lontani), la sua simpatia.
4. La comunicazione è mobilitazione. Perché riconoscere i problemi equivale a chiedere energie morali (all'azienda e al cliente) per risolverli stabilmente.
5. La comunicazione è ironia. Perché solo col credere in se stessi senza "credersene", cioè solo facendo ironia, è possibile conciliare umiltà e mobilitazione.
6. La comunicazione è globale. Perché è impossibile circoscrivere il dialogo dentro i confini - angusti e spesso solo formali - dell'organigramma aziendale, che il cliente non è tenuto a conoscere. E come giornale del trasporto locale "Amico Treno" dovrà continuare a rispondere anche al cliente indispettito per un Intercity.
7. La comunicazione è solidarietà. Essa comporta, nella diversità dei ruoli - tra ferrovieri e clienti - e nella chiarezza delle responsabilità, un sottofondo di comune riconoscimento dei diritti e dei doveri di ciascuno, un rispetto reciproco "tra liberi e uguali", che della solidarietà sono l'elemento fondante.

Proprio per quest'ultima ragione, consentitemi di chiudere l'articolo con un appello finale: è ora che i ferrovieri - a lungo tenuti sullo sfondo del dialogo con la clientela attivato da "Amico Treno" - si abbonino in numero considerevole alla nostra rivista:

- perché il dialogo con i clienti non può essere governato - all'attuale stadio di perfezionamento e di ricerca del particolare - solo da un gruppo di dirigenti: è problema e responsabilità di tutta la ferrovia;
- perché "Amico Treno" a pagamento (proprio perché a pagamento) è garanzia di indipendenza di giudizio e di libertà di opinione;
- perché "Amico Treno", per vivere libero, ha bisogno di abbonati (e di acquirenti in edicola).

"Vergin di servo encomio", verso i ferrovieri (di cui ha criticato - e continuerà a criticare - gli eccessi *rivendicazionistici* e *scioperaioli*), un "Amico Treno" forte ne segnalerà e ne testimonierà sempre:

→ l'abnegazione nelle crisi;
→ l'eccellente professionalità diffusa;
→ la capacità di dialogo.

Si avvicinano tempi duri, tempi in cui il ferro sarà sempre più minacciato dalla flessibilità della gomma, e dalla sua capacità di pressione politica. Tempi in cui ogni infortunio dell'impresa troverà sui giornali eco strumentale, e rimandi interessati.
In questi tempi chi ama il treno (dai pendolari ai ferrovieri, ai movimenti consumeristici e ambientalisti) deve difenderlo, con l'unione, e non con la frantumazione, delle sedi di comunicazione.
20mila tra abbonati e lettori garantiscono in modo permanente la vita e l'autonomia di "Amico Treno".
10mila li abbiamo raccolti sul "mercato" dei clienti; 10mila debbono essere reclutati tra i ferrovieri.

W IL TRENO
e W (se permettete) "AMICO TRENO"
VI VOGLIO BENE (anche a Carlo Pino)

Cesare Vaciago



Occhio alle stazioni

Un tempo le stazioni erano considerate la porta d'ingresso alle città. Il loro aspetto costituiva il primo - e spesso decisivo - biglietto da visita offerto all'ospite. Per questo, tra la fine del secolo scorso e l'inizio del Novecento, sorsero un po' dovunque autentiche "cattedrali del vapore": immensi edifici, spesso di pregevole fattura architettonica ancorché non sempre funzionali, che parevano elevare un inno laico alle aspettative di sviluppo industriale e benessere economico che il nuovo mezzo di trasporto portava con sé. Ma anche nelle borgate più modeste la stazione ha costituito per decenni un preciso punto di riferimento urbanistico, oltre che un centro di aggregazione sociale attorno al quale ruotava la vita della piccola comunità. Basta rivedere un film degli anni Trenta o ancora degli anni Cinquanta per scoprire come quasi sempre la stazione fosse uno dei luoghi chiave per il dipanarsi delle vicende che vengono narrate.

In Italia, raramente le stazioni hanno conosciuto il completo abbandono di certi grandi terminal d'oltre oceano, ma di certo, pur continuando ad essere molto frequentate, hanno subito un processo di accentuato degrado. La riscossa del treno come mezzo di trasporto più rispettoso dell'ambiente e del territorio non può quindi prescindere dal risanamento delle stazioni, affinché tornino ad essere luoghi animati e gradevoli da frequentare. La terza puntata della nostra inchiesta - questa volta affidata alla penna di Laura Guardini, attenta cronista del "Corriere della Sera", sarà quindi dedicata a questo argomento.

Non tutte le stazioni, però, conoscono i medesimi problemi. Sono oltre 3mila i siti capillarmente disseminati sull'intero territorio nazionale dal Tarvisio a Trapani, se alla rete Fs aggiungiamo quelle delle ferrovie concesse, ma poco più di 300 conoscono volumi di traffico di una certa rilevanza. Grosso modo coincidono con i capoluoghi provinciali (e le maggiori città hanno due o più stazioni importanti), cui possono aggiungersi alcuni nodi di rilievo tipicamente ferroviario (come, ad esempio, Gallarate, Orte o Lamezia Terme), nonché località turistiche di forte richiamo (solo per citare qualche nome, Rapallo, Montecatini o Taormina). Qui esistono tutti i presupposti per confermare e migliorare la vocazione della stazione come centro di servizi commerciali e di pubblica utilità, rivolti non solo al passeggero, ma all'intera comunità urbana. Un discreto successo hanno conosciuto i drugstore che, in alcune grandi città, come Milano e Roma, costituiscono uno dei rari punti di vendita aperti anche nelle ore serali e nei giorni festivi. Ma occorre puntare anche sul miglioramento dei servizi di ristoro, diversificando l'offerta per soddisfare le esigenze delle diverse categorie di clienti. Alla parigina Gare de Lyon, per accennare ad un caso, convivono, accanto ai fast-food, ristoranti di lusso come "Le train blue", mentre in diverse città britanniche o tedesche una parte del fabbricato viaggiatori ospita alberghi di discreto livello.

Le stazioni in questi anni sono state scarsamente riqualificate nei servizi essenziali rivolti all'utenza: le sale di attesa sono scomode, i servizi igienici non sono funzionali e puliti, non sono state abbattute le barriere architettoniche, molte stazioni non sono dotate di ascensori per accedere ai binari, i sistemi di informazione, prenotazione e bigliettazione sono arretrati.

Naturalmente proprio i principali terminali ferroviari soffrono - non solo in Italia, per altro - del fenomeno della microcriminalità, che costituisce un forte deterrente per molti viaggiatori e finisce quindi spesso per allontanare la potenziale clientela dal treno. Ciò è tanto più grave per le categorie più deboli - donne sole, anziani, famiglie con bambini - che talvolta sono indotte ad optare per altre forme di locomozione (quasi sempre, purtroppo, per l'automobile), ritenute, magari a torto, più sicure. Il che trasforma un acuto problema sociale in un'ulteriore forma di condizionamento della mobilità e in una riduzione della libertà di scelta. Il malessere, particolarmente sentito soprattutto in alcune situazioni (Milano Centrale, Roma Termini, Napoli Centrale) è stato efficacemente contrastato negli ultimi anni, grazie a maggiori controlli all'interno delle stazioni, ma permane diffuso e, talvolta, addirittura aggravato, nelle aree immediatamente circostanti, come vie, piazze, accessi alla metropolitana. Anche qui non guasterebbe una maggiore collaborazione tra le autorità municipali ed i responsabili ferroviari, oltre che tra le varie forze di polizia per conseguire risultati davvero apprezzabili.

Del tutto diversa è la situazione in cui versano le altre stazioni, ovvero la grande maggioranza di piccoli o piccolissimi scali presenti a centinaia in tutte le regioni. Ridotta la funzione di centro promotore per la comunità locale, le stazioni minori hanno continuato a sopravvivere per decenni come punti di regolazione del traffico, senza mai tentare di convertirsi anche in strutture polifunzionali. A differenza del collega svizzero che, oltre a vendere i biglietti, propone gadget per i turisti e spesso svolge il servizio di cambia-valute, il capostazione italiano, geloso custode delle proprie prerogative, si è sempre limitato ai compiti primari di controllore dell'esercizio ferroviario. Così, con l'avanzare della tecnologia e l'imperativo di contenere i costi, nel giro di pochi anni, le stazioni minori si sono "desertificate". Per fortuna, solo in casi molto rari il servizio è stato completamente cancellato, ma, trasformata in fermata impresenziata - ovvero presidiata soltanto nelle ore di maggior affluenza - la stazione è divenuta spesso terra di nessuno, alla mercé dei vandali e dell'incuria.

Francamente suona del tutto irrealistico pretendere che le Ferrovie dello Stato tornino a presidiare tutte le stazioni (mentre è semmai probabile che anche le linee concesse, per sopravvivere alla stretta dei bilanci, siano costrette a seguirne l'esempio). Tuttavia, attraverso una più stretta collaborazione con gli Enti locali - di cui, finora, si distinguono appena casi sporadici - le piccole stazioni potrebbero tornare a vivere, seguendo le vocazioni più adatte al territorio in cui si trovano. Talora gli immobili potrebbero essere destinati a sedi di pro-loco o presidi della polizia municipale; altrimenti potrebbero divenire punti di aggregazione per associazioni del volontariato, ovvero - pensiamo a località prossime a parchi naturali - ostelli per escursionisti e centri polifunzionali di noleggio, vendita, riparazione e deposito di biciclette. Non è difficile immaginare quali formidabili opportunità potrebbero offrire certe fermate collocate all'interno delle oasi fluviali della Pianura Padana o nel Parco Nazionale d'Abruzzo per incentivare la frequentazione diffusa di quegli itinerari ciclopedonali, tanto affascinanti quanto finora misconosciuti, che sono illustrati sulle pagine di questa rivista dal bravo Albano Marcarini.

Nemmeno si dovrebbe escludere la trasformazione in ristoranti, magari raffinati, che ravviverebbero la tradizione della gita gastronomica fuori porta, non necessariamente alla guida dell'automobile. In tutti i casi i gestori pubblici o privati, a fronte di un canone di particolare favore, dovrebbero impegnarsi alla manutenzione dell'immobile (talora di non disprezzabili fattezze), oltre che a garantire l'accessibilità alle sale d'aspetto e, nel limite del possibile, anche la vendita dei più comuni biglietti e abbonamenti.

L'interesse che molti di noi nutrono per il mondo ferroviario viene da lontano. Forse si è acceso quel giorno in cui bambini, sottobraccio al nonno, entrammo per la prima volta in una stazione al solo scopo di veder passare i treni. Ecco, noi speriamo di poterci tornare ancora fiduciosi un giorno, quando a tenerci per mano saranno i nostri nipoti.

Il Comitato dei Garanti

Un nuovo regista per il trasporto pubblico locale

Con il Decreto Legislativo di applicazione della "Bassanini" spetta alle Regioni la programmazione dei servizi



Il Decreto Legislativo corona un processo di riforma da tempo annunciato, intrapreso e interrotto: va accolto con il sollievo che la parola "fine" sempre comporta, e con gratitudine per chi - il Prof. Panettoni e l'Ing. Mazzamurro in particolare - si è pazientemente adoperato nella ricerca delle soluzioni e nella ricucitura del consenso.

L'inserimento del Decreto Legislativo nel ciclo di implementazione della "Bassanini" gli ha assicurato speditezza di emanazione e autorevolezza istituzionale: esso ha, anche, creato un problema, collocando l'essenza della riforma (il passaggio alle Regioni del finanziamento del ferro, che crea un unico soggetto di regia del Trasporto Pubblico Locale) nel pieno di un dibattito "fuori tema" (la contesa sulle competenze fra Regioni e Enti locali): è ovvio, infatti, che la Regione è la "soglia minima" di programmazione del ferro: Enti locali minori (con la parziale eccezione di alcune grandi aree metropolitane) non possono gestirne né i costi né la complessità.

L'attuazione della riforma pone, ora, i diversi protagonisti di fronte ai loro problemi e alle loro responsabilità.

3.1 **Le Regioni di fronte alla loro inadeguatezza culturale**

Poche (3-4 al massimo) dispongono di professionalità adatte a produrre (entro il termine del 30.4.98, previsto dal Decreto Legislativo per gli Accordi di Programma con il Ministero dei Trasporti) una ragionevole pianificazione di rete.

Senza piano non scatterà - se non al ribasso - lo sforzo di razionalizzazione delle reti che è l'essenza della riforma. I pianificatori si formano, non si improvvisano e non si istituiscono, con improbabili "authorities" regionali. Di qui il massiccio sforzo che il coordinamento degli Assessori ai Trasporti e Fs-Asa Tmr hanno messo in opera per varare, dal 2 giugno u.s., il master "Gianni Caravale" per i sistemi di trasporto locale, con Isfort e Politecnico di Milano: un corso base per giovani - con un modulo più breve per funzionari regionali - dedicato soprattutto alle tecniche di pianificazione e integrazione delle reti trasportistiche.

3.2 **Le Fs di fronte alla loro inadeguatezza organizzativa**

Lo schema verticalizzato di Fs (con tutto il per-

sonale di macchina, viaggiante e di biglietteria accentrato in divisioni monoprofessionali, "venditrici di forza lavoro" alle divisioni commerciali) impedisce la costituzione di imprese regionali del trasporto locale, adatte a rispondere a una domanda territorialmente articolata. L'essenza della riforma andrà perduta, se Fs non acquisirà (con graduale riassetto, da attivare subito con le stazioni minori, e da concordare entro il 1°.6.99, data di entrata in vigore dei contratti di servizio regionali) la dimensione di soggetto unitario, ma articolato in 21 (salvo accorpamenti) Divisioni Regionali, ed in due grandi Divisioni di business (Merci e Passeggeri).



3.3 **Le municipalizzate di fronte alla loro inadeguatezza istituzionale**

Il concetto - purtroppo non "scalzabile" con questa legge - per cui "pezzi di Comuni" (le municipalizzate e speciali) competono per l'accesso alle risorse regionali col ferro e con la gomma privata, senza mai pagare dazio (perché le loro perdite si sommano al deficit del Comune "mamma") può condurre alla rovina l'intero Trasporto Pubblico Locale.

Razionalizzata Fs (per cui, con la riforma, "azionista" e "cliente pubblico" non coincidono più) le aziende comunali e provinciali restano le uniche "idrovore di risorse" in servizio permanente. Fino a quando i Sindaci crederanno che i voti degli autisti (per quanto eccedentari) siano più numerosi dei voti dei cittadini? La legge offre, pur non potendola imporre, la soluzione: la trasformazione - con incentivi e garanzie - in Spa: occorre coglierla a tutti i costi.

3.4 **I Sindacati di fronte alla loro inadeguatezza strategica**

Il costo unitario del lavoro di ferrovieri e autoferrotranvieri (che si avvicina, con istituti diversi, agli 80 milioni in entrambi i casi) è la "mina di fatto" sotto la regionalizzazione; le Regioni potrebbero, infatti, decidere di dirottare sulla Sanità risorse ridotte e caratterizzate dalla tendenza a trasformarsi in salari anziché in servizi. Anche qui la strada è abbastanza tracciata:

- integrazione contrattuale del segmento del ferro locale (comune a ferrovieri e autoferrotranvieri);
- creazione - netta e riconosciuta - di un doppio regime contrattuale (fra neoassunti e personale in forza) che consenta, senza traumi per i lavoratori in attività, di riposizionare il costo unitario del settore ad un livello accettabile.

Non si comprende, del resto, perché una tesi universalmente accettata per uscire dalla crisi del sistema pensionistico non si debba considerare per uscire da quella del trasporto (non solo locale).

3.5 **Gli imprenditori privati di fronte alla loro inadeguatezza imprenditoriale**

Comprare 2 (o 200 o 2mila) autobus con i fondi pubblici e mendicare contributi regionali non è ancora essere imprenditori. O i nostri professori liberisti si rendono conto di questa realtà (e la smettono di predicare una preoccupante deregulation con questi protagonisti), o continueremo a produrre tavole rotonde (e scandaletti).

Esiste la riforma. Ora facciamola, applicando con buon senso, ai nostri complicati specifici, un grande principio innovatore, che richiede studio, organizzazione, riassetto istituzionale, strategia e rischio. E non di concentrarci sulla gobba del vicino.

Cesare Vaciago





Se una notte un viaggiatore...

Inchiesta sulle stazioni

Una sera diversa da tutte le altre, quella di sabato 21 giugno per la stazione di Milano: nella piazza Duca d'Aosta davanti alla Centrale - 45mila metri quadrati appena risistemati con una spesa di 33 miliardi - e negli slarghi ai lati della stazione, una festa ha preso il posto del solito scenario animato da senzatetto e balordi, movimentato da furti e borseggi, segnato da un commercio di droga straordinariamente fiorente. Perché qui, in Centrale, l'eroina costa davvero poco: 20-30mila lire per dose. Prezzi particolarmente bassi, che spesso significano pessima qualità della "roba": e infatti nei bagni della stazione o nei mezzanini della metropolitana i morti sono stati una trentina dal '90 a oggi, con una tragica impennata nel '95: 12 morti.

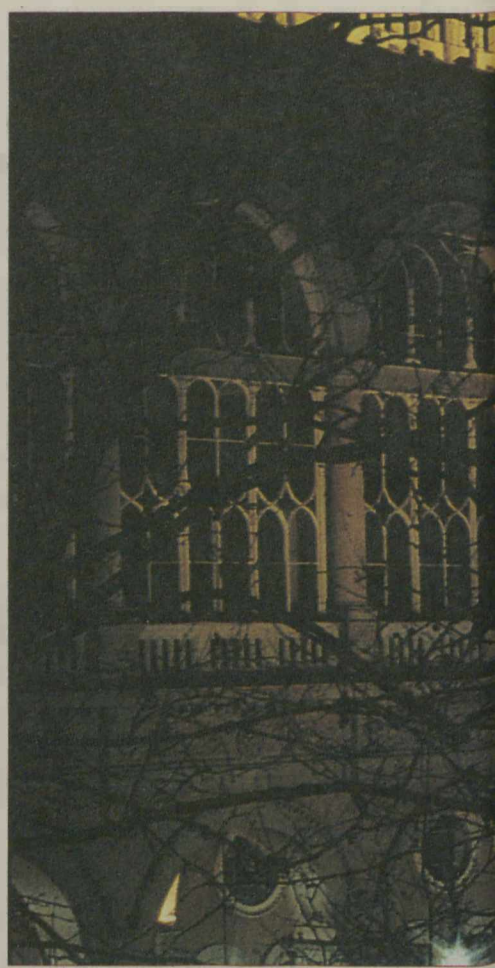
"La festa della musica" organizzata dall'Osservatorio di Milano con il patrocinio del Comune è stata ispirata da un principio piuttosto semplice, anche se non altrettanto facile da tradurre in realtà: portare tanta gente nelle strade per scacciare paura e disagio. «Vorremmo riuscire a moltiplicare queste manifestazioni, magari riuscire ad averne ogni week-end. Perché la Centrale è la "porta" di Milano per migliaia e migliaia di persone», dice **Massimo Todisco**, responsabile dell'Osservatorio che tiene sotto la sua lente anche la vita quotidiana della stazione: una vita molto simile - nei suoi ritmi come nei suoi problemi - a quella dei terminal ferroviari di altre città medio-grandi.

A Milano, come a Roma, Torino, Verona, Padova e Parma, ad esempio, bar e ristoranti più confortevoli, l'apertura di negozi e centri commerciali, anche di notte, nuove biglietterie hanno migliorato di molto le condizioni "dentro". È soprattutto fuori, nelle strade e nelle piazze dove in giugno a Milano si sono alternati musica, pagliacci e bancarelle di fiori e dolciumi, che si accampano il degrado, la miseria, la criminalità spicciola. Servono a contenerli, ma non bastano a cancellarli gli 80 e più poliziotti in servizio in strade e piazze (all'interno della stazione, invece, ci sono 110 agenti Polfer), i 30 City Angels volontari, i rifugi di Fratel Ettore e della Fondazione Exodus. Nei soli primi cinque mesi del '97 la polizia ha fatto 32mila controlli, scoperto 3.500 furti, fermate o arrestate 98 persone. I City Angels hanno dato una mano a circa 3mila persone, con pasti, coperte, semplici informazioni, servizio di scorta. Nel rifugio di Fratel Ettore ogni sera cenano e dormono 120 senzatetto, mentre i 15 volontari di Exodus assistono soprattutto tossicodipendenti: 700 da gennaio a maggio. Numeri che fanno di quest'area - ma le percentuali sono simili da Bolzano a Caserta, mentre in un solo anno, alla Stazione Termini di Roma, sono stati arrestati circa 250 spacciatori e sequestrati 13 chili di droga - una delle zone "calde" della città.

Zona difficile, dunque, ma da cui 40 milioni di persone all'anno passano per salire o essendo appena scese da 165mila treni: la media è di 25mila passeggeri al giorno, 40mila nei periodi di punta. Una folla di potenziali fruitori di stazioni ferroviarie più belle, più sicure, più piacevoli. Ed anche più redditizie, se potessero diventare punti di ritrovo "interessanti" anche per chi non viaggia ma, come avviene ad esempio in Svizzera, va semplicemente a pranzo al ristorante della stazione.

«Nell'odore di stazione passa una ventata d'odore di buffet della stazione... Io sono sbarcato in questa stazione stasera per la prima volta in vita mia e già mi sembra di averci passato una vita, entrando e uscendo da questo bar, passando dall'odore della pensilina all'odore di segatura bagnata dei gabinetti, tutto mescolato in un unico odore dell'attesa, l'odore delle cabine telefoniche quando non resta che recuperare i gettoni perché il numero chiamato non dà segni di vita». Il misterioso avventuriero che Italo Calvino fa apparire nel primo capitolo di *Se una notte d'inverno un viaggiatore* si trova intrappolato in una stazione di provincia. Non può ripartire, non vorrebbe rimanere. E guarda pensiline, bar, biglietterie chiuse e binari con una disposizione d'animo non tanto diversa, in fondo, da quella che rivelano i viaggiatori interpellati - a Milano e Torino - dal Movimento consumatori: non realmente scontenti, ma neppure davvero soddisfatti. Soprattutto indifferenti, perché le cose non cambiano mai.

Dicono due delle domande di questo sondaggio: che voto darebbe - da 1 a 10 - allo stato di manutenzione delle stazioni? E, nell'ultimo anno, la situazione è migliorata, peggiorata o invariata? Ed ecco le risposte dei viaggiatori interpellati a Milano (nel 60,6 per cento dei casi occasionali, nel 39,4 per cento dei casi pendolari): la stragrande maggioranza (90,1) promuove le stazioni con un voto tra il 5 ed il 7. Appena il 2,8 per cento si spinge oltre questo punteggio; il 7 per cento sta tra lo zero ed il 4. Media: 5,9. Il risultato di Torino, con un voto medio attestato al 5,6 non è molto diverso: è vero che il 67,3 per cento dei viaggiatori "vota" tra 5 e 7 e che il 13,5 per cento scende sotto il 4, ma sono parecchi - il 19,2 per cento - anche quelli che danno un punteggio superiore a 7. Secondo il 59,2 per cento del campione di Milano ed il 61,5 per cento di quello di Torino, nell'ultimo anno niente è cambiato, mentre per un quarto circa degli intervistati (25,4 a Milano e 26,9 a Torino) le cose vanno meglio.



Altre domande riguardano le biglietterie: la prima chiede un voto (sempre da 1 a 10) sulla qualità del servizio, la seconda riguarda eventuali cambiamenti nell'ultimo anno. C'è nuovamente una maggioranza discretamente soddisfatta che esprime una valutazione tra 5 e 7: il 78,9 per cento del campione di Milano ed il 46,2 di Torino.

Appena un 4,2 per cento, a Milano, dà voti oltre il 7, mentre a Torino i soddisfatti sono più

numerosi: il 38,5. Simili le percentuali di chi ha bocciato seccamente le biglietterie con un voto sotto il quattro (15,5 e 15,4 per cento) e simili anche le medie finali: il servizio ottiene una promozione sofferta (o una mezza bocciatura?) con un 5,6 a Milano ed un 5,8 a Torino. Cinque secco, in ambedue i capoluoghi, è invece la media per gli ultimi due quesiti sul servizio informazioni: se la maggioranza del campione, di nuovo, assegna punteggi tra 5 e 7 (il 63,4 per cento degli interpellati a Milano ed il 57,7 a Torino), sono il 25,4 per cento in Lombardia ed il 30,8 in Piemonte quanti votano da 0 a 4. Per il 60,6 ed il 59,6 per cento degli intervistati, poi, nell'ultimo anno niente è cambiato a Milano e a Torino.

Ma delle quasi 3mila stazioni sparse lungo la penisola (comprese quelle delle ferrovie in concessione), solo una minoranza (numerica, non certo per volumi di traffico) conosce questo genere di problemi. Le altre, oltre 2.500, sono piccole stazioni, a volte semplici fermate, dove i problemi del degrado, dell'abbandono e del vandalismo assumono una faccia del tutto diversa. Si possono forse lasciare da parte i casi clamorosi delle stazioni costruite a Roma per i Mondiali del '90, usate pochissime volte in coincidenza con le partite: dopo anni di abbandono il risanamento è in marcia.

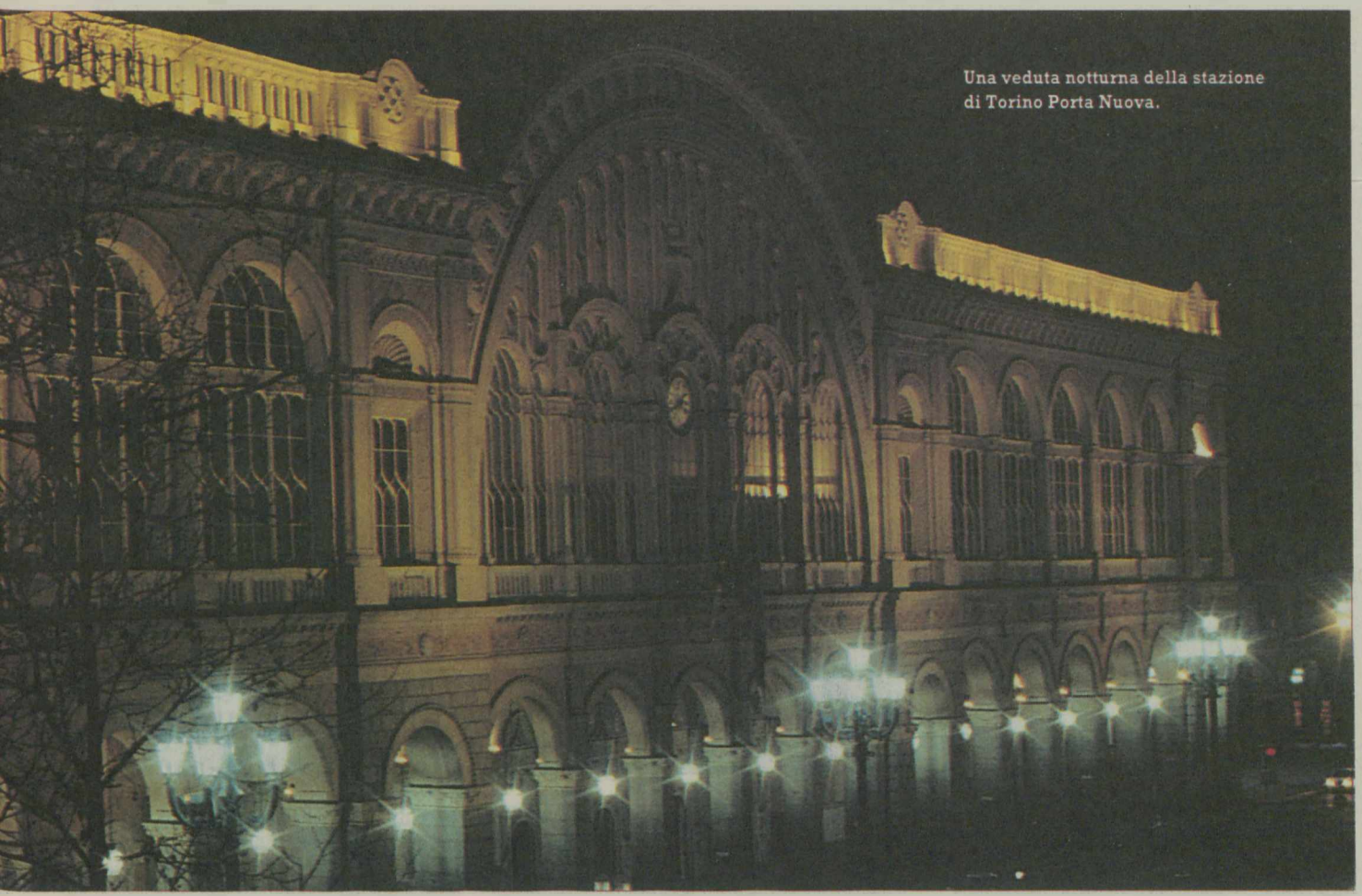
Ci sono, invece, decine e decine di piccole stazioni, usate ed "abitate" fino a ieri, che negli ultimi anni sono rimaste vuote ed abbandonate perché le biglietterie ora sono automatiche, come gli scambi ed i passaggi a livello. Spesso e volentieri, così, le stazioni vuote sono facile bersaglio di vandali, rifugio di senzatetto, punto d'incontro di tossicodipendenti. È, appunto, la faccia del degrado delle piccole stazioni: arrivarci di sera, con il buio, diventa poco piacevole, se non proprio poco sicuro.

Che fare? «È un patrimonio da sfruttare con l'aiuto di Comuni, Regioni ed associazioni - dice **Massimo Ferrari**, presidente dell'Associazione utenti del trasporto pubblico -. Queste piccole stazioni possono diventare punti di aggregazione, posti dove ci si ritrova in un ristorante, o perché ci sono dei negozi, la sede della Pro Loco piuttosto che l'ufficio turistico». Come nei centri maggiori, quindi, la soluzione sta nel far vivere le stazioni, nel portarci la gente: magari sapendone anche recuperare e valorizzare i pregi architettonici.

È un tema al quale sono sempre più sensibili amministrazioni comunali e pendolari: come a Melegnano e Tavazzano, sulla linea Milano-Bologna, dove la segnaletica elettronica potrebbe permettere di eliminare le biglietterie. Sono bastate le voci - rientrate a fine maggio - di una possibile chiusura delle stazioni a sollevare le proteste di pendolari, cittadini ed anche dei ferrovieri. Nella zona, le stazioni abbandonate di San Giuliano, San Zenone e Borgolombardo permettono di capire anche troppo bene cosa capita sotto le pensiline che restano senza sorveglianza. «Ma anche in tante stazioni dove il personale c'è ancora servono interventi - dice **Roberto Ravizza**, portavoce del comitato pendolari di Casalpusterlengo -. Ora sono chiuse tante piccole sale d'aspetto, ad esempio, che una volta erano accessibili. Su questa linea, la Milano-Bologna, passano circa trecento convogli al giorno. Spesso, gli Eurostar fanno schizzare le pietre che si trovano tra i binari. O passano così vicino alla garitta del capostazione che i vetri vibrano pericolosamente. Ci sono stazioni che, a sera, restano aperte semplicemente perché le porte non chiudono».

L'esempio di una buona e possibile soluzione arriva da Besana Brianza, 12mila abitanti, una trentina di chilometri a nord di Milano sulla linea Lecco-Sesto San Giovanni. La stazione di Villa Raverio - tre grandi locali e un giardinetto - era rimasta "disabilitata" due anni fa, dopo l'automatizzazione di scambi e passaggi a livello: la stessa sorte toccata ad altre 9 delle 18 stazioni della linea. Un accordo con le Ferrovie dello Stato, ed il sindaco - il popolare **Antonio Mauri** - ha offerto "in affido" alle 70 associazioni culturali, ricreative e sportive della città la stazione. Di qui l'idea dello "scambio": le associazioni avranno a disposizione una sede ampia e comoda. In cambio, si assumono il compito di mantenere in buono stato stazione e giardinetto - bagno e sala d'attesa compresi - e sorvegliarli anche di sera. «Il treno è l'unico mezzo pubblico nell'Alta Brianza Milanese - ha detto il sindaco - . Siamo disposti a fare da noi pur di non perdere un servizio essenziale».

Laura Guardini



Una veduta notturna della stazione di Torino Porta Nuova.

Le megalopoli del Duemila

Mobilità e sicurezza sono i problemi fondamentali per affrontare il futuro



Il nuovo secolo, verso il quale ormai siamo proiettati, sarà quello delle megalopoli. Nonostante le critiche mosse all'urbanizzazione e nonostante il desiderio diffuso tra i ceti medi americani ed europei di vivere isolati nel verde, la tendenza sembra inarrestabile. Si prevede infatti che, nel 2010, ci saranno sul nostro pianeta 500 città con più di un milione di abitanti. Tra queste, ben 50 avranno superato i cinque milioni di residenti, assumendo l'aspetto di vere e proprie megalopoli. La prospettiva può sembrare spaventosa, ma si tratta di una realtà inevitabile, visto che al fatidico 2010 mancano ormai solo un pugno di anni e non è certo possibile invertire in così poco tempo un trend demografico di tali dimensioni. Piuttosto la qualità della vita nelle megalopoli del terzo millennio dipenderà in larga misura dalle infrastrutture di cui la città avrà saputo per tempo dotarsi ed in particolare dai sistemi di trasporto di massa. Ovvero, stavolta più che mai, dalla quantità e qualità dei treni e delle stazioni. Perché - sarebbe bene pensarci ogni tanto - la crescita dell'urbanizzazione planetaria porta con sé, come inevitabile corollario, se non proprio il definitivo tramonto, quanto meno il sostanziale ridimensionamento del ruolo dell'automobile. Se il destino delle generazioni future fosse quello di vivere, in pochi, in grandi spazi sottopopolati - come ancora avviene in Australia ed in qualche altro luogo - si potrebbe anche teorizzare una civiltà a misura di automobile, in cui al trasporto collettivo competerebbe un ruolo appena marginale. Ma nelle megalopoli, senza una rete efficiente di mobilità basata sul ferro, la condanna alla paralisi, al caos ed all'inquinamento è pressoché segnata.

L'ordine regna ad Oriente

Convivere in tanti in spazi necessariamente ridotti è invece possibile - e talora persino gradevole - se riusciamo a razionalizzare i nostri spostamenti ed a limitare i guasti determinati dalla microcriminalità e dal vandalismo, che non necessariamente costituiscono una condanna iscritta nel codice genetico delle grandi città. A cominciare dalle più grandi di tutte: Tokyo e Seul, non a caso ubicate in Estremo Oriente, ovvero laddove pare ormai prefigurarsi la civiltà del Duemila. Infatti, se la capitale coreana è ufficialmente l'unico municipio ad aver varcato la soglia dei 10 milioni di residenti, l'area metropolitana della grande Tokyo, estesa per un raggio di oltre 50 km, ospita addirittura 30 milioni di anime, ovvero un quarto della popolazione nipponica. Benché sia il Giappone che la Corea figurino ai primi posti tra i produttori di autoveicoli, ben pochi tra i loro cittadini si sognano di recarsi al lavoro alla guida della propria vettura. A Tokyo, per immatricolare un'auto, occorre dimostrare il possesso di un luogo in cui ricoverarla e per usarla andando in ufficio occorre disporre di un posto nel garage della ditta. Impensabile lasciarla in strada per più di due ore, senza trovarla sotto sequestro, con conseguenti impietose ammende per il riscatto. Perciò ben il 60 per cento degli spostamenti avviene con mezzi su rotaia, includendo nel restante 40 anche i bus e le due ruote. Per far fronte a simili quantità di traffico, la rete a disposizione è vastissima: il solo metrò, con 4 linee e 69 stazioni, trasporta la bellezza di 3 miliardi di passeggeri ogni anno. Ma è poca cosa rispetto alle centinaia di stazioni ferroviarie della Japan Railways East, che, con il traffico suburbano - caso unico al mondo - realizza profitti superiori a quelli della rete ad alta velocità. Ed anche le relativamente più piccole compagnie private mettono in campo un potenziale enorme: la Tobu, da sola, dispone di un sistema di 500 km con oltre 200 stazioni. Ma ciò che colpisce, a Tokyo come a Seul (e la stessa cosa potrebbe dirsi per Hong Kong come per Singapore), è l'assoluta pulizia di ogni ambiente ferroviario. Il fenomeno dei graffiti è pressoché sconosciuto, i casi di vandalismo assai rari e duramente perseguiti. La sicurezza sui treni e nelle stazioni è garantita anche da centinaia di addetti che pattugliano sistematicamente gli ambienti ferroviari. La presenza di grandi centri commerciali, sovrastanti le maggiori stazioni, oltre a produrre rilevanti profitti per le compagnie ferroviarie che li gestiscono, assicura un'alta frequentazione, anche al di fuori delle ore di punta e fino a tarda sera. In Oriente, dunque, le stazioni sono luoghi sicuri ed animati.

Una resurrezione per la "Grande Mela"

Certo, non altrettanto si può dire delle metropoli dell'estremo occidente, ovvero di quelle americane, conosciute al grande pubblico attraverso film come "Blade runner", che ne prefigurano lo scenario apocalittico prossimo venturo. Eppure, anche nella megalopoli ingovernabile per eccellenza, quella New York crogiolo multietnico, la cui area di influenza si estende ormai su 18 milioni di persone, residenti, oltreché nel municipio, in tre stati circostanti, molte cose stanno cambiando in que-



sti ultimi anni. Innanzitutto cresce il ruolo del trasporto pubblico. Intendiamoci, New York si è sempre distinta dalle altre città nordamericane per l'importanza del mezzo collettivo. Se nell'intera area urbanizzata, treni e bus si aggiudicano solo il 18 per cento della mobilità (una percentuale comunque più che doppia rispetto al resto della nazione), per gli spostamenti casa-lavoro verso Manhattan, dove è concentrata la maggior parte degli impieghi, questa quota diventa maggioritaria, arrivando al 56 per cento.

L'altissimo costo dei parcheggi nell'isola dei grattacieli ha ragione anche dell'innato individualismo degli americani che altrove favorisce la preferenza per le quattro ruote. New York dispone di un servizio ferroviario suburbano che da solo rappresenta la metà del traffico passeggeri su rotaia degli Usa - per altro modesto. I treni pendolari provenienti dal Connecticut si attestano al Grand Central Terminal (forse la più grande stazione del mondo, in quanto a volumetria, benché schiacciata dalla mole dei grattacieli sovrastanti), quelli in arrivo da Long Island alla Penn Station, ricavata sotto il Madison Square Garden, quelli del New Jersey al terminal di Hoboken, oltre l'Hudson River. Alla Penn Station fanno capo anche i treni a lunga percorrenza dell'Amtrak, inclusi i "metroliner" per Washington, veloci e molto frequentati dagli uomini politici del Congresso. Le maggiori stazioni sono quindi sempre state presidiate in forze dalla polizia, garantendo condizioni relativamente accettabili di sicurezza. Tanto per dire, l'Oyster Bar, sito all'interno del Grand Central Terminal, è uno dei ristoranti di pesce più rinomati d'America ed attira ogni anno più di tre milioni di clienti. Quello che sta cambiando in meglio è la rete della metropolitana. La "subway" newyorchese è la più estesa del mondo, con oltre 400 km di binari e tre milioni e mezzo di passeggeri ogni giorno. Dispone di linee a quattro binari, che consentono l'attivazione di servizi locali ed espressi paralleli, e funziona 24 ore su 24. Ma per decenni è stata descritta - non del tutto a torto - come l'anticamera dell'inferno: certe stazioni erano considerate "off-limits" per il normale cittadino.

Ora, grazie anche all'energica azione di sorveglianza coordinata dal sindaco Giuliani, la criminalità è in regresso ed i graffiti, che impestavano quasi tutti i convogli, contribuendo non poco alla sensazione di degrado, sono pressoché spariti. Oltre 100 delle 469 stazioni sono già state restaurate ed il sottosuolo della "Grande Mela", se non proprio un luogo idilliaco, sta tornando quanto meno frequentabile. Anche il traffico è in crescita: entro il 2010 si prevede un aumento del 25 per cento. Per farvi fronte le autorità locali programmano una ripresa degli investimenti e la costruzione di nuove linee.

Londra e Parigi si difendono bene

Nell'Europa occidentale, reggono il confronto con le megalopoli finora considerate due sole realtà: Londra e Parigi. Attorno alla prima gravitano circa sei milioni e mezzo di abitanti, sulla seconda ne convergono oltre nove.

A Londra, nonostante l'elevato costo di biglietti ed abbonamenti, il trasporto pubblico si aggiudica circa il 40 per cento degli spostamenti complessivi. Negli ultimi venti anni la crescente concorrenza dell'automobile ha sottratto clientela soprattutto agli autobus, spesso ri-



Sopra: la King Cross Station a Londra; a fianco: pendolari in arrivo a Paris Nord.

succhiati dal traffico caotico. Per fortuna il sistema può contare su una vasta rete di metropolitana, con vocazione suburbana, e su una capillare maglia di linee ferroviarie a vocazione pendolare, estese per ben 3.200 km, con centinaia di stazioni e corse cadenzate ogni quarto d'ora, almeno durante le punte.

Pur non raggiungendo le dimensioni di Roma Termini o di Milano Centrale, le stazioni terminali di Londra sono una dozzina ed hanno conosciuto una parziale cura di ammodernamento.

Lungo i binari, come pure nei corridoi di accesso alla metropolitana sono onnipresenti le telecamere panoramiche, che contribuiscono a dare una sensazione di sicurezza anche negli orari di scarsa frequentazione. Non a caso si registrano più spesso le aggressioni a bordo dei pur famigliari bus rossi "double deckers".

Nella banlieue parigina la quota di mercato del servizio pubblico è apparentemente ridotta (circa il 33 per cento del totale), ma sale a livelli quasi giapponesi (58 per cento), se si prendono in considerazione i soli spostamenti di



New York, la Stazione Centrale

natura pendolare tra la periferia ed il centro. A Parigi i ruoli sono ben distinti: al metrò sono conferiti gli spostamenti tipicamente urbani, essendo le fermate piuttosto ravvicinate tra loro; ai treni suburbani ed al sistema Rer (il "Réseau Express Regional", con le gallerie passanti sotto il centro cittadino) è affidato il compito di servire capillarmente i comuni di cintura. Molto carenti rimangono i collegamenti tangenziali, anche se comincia a delinearsi il futuro grande anello tranviario, di cui per ora sono in funzione i primi due segmenti.
Nonostante alcuni episodi di violenza abbiano scosso in passato l'opinione pubblica, la sicurezza è sufficientemente garantita dalle forze di polizia che pattugliano le stazioni.
Per facilitarne il pronto intervento, vengono installate su marciapiedi delle colonnine telefoniche con cui i passeggeri possono mettersi in contatto con la centrale operativa, segnalando tempestivamente le situazioni di pericolo.
Intensa la lotta contro i graffiti, mentre procede il rinnovo dell'ambiente delle stazioni, oltreché del materiale rotabile.

Ma il paradiso lo si scopre a Berlino

Occorre, tuttavia, scendere un poco quanto a dimensioni per scoprire un autentico paradiso in fatto di infrastrutture ferroviarie. Berlino è una delle rare metropoli che non sono cresciute nell'ultimo mezzo secolo. Conta oggi 3.400mila abitanti, mezzo milione in meno rispetto al 1939, quando era al terzo posto tra le metropoli della terra. Una guerra disastrosa, la perdita del ruolo di capitale e decenni di separazione attraverso il Muro hanno lasciato il segno. Ma oggi Berlino, riunificata ed in procinto di tornare sede del governo tedesco, assomiglia ad un immenso cantiere in cui si esercitano i migliori urbanisti. Pur non disponendo di un vero e proprio hinterland (a parte l'adiacente Potsdam, non vi sono altri centri di una qualche importanza nel raggio di oltre 80 km), Berlino ha una dotazione ferroviaria eccezionale: 20 stazioni principali ed altre 100 destinate al traffico metropolitano. Con 48 km di linee ogni 100 km quadrati, nessun'altra grande città del mondo dispone di una rete su ferro tanto capillare. Per di più, è ancora in corso la ricostruzione della S-Bahn, gravemente amputata dalla creazione del Muro, che solo nel 2002 ritroverà le dimensioni che possedeva nel 1961. Nonostante l'ampiezza delle strade e la relativa abbondanza di parcheggi non pongano seri ostacoli alla circolazione automobilistica, il trasporto pubblico riesce ad aggiudicarsi il 40 per cento degli spostamenti complessivi, segno evidente della buona qualità dell'offerta. Benché molti berlinesi, soprattutto quelli residenti nella zona orientale, rimpiangano la tranquillità di un tempo, complessivamente treni e stazioni restano abbastanza sicuri. I controlli sono stati intensificati ed è frequente incontrare pattuglie di poliziotti, accompagnati da cani lupo, un po' come nei giorni della guerra fredda, ma adesso in funzione antivandalo. Soltanto per eliminare i graffiti si spendono oltre 15 miliardi di lire ogni anno. Intanto si lavora alla Lehrter Bahnhof, la nuova grande stazione della Berlino unificata, che sorgerà a due passi dalla Cancelleria ed ospiterà, nel 2010, 50 milioni di passeggeri provenienti dai treni intercity, oltre ad altri 85 milioni di utenti dei convogli regionali. Anche per le megalopoli del Duemila è possibile un futuro tranquillo, se si riuscirà a programmare lo sviluppo urbanistico ed a governare la mobilità. Senza abbassare la guardia sulla sicurezza.

Commuter

Si è concluso il 6° Ciclo di incontri con i pendolari

Dai "faccia a faccia" con la clientela un contributo al miglioramento del servizio

Anche quest'anno, puntuale come... un treno (?!?), arriva il tradizionale ciclo di appuntamenti con la nostra clientela. Come al solito ci è sembrato utile darne un resoconto dettagliato, riassumendo per i lettori che non hanno avuto modo di parteciparvi il dibattito svoltosi nelle varie realtà regionali.
Prima di affrontare i problemi emersi dagli incontri vorremmo però liberarci da una sorta di senso di colpa, provocato dal fatto che non siamo riusciti a mantenere - quanto meno nei termini in cui l'avevamo formulata - una promessa. La scorsa primavera ci eravamo infatti lasciati con l'impegno di rivederci prima della definizione dell'orario estivo. Anche se ce l'abbiamo messa tutta, non siamo purtroppo riusciti a farlo, per vari motivi.
In primo luogo perché hanno pesato incertezze provocate da fattori esterni (leggi riduzione dei finanziamenti al trasporto locale), che fino a marzo non ci hanno consentito di quantificare l'offerta treni che eravamo in grado di garantire.
In secondo luogo perché i tempi richiesti per la definizione di un organico progetto orario sono vincolati a delle fasi che non possono essere saltate (conferenze per l'assegnazione delle tracce, programmazione dei lavori sulle linee ecc.).
In terzo luogo perché l'esperienza ci ha insegnato che in un solo incontro di carattere regionale ben difficilmente si riescono ad affrontare - e men che mai a risolvere - i numerosi problemi posti da realtà molto diverse fra di loro.
Nonostante queste difficoltà abbiamo però cercato di non venir meno al nostro proposito di realizzare un orario che tenesse conto delle proposte e dei suggerimenti della clientela, organizzata e non. Abbiamo quindi provato a moltiplicare le occasioni di dialogo, non limitandoci ad un solo incontro annuale.
Con molte associazioni, comitati e singoli clienti in questi ultimi mesi ci siamo confrontati frequentemente e, come potete leggere anche tra le righe dei vari resoconti, alcuni problemi sono stati affrontati e risolti prima della presentazione degli orari. Nell'immediato futuro abbiamo inoltre intenzione di dar vita a degli osservatori regionali, per creare delle sedi permanenti di incontro e monitorare le situazioni più critiche. Dalla fine dello scorso anno abbiamo anche attivato un sito di posta elettronica, che ci consente di dialogare in tempo reale, allargando il dibattito a tutti coloro che sono interessati ad un determinato problema. I risultati non sono mancati. In alcuni casi siamo infatti riusciti a dare risposte positive a queste "assemblee".
Ed ora due parole sui "tradizionali" incontri regionali.
Come potrete constatare tutti i resoconti che vi presentiamo hanno molti tratti comuni.
Uguali sono le linee guida che le Fs hanno seguito nelle varie realtà: evitare i tagli, ridurre i costi, razionalizzare l'offerta adeguandola alla domanda, realizzare il più possibile sistemi di trasporto integrato, coinvolgere nella programmazione dei servizi i clienti e gli amministratori locali. È un'impostazione che ha anticipato - e su questo noi di "Amico Treno" siamo stati buoni profeti - lo spirito dell'imminente riforma del trasporto locale, la cui importanza è stata abbondantemente sottolineata nei vari dibattiti.
Uguali sono anche i problemi emersi: puntualità, qualità del materiale rotabile, pulizia, frequenza delle corse, coincidenze, stazioni impresenziate. Abbiamo anche notato, con soddisfazione, che sono diminuite le lamentele sull'obliterazione, sul diritto di esazione in treno, sul preacquisto dei biglietti ecc. Segno che le scelte compiute negli ultimi tempi non erano poi così penalizzanti o difficili da "digerire".
Di uguale tono sono state anche le risposte che hanno fornito i responsabili locali e centrali del Trasporto Locale: nessuna giustificazione, nessuno "scaricabarile" e, soprattutto, promettere solo ciò che si può mantenere.
Per questo motivo, anche se in molte situazioni siamo riusciti a modificare gli orari, inserendo fermate, coincidenze, nuovi collegamenti, in qualche località si è rischiata l'impopolarità. Ma l'avevamo messo in conto. D'altra parte la scelta delle sedi in cui tenere gli incontri è caduta su quelle che presentavano le situazioni più critiche. E questo la dice lunga sulle nostre intenzioni.
Tanto per fare un esempio, in Lombardia abbiamo preferito andare a Cremona, dove sapevamo di trovare un'accoglienza non certo cordiale, preannunciataci dai risultati emersi da un'indagine realizzata dall'associazione "inOrario". Ne hanno fatto le spese i nostri rappresentanti e in particolare il direttore regionale, che sono stati oggetto di *attacchi* poco simpatici.
Un'ultima annotazione riguarda gli amministratori locali, che sempre più numerosi partecipano a questi incontri, facendosene in molti casi promotori o diventandone protagonisti. Questo impegno, oltre a dimostrare la loro sensibilità per i problemi della mobilità collettiva, ci lascia ben sperare per il prossimo futuro, quando saranno gli Enti locali a dover programmare e finanziare il trasporto locale.





Abruzzo

Alla presenza di una interessata rappresentanza di cittadini, ha introdotto il confronto, tenutosi a Giulianova, il Direttore regionale del trasporto locale, sottolineando che la programmazione estiva '97 rispetto a quella del precedente anno non presenta, in termini di km/treno, sostanziali variazioni. Si è cercato invece di distribuire meglio l'offerta, adeguandola il più possibile alla domanda.
Interventi in tal senso, ha proseguito il responsabile Fs dell'Abruzzo, sono stati effettuati sulla linea Teramo-Giulianova-Pescara-Chieti (Servizio Metropolitano di Superficie), razionalizzando, sulla base delle effettive frequentazioni, i servizi dei giorni feriali ed inserendo delle corse nei festivi, per soddisfare il turismo sulla costa adriatica.
Sulla linea Adriatica l'offerta è rimasta pressoché invariata, salvo le periodicità estive con l'aggiunta di due nuovi treni nella tratta S. Vito-Pescara.
Sono poi stati confermati tutti i collegamenti per Roma, mentre alla soppressione di qualche treno scarsamente frequentato ha corrisposto l'inserimento di una nuova relazione festiva da Avezzano a Pescara, dove è prevista anche la coincidenza con i treni diretti a nord e a sud di Pescara.
Sulla linea Sulmona-Carpinone sono stati confermati i servizi festivi per garantire la mobilità verso i Parchi e le zone turistiche, mentre la razionalizzazione dei servizi sulla linea Sulmona-L'Aquila-Rieti ha interessato soprattutto i treni scarsamente frequentati nei periodi di chiusura delle scuole e delle attività produttive.
All'incontro era presente il direttore di "Amico Treno", Carlo Pino, che, presentando la "Carta Amicotreno", ha illustrato le strategie di marketing dell'Area Trasporto metropolitano e regionale, volte ad offrire degli incentivi all'utilizzo del treno ed alla mobilità in senso generale, per creare delle alternative alla politica dei tagli di servizi.
Particolarmente significativa la partecipazione dell'Assessore regionale ai trasporti, Marco Verticelli, che ha confermato tutte le iniziative concordate con le Ferrovie dello Stato e con altre aziende di trasporto pubblico per attivare sistemi di trasporto integrato.
Molto gradito è stato l'intervento del vicesindaco dell'Aquila, Goffredo Palmerini, che ha ribadito la necessità di ridisegnare l'offerta dei servizi ferroviari anche con la partecipazione diretta degli Enti locali interessati.

Danilo Antolini

Alto Adige

L'incontro, che si è svolto presso la Comunità comprensoriale di Brunico, oltre alla consueta partecipazione dei rappresentanti della clientela e dei responsabili delle Fs ha visto quella dell'Assessore provinciale ai trasporti.
L'appuntamento è stato l'occasione per presentare la realizzazione sulla linea a semplice binario Bolzano-Merano di un innovativo impianto che consente l'ingresso contemporaneo in stazione di due treni incrocianti, riducendo la percorrenza di 6 minuti nel senso Bolzano-Merano e di 4 minuti in quello opposto.
Il problema, affrontato in passato con progetti che risultavano eccessivamente onerosi, è stato risolto grazie ad un sistema già sperimentato da altre ferrovie, ma che viene adottato sulla rete Fs per la prima volta.
Prezioso è risultato il contributo della Provincia, che, sensibile come sempre a proposte atte a ridurre la circolazione stradale, si è accollata la spesa di 533 milioni.
Nel corso dell'incontro sono anche stati sottolineati due altri significativi risultati: i miglioramenti ottenuti sul fronte del materiale rotabile con l'impiego di elettromotrici leggere dell'ultima generazione e la riapertura al traffico della stazione di Settequerce, frutto della collaborazione fra la Provincia, il Comune e le Fs.
Sono quindi state illustrate le novità dell'orario estivo relative alla linea della Val Pusteria e a quella del Brennero. Fra i provvedimenti riguardanti la prima sono stati segnalati il cadenzamento orario sulla Fortezza-San Candido, una nuova coppia di treni diretti Lienz-Fortezza-Brennero e l'immissione di materiale più moderno.
Gli intervenuti, pur apprezzando le innovazioni introdotte e gli sforzi compiuti dalle Fs per migliorare il trasporto locale, hanno lamentato il fatto che la velocità sulle linee che attraversano la regione non sia aumentata.

Ewald Fischnaller

Basilicata

A Potenza, di fronte ad una nutrita ed appassionata rappresentanza della clientela pendolare, ha introdotto i lavori il Direttore regionale del trasporto locale della Basilicata, che ha ricordato le più significative novità dell'offerta, scaturite da una attenta valutazione delle esigenze di mobilità sul territorio e da una specifica attenzione alle richieste della clientela e alle sollecitazioni della Regione.
Le principali innovazioni sono legate alla istituzione di corse dirette che collegano da un lato Potenza e il suo circondario e dall'altro il Vulture-Alto Bradano con la zona industriale di San Nicola di Melfi. Una scelta apprezzata sia dalla clientela che dagli amministratori dei comuni ricadenti in questi bacini.
Per quanto concerne i treni a lunga percorrenza, è stato ampliato il ventaglio di proposte, con una relazione diretta da e per Torino.
Nel corso dell'incontro grande risalto è stato dato alla "Carta Amicotreno" ed all'illustrazione dei vantaggi connessi al suo acquisto.
Ha partecipato al dibattito il presidente dell'Assoutenti-Utp, Massimo Ferrari, che ha auspicato una maggiore integrazione fra Fs e ferrovie concesse.
Altri rappresentanti della clientela hanno poi sottolineato l'esigenza di una integrazione tariffaria e di un miglioramento complessivo dei tempi di percorrenza. È stata anche criticata la soppressione di diverse fermate di alcuni treni pendolari.
A nome della sede centrale dell'Area Trasporto metropolitano e regionale è intervenuto Fortunato Zarro, che ha suggerito la costituzione di un comitato che raccolga e sintetizzi le esigenze delle varie categorie di pendolari, intervenendo in maniera propositiva sulla programmazione degli orari.
La Direzione regionale della Basilicata ha comunque assicurato il proprio impegno per la ricerca di soluzioni compatibili con le linee guida dell'orario estivo.

Vittorio Moffa

Calabria

L'incontro si è svolto quest'anno a Reggio Calabria. Dopo il saluto dell'Assessore provinciale alla viabilità, Alberto Sarra, è intervenuto il Direttore regionale delle Fs, evidenziando le difficoltà incontrate per realizzare un'of-

ferta in grado di rispondere efficacemente alla domanda di trasporto e di far fronte alla riduzione delle risorse finanziarie.
Il direttore di "Amico Treno", Carlo Pino, si è invece soffermato sui vantaggi offerti dalla "Carta Amicotreno".
Massimo Ferrari, presidente nazionale dell'Assoutenti-Utp, dopo aver evidenziato il ruolo affidato al Comitato dei Garanti di "Amico Treno", ha messo in evidenza le positive novità introdotte dalla Legge Bassanini in materia di trasporto locale.
Nel corso del dibattito si è fatto sentire il giudizio critico dei pendolari. Tutti si sono lamentati della precarietà del servizio di trasporto locale, con orari che spesso non soddisfano le reali esigenze di mobilità di determinate fasce di clientela. Molti hanno sottolineato i disagi provocati dai trasbordi o dalle attese in varie stazioni (spesso abbandonate!). Critiche sono state anche espresse in merito alla scarsa qualità del materiale rotabile, alla mancanza di pulizia delle vetture, al sovraffollamento di alcuni convogli e alla soppressione di alcune relazioni nelle fasce orarie pomeridiane. Ma soprattutto i pendolari non hanno gradito un orario che, secondo il loro parere, è stato confezionato senza consultarli.
A queste osservazioni ha replicato il Direttore regionale, sostenendo che l'opinione della clientela è stata sempre tenuta in grande considerazione, come testimoniano la fitta corrispondenza con associazioni e singoli viaggiatori ed i vari incontri tenutisi in questi anni, anche alla presenza degli amministratori locali. È certamente vero che l'orario, ha riconosciuto il responsabile del trasporto locale Fs, non sempre riesce ad accontentare le diverse realtà sparse nella regione. Ma ciò avviene anche perché le Fs nelle condizioni attuali, da sole e con limitate risorse a disposizione, non possono garantire la soluzione a tutti i problemi della mobilità. È dunque opportuno augurarsi una rapida attuazione della regionalizzazione del trasporto locale, con la conseguente integrazione dei vari modi di trasporto operanti sul territorio.

Salvatore Sentina

CAMPANIA

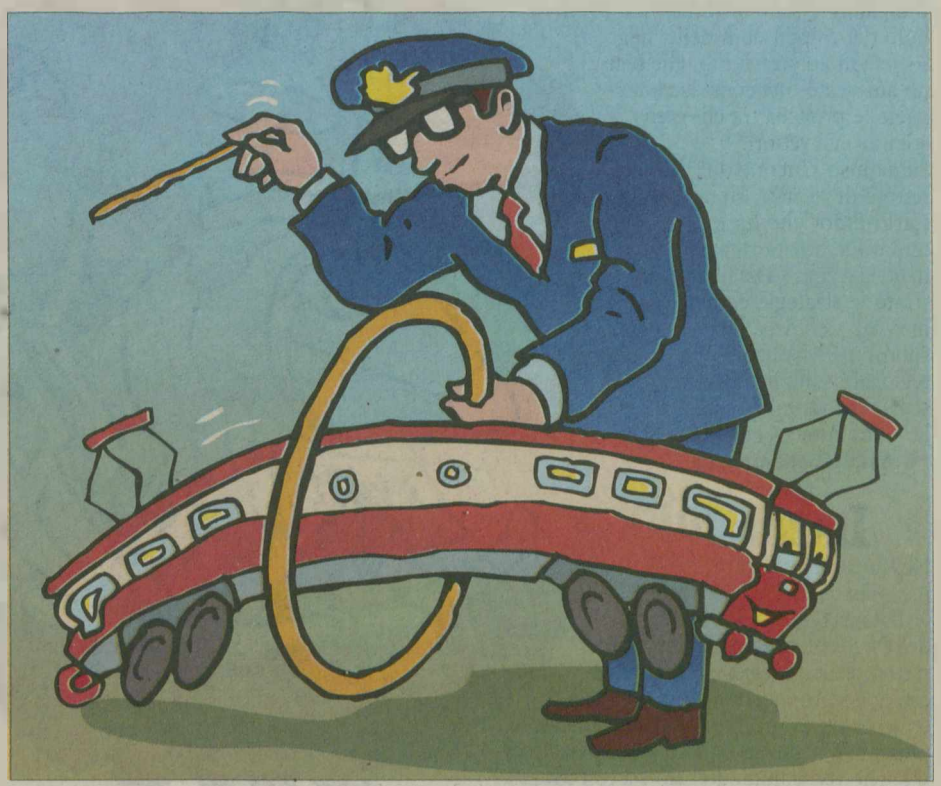
Il 15 maggio a Salerno, nel corso di una conferenza stampa alla quale erano presenti anche il Presidente della Giunta provinciale, l'Assessore provinciale ai trasporti ed altri rappresentanti degli Enti locali, sono state illustrate le principali novità dell'offerta di trasporto ferroviario ed è stata presentata la "Carta Amicotreno". Notevole attenzione è stata dedicata alla "Circumsalernitana" - il primo esempio in Italia di servizi direttamente acquistati da Enti locali - realizzata grazie alla collaborazione fra le Fs, la Provincia di Salerno e i Comuni interessati dalla nuova relazione.
Nella stessa città si è svolto la sera il tradizionale incontro con la clientela. Pochissime le critiche rispetto all'offerta e tutte relative alla frequenza dei collegamenti nei giorni prefestivi e festivi o nelle fasce di morbida. Il Comitato dei pendolari casertani, in particolare, ha chiesto il ripristino di una relazione diretta Caserta-Roma.
La maggior parte delle lamentele ha avuto per bersaglio lo stato di abbandono delle stazioni impresenziate, nelle quali la pulizia è scarsa; manca la diffusione sonora, i quadri-orario sono esposti in maniera precaria o risultano non consultabili. Il rappresentante dell'Associazione pendolari Napoli-Roma ha pittorescamente descritto la stazione di Napoli Centrale nelle ore notturne.
È stata infine auspicata una maggiore rappresentatività delle varie organizzazioni sorte a tutela dei diritti della clientela, nonché un più efficace coordinamento fra le diverse strutture delle Fs.
A tutti è stata data risposta, assicurando che i problemi sollevati saranno oggetto di attento esame da parte della Direzione trasporto locale, che si impegnerà a trovare direttamente una soluzione, oppure, nel caso siano competenti altre strutture, a segnalare la necessità degli interventi.

Antonietta Sannino

EMILIA ROMAGNA

Ha introdotto il dibattito, svoltosi a Bologna, il Direttore regionale del trasporto locale, evidenziando che l'offerta, salvo alcune limitate riduzioni, rispetto al precedente orario estivo '96 è rimasta sostanzialmente invariata ed ha recepito diverse istanze avanzate dalla clientela. È il caso della linea Bologna-Verona, sulla quale è stato modificato l'orario di due treni particolarmente critici soprattutto per il pendolarismo studentesco: il Regionale in arrivo a Bologna alle 8.15 e l'Interregionale posticipato alle 13.50.
Tale sforzo è stato riconosciuto dalle due associazioni che raccolgono rispettivamente i clienti e i Comuni della linea, le quali, pur esprimendo apprezzamento per le opportunità di dialogo offerte dall'incontro, non hanno rinunciato al proprio battagliero impegno su problemi come l'atteso raddoppio, il potenziamento delle corse nelle fasce mattutina e serale, la maggiore puntualità e la migliore qualità del materiale e delle stazioni.
Tra gli altri interventi sottolineati, l'istituzione di una coppia di interregionali che consente il collegamento diretto tra Milano e Ravenna ed il cadenzamento e la velocizzazione di alcune relazioni sulla Parma-Borgo Val di Taro. Anche i rappresentanti dell'Associazione Pendolari Direttissima hanno dichiarato la propria sostanziale soddisfazione, dopo anni, per i miglioramenti apportati.
Il rappresentante dell'Assoutenti-Utp, Ivan Beltramba, ha riconosciuto gli sforzi compiuti, ma non ha mancato di sottolineare i limiti che tuttora permangono su alcune linee: dai ritardi, al rinvio nei lavori per l'elettrificazione sulla Modena-Mantova, alla mancanza di materiale rotabile adeguato. Tra gli altri spunti emersi dal dibattito, è da sottolineare la richiesta di un servizio treno più bici tra Bologna e Porretta. Interesse hanno suscitato anche le novità nella politica tariffaria e commerciale introdotte in occasione del nuovo orario. In Emilia Romagna i "Treni Verdi" sono infatti più del 50 per cento dell'intera offerta.
In conclusione, il responsabile della Divisione Trasporto Locale, Giancarlo Laguzzi, ha indicato i problemi che attendono il futuro del trasporto locale, in presenza di una politica di riduzione dei trasferimenti di risorse finanziarie a sostegno di un trasporto non direttamente remunerativo. Le soluzioni possibili? Iniziative come la "Carta Amicotreno", che aiutino a riempire i treni più vuoti; ma anche uno sforzo congiunto di tutti i soggetti coinvolti, che veda soprattutto le amministrazioni locali interessate farsi parte attiva e propositiva del trasporto pubblico locale ferroviario.

Silvano Bonaiuti



Friuli-Venezia Giulia

Molto positivo il bilancio dell'incontro con i pendolari tenutosi a Udine, per le adesioni registrate (in primo luogo quella dell'Assessore regionale ai trasporti, Giorgio Mattassi), ma anche per i giudizi lusinghieri espressi dai rappresentanti dei pendolari.

Ha aperto il dibattito il Direttore regionale del trasporto locale Fs, che ha ricordato l'importanza del cadenzamento attuato nella regione, sottolineando i vantaggi che esso comporta per la clientela, sia per quanto riguarda il miglioramento delle coincidenze e la conseguente riduzione dei tempi di viaggio, che per quanto riguarda la possibilità di realizzare l'integrazione fra i trasporti su ferro e su gomma.

Questo aspetto è stato ripreso dall'Assessore ai trasporti, che, dopo essersi soffermato sulle prospettive rese possibili dalla legge di riforma del trasporto pubblico regionale, ha dichiarato la propria disponibilità ad iniziare rapidamente un confronto con tutti gli operatori interessati a costruire nella regione sistemi di integrazione tariffaria e vettoriale ed ha riconosciuto l'impegno delle Fs in questo campo. Sulla necessità di razionalizzare il trasporto regionale si è dichiarato d'accordo anche il rappresentante dell'Assoutenti, che, pur esprimendo soddisfazione per il nuovo orario, ha chiesto maggiore attenzione per le linee a scarso traffico, affinché non vengano disperse potenzialità che si possono tradurre in servizi utili alla collettività.

Non sono ovviamente mancate le critiche, riguardanti soprattutto alcune particolari situazioni, come le partenze da Trieste nella fascia 17-18, che la Direzione trasporto locale si è impegnata a monitorare attentamente nei prossimi mesi.

Il dibattito è stato arricchito dal contributo dei responsabili delle maggiori società di autotrasporto, che hanno auspicato una consultazione stretta e proficua tra chi gestisce i diversi vettori.

Ha chiuso l'incontro il direttore di "Amico Treno", Carlo Pino, che ha presentato le novità riguardanti la rivista ed ha illustrato le strategie commerciali dell'Area Trasporto metropolitano e regionale, soffermandosi in particolar modo sulla "Carta Amicotreno".

Corrado Leonarduzzi

Lazio

Nel corso dell'incontro, svoltosi presso la Sala Presidenziale di Roma Ostiense alla presenza del Direttore dell'Area Trasporto metropolitano e regionale, Cesare Vaciago, è stato illustrato il piano di interventi per la regione Lazio e sono state presentate le novità riguardanti il parco rotabili, che verrà ammodernato sia con materiale di nuova costruzione che con vetture ristrutturate.

In particolare, i collegamenti Roma Termini-Fiumicino Aeroporto verranno assicurati da vetture completamente ristrutturate.

Si tratta di complessi formati da quattro elementi (Ale 841, Le 581, Le 761 e Ale 841), realizzati con rotabili costruiti fra il 1961 e il 1963 e non più idonei per la lunga percorrenza. Il materiale, pur presentandosi completamente rinnovato negli interni e negli aspetti tecnico-funzionali, conserverà tutte le originarie caratteristiche di comfort (aria condizionata e spazi destinati ai passeggeri).

Complessivamente è prevista la ristrutturazione di 120 ex Ale 601 in 30 convogli a composizione "bloccata" formati da due automotrici elettriche e due rimorchiate.

Oltre ad altri interventi di ristrutturazione leggera, che interesseranno 30 carrozze a doppio piano utilizzate sulle relazioni Fm4 (Roma-Velletri) ed Fm7 (Roma-Nettuno), sono stati presentati i progetti destinati all'alta frequentazione. Entro il 1998 è infatti prevista la consegna di 20 complessi di nuova costruzione, che saranno impiegati sulla Fm6 (Roma-Cassino) e sulla Fm1 (Orte-Fara Sabina-Fiumicino). Altri 6 saranno acquistati con i fondi stanziati per il Giubileo.

Entro il '99 saranno inoltre consegnate nuove vetture da 300 posti a sedere - con climatizzazione, impianti per la diffusione sonora e visiva degli annunci ed accorgimenti per i portatori di handicap - adatte alla media percorrenza. Ed alla media percorrenza - molto probabilmente sulle relazioni Roma-Pisa e Roma-Pescara - saranno anche destinate altre 200 carrozze che, una volta ristrutturate, consentiranno 20 composizioni da 730 posti ciascuna.



Come era prevedibile questi interventi hanno incontrato il favore delle associazioni della clientela, che hanno anche manifestato apprezzamento per la consistente offerta di "Treni Verdi" (nel Lazio sono oltre 200). Nel corso dell'incontro, a cui hanno anche partecipato Franco Marzioli e Carlo Pino, particolare risalto è stato poi dato alle novità dell'orario estivo, fra le quali si segnalano il cadenzamento su alcune tratte e l'incremento delle corse laddove la domanda risulta in costante aumento, come ad esempio sulla Roma-Cassino.

Enrico Sciarra

Liguria

Numerose le tematiche affrontate nell'incontro tenutosi a Sestri Ponente. Ha illustrato le novità dell'orario il responsabile del Trasporto locale Fs della Liguria, che ha messo l'accento sull'impegno posto dalla sua struttura nella ricerca delle soluzioni in grado di accogliere le richieste ed i suggerimenti della clientela. In particolare, ha sostenuto il Direttore regionale, sono state studiate misure capaci di far superare il conflitto fra le esigenze di circolazione dei treni a carattere locale e di quelli a lunga percorrenza (che era stato sovente causa di ritardi), sono stati introdotti nuovi convogli nella Valpocevera e sono state istituite nuove fermate sulla linea Genova-Ovada. I taluni casi ci sono state riduzioni nelle fasce di minore utilizzo. Novità anche sul fronte del materiale rotabile, con l'assegnazione alla Liguria di 35 vetture "sleeperette" e media distanza, che hanno sostituito le vecchie vetture degli interregionali e dei diretti più frequentati.

Mirella Giustiniani, del settore marketing dell'Area Trasporto metropolitano e regionale, ha poi illustrato i motivi che hanno determinato il passaggio a pagamento della rivista "Amico Treno" e le ragioni della realizzazione della "Carta Amicotreno".

Valter Artelli, rappresentante nazionale dell'Assoutenti, ha sottolineato che proprio iniziative come la "Carta Amicotreno", tendente a spostare il traffico dai treni superaffollati a quelli poco frequentati, possono essere gli antidoti al taglio dei servizi del trasporto locale.

A nome della sezione ligure dell'Assoutenti è intervenuto Taboga, che ha posto l'accento sull'importanza del dialogo con le Fs.

Carlo Maggi, intervenuto in rappresentanza dell'Amministrazione regionale, ha ricordato gli impegni che attendono la Regione, chiamata in un futuro molto prossimo a programmare e finanziare i servizi di trasporto pubblico. Un progetto a cui si sta già lavorando, d'intesa con le Fs, è quello che riguarda l'estensione a tutta la Liguria del sistema di integrazione tariffaria oggi limitato a Genova.

Per l'Area Trasporto metropolitano e regionale delle Fs è intervenuto Fiorenzo Martini, che

ha promesso un miglioramento della puntualità e della qualità dei servizi, grazie all'immissione del nuovo materiale rotabile.
Il responsabile dell'infrastruttura Fs della Liguria, Angelo Pezzati, ha invece messo in evidenza la necessità di ammodernare e potenziare le linee della regione. I numerosi interventi della clientela hanno riguardato, oltre alla richiesta di nuovi collegamenti, problemi come la mancanza di comunicazioni tempestive in caso di ritardi, le tariffe applicate ai viaggiatori residenti al di fuori delle zone in cui sono attivi servizi integrati, la disabilitazione degli impianti minori, la pulizia delle stazioni e delle vetture, la carenza di personale di scorta. Nella sua risposta il Direttore regionale ha affermato che il problema delle informazioni sarà risolto nel momento in cui verrà estesa a tutto il territorio nazionale la presenza del Coordinatore Informazioni ai Viaggiatori, con un ruolo di raccordo tra gli operatori addetti all'informazione e gli addetti alla gestione operativa dell'esercizio.
Il responsabile regionale ha poi confermato che sono stati realizzati tutti i collegamenti richiesti, tranne quello fra Albenga e Ventimiglia, per il quale si è comunque impegnato a trovare una soluzione.

Francesco Vinci

LOMBARDIA

La scelta della sede in cui tenere l'incontro non poteva che cadere su Cremona, una delle capitali storiche del pendolarismo ferroviario lombardo. A introdurre il dibattito, sottolineando i problemi che i viaggiatori cremonesi incontrano tutti i giorni, è stato il Presidente della Provincia, Gian Carlo Corada. È quindi intervenuto il Direttore regionale del trasporto locale Fs, che ha posto l'accento sull'evoluzione del sistema di trasporto pubblico regionale ed ha illustrato i criteri seguiti per la stesura dell'orario estivo.
Nel dettaglio della nuova offerta si è invece addentrato Fulvio Graglia, del Gruppo di lavoro Sfr, mentre Antonio Chirico, della Divisione Passeggeri, ha presentato il collegamento Etr fra Cremona e Roma, con nuove coincidenze nella stazione di Roma Termini da e per il Mezzogiorno. Carlo Pino, responsabile del settore Rapporti con i clienti dell'Area Trasporto metropolitano e regionale, ha invece illustrato la "Carta Amicotreno" e la trasformazione della rivista, sempre più strettamente legata al mondo dei fruitori del treno. Ha coordinato il dibattito, che ha fatto registrare anche momenti molto vivaci, l'Assessore provinciale ai Trasporti di Cremona, Fiorella Lazzari.
Fra gli altri segnaliamo gli interventi degli amministratori locali contrari alla riduzione del servizio sulla linea Cremona-Piacenza e quelli di alcuni rappresentanti sindacali dei ferro-



vieri, che hanno annunciato la loro disponibilità a discutere nuovi modelli produttivi, per salvaguardare il più possibile le linee ferroviarie locali. Massimo Ferrari, presidente dell'Assoutenti-Uip, ha voluto rimarcare le cose che restano ancora da fare per migliorare il trasporto ferroviario locale, ma ha riconosciuto comunque quanto di positivo è stato fatto.
I pendolari cremonesi erano rappresentanti da alcuni esponenti di "inOrario", la battagliera associazione che ha anche condotto un sondaggio tra i viaggiatori cremonesi, presentando i risultati durante l'incontro a San Vitale.
Al primo posto nelle richieste e nei desideri espressi dagli intervistati è risultata la puntualità dei treni, poi la maggiore manutenzione dei convogli, il comfort ed un diverso rapporto con il personale ferroviario.
Nel corso della serata non sono certo mancate le polemiche, le contestazioni e le richieste di chiarimenti.
Ha chiuso l'incontro Fiorella Lazzari, che ha evidenziato ciò che a livello cremonese si sta facendo e si vuole fare per potenziare il trasporto pubblico, non ultimo le sinergie con le province vicine: i quattro binari tra Codogno e Milano, i due binari tra Codogno e Cremona, il quadruplicamento tra Milano e Treviglio e il potenziamento Treviglio-Crema-Cremona.
Il giorno successivo, pubblicando la cronaca della serata, il giornale di Cremona ha titolato "Un treno poco amico", per sottolineare la diversità di vedute tra Fs e pendolari.
Un altro dato andrebbe però ricordato: nonostante difficoltà ed incomprensioni a Cremona il dialogo fra viaggiatori, Fs ed Enti locali va avanti da un po'.

Patrizio Vellucci

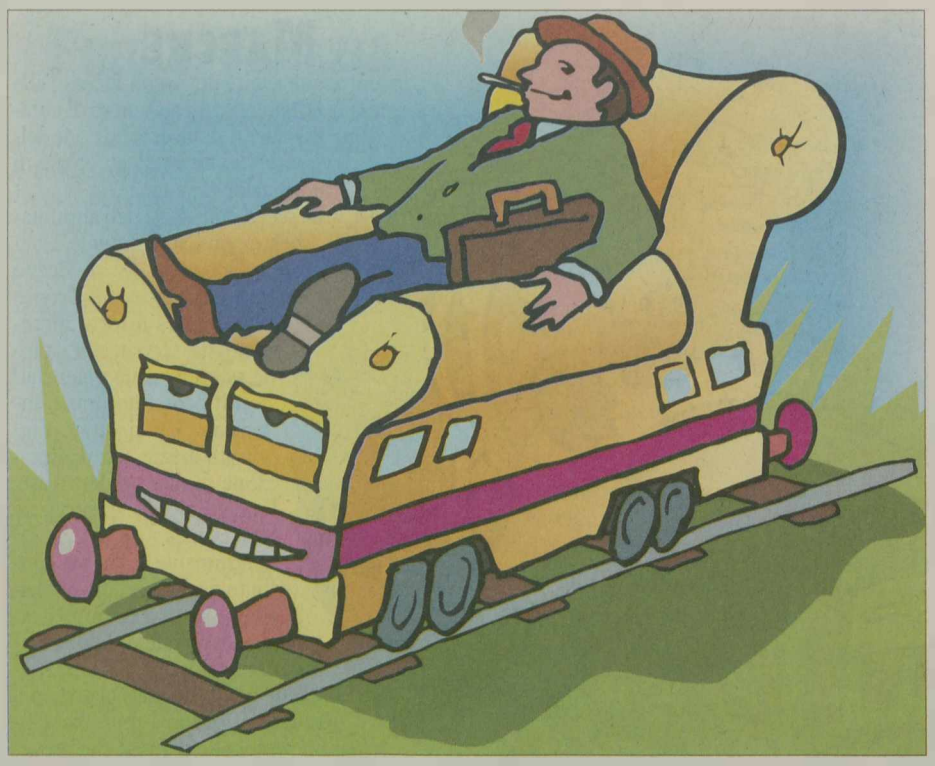
MARCHE

L'incontro si è svolto ad Ascoli Piceno, alla presenza di un cospicuo numero di cittadini, esponenti delle associazioni della clientela ed inviati degli organi di informazione.
La scelta della sede dell'appuntamento non è stata casuale. La linea che collega Ascoli Piceno a San Benedetto del Tronto vede infatti un forte incremento dei servizi, che saranno ulteriormente potenziati con il prossimo orario invernale. Un risultato raggiunto grazie alla realizzazione di due progetti base: l'integrazione dei servizi e delle tariffe.
Determinante è stato il contributo dei rappresentanti della clientela, dell'Amministrazione provinciale e delle organizzazioni sindacali, gli stessi soggetti che hanno anche siglato con il Consorzio di trasporti pubblici Cotravat un protocollo d'intesa che prevede, a partire dall'entrata in vigore dell'orario invernale, un'integrazione vettoriale con interscambio alla stazione di Spinetoli, nonché un'integrazione tariffaria, inizialmente limitata ai soli abbonamenti. Un sostanziale impulso, in seguito ai recenti accordi raggiunti tra le Fs, la Provincia di Macerata e i sindacati del personale di macchina, è stato preannunciato anche per le linee Fabriano-Pergola e Civitanova-Albacina.
Informazioni sono inoltre state fornite in merito alla linea Adriatica e alla trasversale Orte-Falconara. È stata comunicata infatti l'istituzione di due nuove coppie di corse da Iesi e Senigallia per Ancona e viceversa, in accoglimento di numerose richieste della clientela.
Al dibattito ha preso parte anche il direttore di "Amico Treno", Carlo Pino, che ha illustrato le iniziative commerciali dell'Area Trasporto metropolitano e regionale.
L'incontro, a cui, oltre all'Assessore ai trasporti della Provincia di Ascoli Piceno, Alessandro Volponi, hanno partecipato numerosi amministratori locali della Vallata del Tronto, ha fatto registrare un sostanziale apprezzamento della clientela per gli sforzi finalizzati all'offerta di un servizio sempre più adeguato alle richieste.
Da parte degli aderenti al comitato "Il treno per amico" è stato manifestato disappunto per la paventata chiusura delle biglietterie di Ascoli Piceno e di altre stazioni.

Danilo Antolini

MOLISE

Di fronte ad un uditorio numeroso ed attento ha aperto i lavori Pardo Spina, Sindaco di Larino, che ha ringraziato le Fs per aver scelto come sede del confronto la città da lui amministrata. Ha poi preso la parola il responsabile della Direzione regionale trasporto locale, che ha presentato le novità introdotte con l'orario estivo.
Molto gradita dalla clientela è stata l'offerta re-



lativa alla linea Campobasso-Termoli, sulla quale l'attivazione del Ctc rende possibile il ripristino dei treni su tutto il percorso, eliminando il fastidioso trasbordo su autobus nella stazione di Larino. La notizia dell'immissione di materiale rotabile più confortevole, le Aln 663, su questa relazione ha suscitato vivo apprezzamento da parte dei pendolari, che spesso lamentano carenze nel livello di qualità delle vetture, soprattutto per quanto riguarda l'inefficienza degli impianti di riscaldamento.
Un'altra novità molto gradita è stata l'istituzione di un collegamento diretto fra Termoli e Roma, effettuato con una coppia di treni interregionali denominati "Freccia del Biferno".
A tal proposito sono state richieste informazioni precise circa lo stato dei lavori sulla variante Venafro-Rocca d'Evandro, il cui completamento consentirebbe un recupero di circa 40' sull'attuale percorrenza.
Franco Marzioli, intervenuto in rappresentanza dell'Area Trasporto metropolitano e regionale, ha espresso la convinzione che i lavori possano essere ultimati prima del prossimo Anno Santo. Per quel periodo sarà anche possibile elevare ulteriormente lo standard qualitativo, grazie all'immissione in esercizio dei Pendolino diesel nei collegamenti fra il Molise e la Capitale.
Nel corso del dibattito è anche emersa l'esigenza di rivitalizzare le stazioni rimaste impresenziate in seguito all'attivazione del Ctc. A tal proposito la Direzione regionale si è dichiarata disponibile ad avviare contatti con gli Enti locali interessati, per trovare un'adeguata soluzione ai problemi.
La pur contenuta riduzione d'offerta ha comportato rimostranze da parte della clientela, soprattutto in relazione ai collegamenti mattutini Termoli-Larino e Campobasso-Caserta, per la verità non molto utilizzati.
Unanime il consenso per un rilancio turistico delle linee interne del Molise.
Molto interesse ha suscitato l'introduzione della "Carta Amicotreno" e l'istituzione dei "Treni Verdi", anche se qualcuno ha osservato che nel Molise non è possibile usufruire di tutte le facilitazioni concesse dalla nuova Carta. La Direzione regionale si è però impegnata a promuovere nuove convenzioni valide sul territorio regionale.
Seppure complessivamente apprezzati, hanno suscitato qualche malumore i nuovi servizi integrativi Salerno-Termoli e viceversa, che non prevedono fermate nelle località intermedie fra Campobasso e Termoli.

Vittorio Moffa

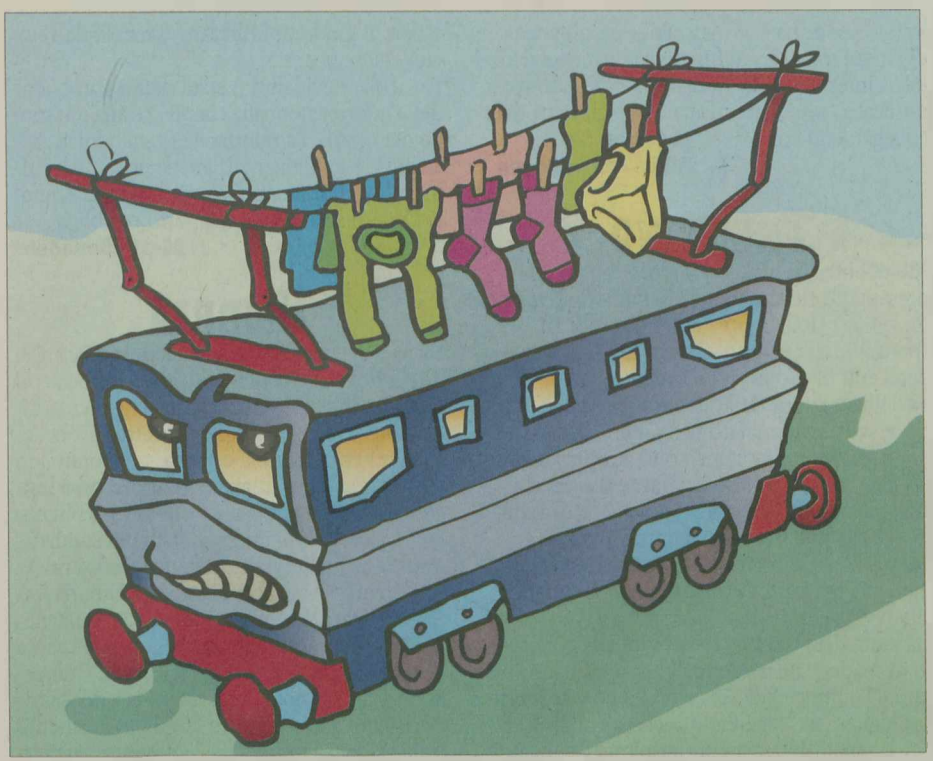
PIEMONTE

All'incontro, tenutosi a Torino, hanno preso parte numerosi esponenti delle associazioni dei pendolari e dei consumatori, rappresentanti degli Enti locali ed inviati di alcuni giornali. Nella relazione introduttiva il responsabile della Direzione regionale delle Fs ha ricordato che l'orario estivo ricalca in gran parte l'offerta precedente, con una riduzione dei servizi pari appena all'1,7 per cento, mentre le variazioni, che interessano solamente 30 degli oltre mille treni quotidianamente in circolazione, consistono principalmente in un miglioramento dei collegamenti fra Torino e Ventimiglia, in nuove integrazioni tariffarie e vettoriali con autocorse parallele sulle linee Mondovì-Ceva-Ormea, Alessandria-Ovada, Cuneo-Saluzzo e Cuneo-Mondovì (grazie alle quali si è anche evitata la sospensione estiva dei servizi) e in nuovi bus Biella-Alessandria e Aosta-Santhià, con comode coincidenze con i treni diretti nelle principali città italiane. Dal 1° settembre è inoltre istituito un servizio Fs Torino-Chieri, gestito dalla Satti, che evita il cambio treno a Trofarello ed i conseguenti problemi di coincidenze, senza comportare aumenti tariffari, poiché le località interessate rientrano nell'area del sistema "Formula".
Successivamente l'attenzione si è spostata su iniziative come la "Carta Amicotreno", il potenziamento della rete di vendita, il servizio Treno+bici e la campagna d'informazione sulle modalità di acquisto e di utilizzazione dei biglietti. Sono inoltre stati presentati gli itinerari cicloturistici proposti in collaborazione con l'Associazione Bici & Dintorni ed il programma di escursioni *Treno Trekking*, realizzato insieme al Club Alpino Italiano.
Per quanto riguarda i problemi connessi alla qualità del servizio, il Direttore ha ricordato la necessità di ammodernare il parco rotabili e potenziare le infrastrutture, ma non ha nascosto che alcuni miglioramenti si possono anche ottenere con un maggiore impegno.
Su questi temi si è poi soffermato Fiorenzo Martini, responsabile della Committenza Rotabili, il quale, dopo aver ricordato che il materiale attualmente disponibile (settemila carrozze, comprese Ale e Aln) dovrà essere rinnovato per un quarto entro il 2004, ha riconosciuto l'esigenza di innalzare l'indice di qualità, riducendo drasticamente gli inconvenienti connessi a pulizia, riscaldamento, cattivo funzionamento delle porte ecc.
È quindi intervenuto Massimo Ferrari, presidente dell'Assoutenti-Utp, che, pur esprimendo soddisfazione per l'annullamento del programma di "tagli", per le integrazioni dei servizi e per l'istituzione della "Carta Amicotreno", ha sollecitato le Fs a ridurre i costi, a mantenere quantitativamente inalterata l'offerta e ad allargare l'area interessata dalla tariffa "Formula".
Grande spazio è stato ovviamente lasciato ai quesiti e alle critiche degli intervenuti, che hanno toccato i più svariati argomenti: dal materiale rotabile ai tempi di percorrenza, dai ritardi all'obliterazione dei biglietti, dall'estensione di "Formula" al problema dei parcheggi e al servizio di biglietteria.
Sui vantaggi offerti dalla "Carta Amicotreno" è ritornata in maniera particolareggiata Mirella Giustiniani, del settore marketing dell'Area Trasporto metropolitano e regionale.
Per approfondire gli aspetti del nuovo orario relativi ai diversi bacini di traffico, il pubblico si è poi suddiviso in vari gruppi, ai quali hanno fornito i necessari chiarimenti i tecnici della Direzione regionale. Non sono naturalmente mancate proposte e richieste di modifica, che saranno valutate nella programmazione dell'orario invernale.

Edoardo Gorzegno

PUGLIA

L'incontro, svoltosi a Bari, ha avuto per tema "Il nuovo assetto del trasporto pubblico locale in Puglia" e si è posto come la naturale prosecuzione di un dialogo che nella regione ha spesso portato le associazioni dei pendolari a collaborare con la Direzione del trasporto locale alla programmazione dell'orario.
Dopo aver presentato l'offerta estiva '97 ed aver messo in evidenza lo sforzo compiuto dalle Fs per garantire la mobilità in Puglia (300 treni al giorni e 15 milioni di passeggeri annui), il Direttore regionale ha illustrato i vantaggi della "Carta Amicotreno" ed il programma dei



"Treni Verdi". A nome dell'Area Trasporto metropolitano e regionale è quindi intervenuto Franco Marzioli, che ha delineato i futuri scenari del trasporto locale. Nel corso del dibattito sono state avanzate, soprattutto per la linea Bari-Foggia, alcune richieste di modifica dell'orario, che i responsabili della Direzione regionale si sono impegnati a vagliare attentamente, sebbene si tratti di un percorso sul quale, a causa dell'alto numero di treni in circolazione, esistono limitati margini di interventi.
Critiche sono anche state espresse in merito alla collocazione temporale dell'annuale ciclo di incontri con la clientela. A tal proposito sia il Direttore regionale che Gianfranco Marzioli si sono dichiarati disponibili a confrontarsi con i pendolari prima della programmazione del prossimo orario estivo, per valutare proposte e suggerimenti.

Agostino Romita

SARDEGNA

L'incontro si è tenuto a Cagliari. In prima fila erano i rappresentanti del Comitato pendolari di Carbonia, dell'Associazione dell'Iglesiente "Si viaggiare", dell'Associazione ciclisti amatoriali "Città Ciclabile", esponenti dell'Assoutenti ed un gruppo di sottufficiali dell'Aeronautica militare che utilizzano quotidianamente il treno sulla relazione Macomer/Oristano-Decimomannu.
I lavori hanno avuto inizio con una descrizione delle principali novità d'orario, anche alla luce dell'accordo raggiunto tra le Fs, l'Assessore ai Trasporti della Regione sarda e le organizzazioni sindacali.
Tale accordo prevede il mantenimento dello stesso volume di offerta del precedente orario estivo (circa 9.700 treni/km/giorno), a fronte dell'impegno assunto dall'Assessore ai trasporti di ridisegnare e razionalizzare l'intero comparto isolano dei trasporti, affidando alle Ferrovie il ruolo strategico di vettore di massa su sede propria.
La decisione di lasciare invariati i livelli di offerta è stata molto apprezzata dai pendolari presenti, che comunque hanno posto in evidenza alcune criticità. In particolare, il rappresentante dell'Associazione "Si Viaggiare" ha segnalato le difficoltà di accesso ai treni da parte dei portatori d'handicap, soprattutto ad Iglesias, dove la scalinata d'ingresso alla stazione crea notevoli disagi anche ai viaggiatori anziani. È stata inoltre evidenziata la ricorrente mancanza di puntualità, in arrivo a Cagliari, del treno regionale 12937, con conseguenti problemi per i viaggiatori sul rispetto dell'orario d'ingresso al lavoro.
Apprezzamento sui servizi "Treno+Bici" è stato manifestato dal rappresentate dell'Associazione "Città ciclabile", che ha anche lanciato l'idea di trasformare in piste ciclabili i vecchi tracciati ferroviari dismessi.
Forte perplessità è stata espressa dal rappresentante del Comitato Pendolari di Carbonia sui servizi per la cittadina sulcitana previsti nel nuovo orario. In particolare è stata lamentata la variazione riguardante il treno regionale 12944, che ora effettua il percorso Cagliari-Iglesias, con trasbordo a Villamassargia per i viaggiatori diretti a Carbonia.
Il provvedimento si è reso necessario per conseguire alcune economie di gestione che consentono di salvaguardare, nel complesso, i servizi treno sulla Carbonia-Villamassargia.
Nel corso dell'incontro la clientela ha potuto anche apprendere una novità che sarà introdotta dal prossimo autunno: gli abbonamenti regionali avranno una validità riferita al mese solare. Questa innovazione verrà comunque accompagnata dall'emissione degli abbonamenti settimanali, che risulteranno molto utili a coloro che non prevedono di utilizzare il treno per l'intero mese.

Giorgio Asunis

SICILIA

All'incontro, che si è svolto a Palermo, oltre a Giancarlo Laguzzi, Responsabile della Divisione Trasporto locale, Mario La Rocca, Direttore della Zona Territoriale Sicilia, Carlo Pino, direttore di "Amico Treno", erano presenti l'Assessore alla Viabilità e Trasporti e Lavori Pubblici della Provincia, Salvatore Alamia, e Massimo Ferrari, presidente dell'Assoutenti-Utp.
In apertura il Direttore regionale del trasporto locale ha illustrato le novità dell'offerta estiva, sottolineando, tra l'altro, che sono stati programmati 393 treni nei giorni feriali e 162 nei giorni festivi, mentre la metropolitana di Palermo è servita da 83 treni feriali più quelli passanti da e per la linea Trapani.
Particolare attenzione, ha proseguito il responsabile regionale, è stata poi dedicata alle coincidenze e alle fermate, nonché alla eliminazione dei treni poco frequentati.
Il dibattito ha registrato la partecipazione di numerosi clienti e di rappresentanti delle Istituzioni, a cui sono state fornite ampie risposte.
L'Assessore Alamia ha ricordato l'impegno della Provincia per lo sviluppo delle infrastrutture ferroviarie: la costruzione della fermata "Orleans", la chiusura dell'anello ferroviario della città di Palermo, il passante ferroviario per l'Aeroporto Falcone Borsellino, la velocizzazione della linea Fiumetorto-Agrigento.
Nel suo intervento Giancarlo Laguzzi ha sostenuto che entro il 1997 sarà realizzato il complessivo miglioramento delle linee e saranno consegnate le prime carrozze climatizzate e ristrutturate dalle officine di Messina, mentre le automotrici del tipo Ale 601 saranno trasformate in complessi tipo 841 a 4 elementi, particolarmente adatti alla circolazione sulle linee della Sicilia.
La politica di marketing dell'Area Trasporto metropolitano e regionale è stata illustrata da Carlo Pino, che ha sottolineato gli incentivi alla mobilità intelligente offerti dalla "Carta Amicotreno".
Al riguardo, il Direttore regionale ha informato i presenti che la sua struttura ha in corso contatti per la definizione di convenzioni con la casa editrice Sellerio, per la concessione di uno sconto del 10 per cento sui libri editi dalla stessa, con la Sicilristoro di Palermo, per la concessione di sconti sui servizi di ristorazione e bar, e con l'Associazione degli Albergatori, per la concessione di sconti del 20/25 per cento sui prezzi normalmente praticati.
Mario La Rocca ha sottolineato che l'Asa Rete è impegnata in una costante verifica dei sistemi di controllo della circolazione, con interventi sulle tecnologie e con una efficace manutenzione degli scambi.
Il responsabile dell'infrastruttura ha poi sottolineato l'esigenza di intensificare la collaborazione con gli Enti locali.
Massimo Ferrari, dopo aver spiegato il ruolo del Comitato dei Garanti della rivista "Amico Treno", ha evidenziato l'esigenza di acquisire livelli di offerta adeguati alla domanda, esaltando la valenza strategica del trasporto ferroviario.

Franco Vittorio Scimò

TOSCANA

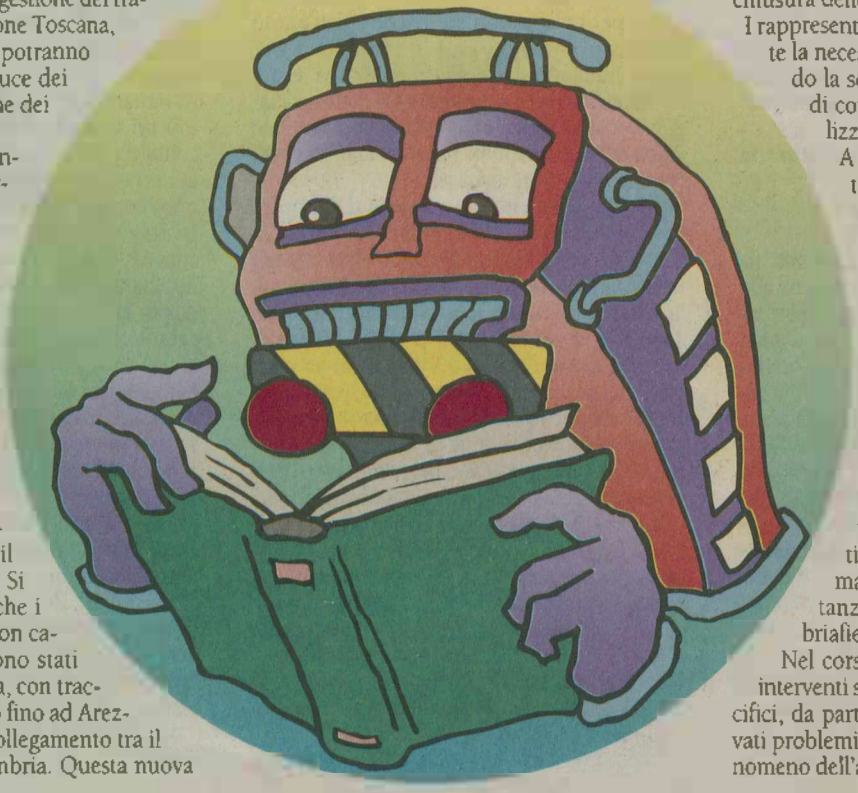
L'incontro, cui hanno partecipato, fra gli altri, l'Assessore ai trasporti della Provincia di Firenze ed il Responsabile dell'Ufficio trasporti della Regione Toscana, si è svolto a Firenze.
Ampio spazio all'integrazione vettoriale e tariffaria ed ai nuovi scenari aperti dalla regionalizzazione del trasporto locale hanno dedicato gli amministratori locali. Gli altri interventi si sono invece soffermati, criticandole, sulle novità connesse all'attivazione sulla linea dorsale del programma Eurostar, che penalizzerebbe il pendolarismo interregionale su Bologna/Milano e Roma, soprattutto per quanto riguarda l'obbligatorietà della prenotazione. Un'incombenza che risulta davvero difficile da assolvere, specialmente per il viaggio di ritorno, dipendente da troppe variabili.
Altre considerazioni e critiche hanno invece avuto per bersaglio l'inadeguato impiego delle stazioni dell'area metropolitana fiorentina, in particolare sulla direttrice Prato, dove sono ancora pochi i treni che effettuano servizio viaggiatori a Zambra, Pratignone, Il Neto.
Quesiti sono stati posti anche in merito alla sorte di due linee che qualche tempo fa alcune anticipazioni di stampa davano per chiuse: la Cecina-Volterra e la Lucca-Aulla. Numerose critiche sono state infine espresse per il mancato coordinamento degli orari fra il servizio ferroviario e quello urbano, che rende talvolta indispensabile l'uso del mezzo privato.
Alle osservazioni degli intervenuti hanno risposto il Direttore regionale del trasporto locale ed il Responsabile della Committenza Rotabili, Fiorenzo Martini, che hanno fornito ampie assicurazioni sulla volontà delle Fs di ricercare più incisive forme di integrazione.
Per quanto riguarda poi le linee a scarso traffico, è stato riconfermato l'impegno delle Fs a non procedere a riduzioni del servizio fino al definitivo passaggio della gestione del trasporto pubblico alla Regione Toscana, quando le singole realtà potranno essere riconsiderate alla luce dei programmi di integrazione dei diversi vettori.
A proposito di collegamenti a media e lunga percorrenza, non si è mancato poi di far rilevare come i treni interregionali Firenze-Roma, con cadenzamento biorario, servano il Valdarno con fermate a Figline, San Giovanni e Montevarchi, mantenendo per la parte restante del percorso l'istradamento in linea Direttissima, in modo da assicurare un collegamento veloce sia per il Valdarno che per Arezzo. Si è fatto inoltre osservare che i diretti Firenze-Foligno, con cadenzamento biorario, sono stati potenziati con una coppia, con traccia oraria in linea no-stop fino ad Arezzo, velocizzando così il collegamento tra il capoluogo toscano e l'Umbria. Questa nuova impostazione ha reso inevitabile l'assorbimento di alcuni treni, le cui funzioni vengono svolte dagli interregionali. In ogni caso, è stato sottolineato, sono rimasti inalterati gli orari dei collegamenti con i flussi pendolari.

Athos Passalacqua

TRENTINO

All'incontro, tenutosi a Trento, oltre ai rappresentanti della clientela hanno partecipato esponenti delle amministrazioni locali, responsabili delle diverse aziende di trasporto e degli enti di promozione turistica.
Nell'illustrazione delle caratteristiche dell'orario è stato evidenziato il mantenimento del buon livello d'offerta messo in atto in Trentino negli ultimi due anni, grazie alla collaborazione fra le Fs, la Provincia autonoma di Trento e le aziende provinciali di trasporto.
Sono state anche presentate le iniziative commerciali delle Fs, con particolare attenzione alla "Carta Amicotreno".
Da parte del pubblico è stato rimarcato lo stato di inadeguatezza dei collegamenti mattutini fra Trentino-Sud Tirolo e Bologna, ritenuti inadeguati sia per quantità che per tempi di percorrenza. È stato inoltre auspicato l'aumento delle relazioni dirette con Roma, Napoli e Salerno. Pur riconoscendo il miglioramento delle coincidenze, alcuni interventi hanno richiamato l'attenzione sulla necessità di un sempre maggiore coordinamento fra i diversi mezzi di trasporto, per evitare sovrapposizioni e favorire le possibilità di interscambio, a vantaggio sia delle esigenze di mobilità locale che dei flussi turistici. Un altro aspetto sul quale è stato posto l'accento riguarda la scarsa qualità del materiale rotabile, ritenuto privo di comfort e non in grado di utilizzare al meglio la velocità delle linee.
Particolare evidenza è stata data al problema delle informazioni alla clientela e alla questione dei ritardi. La puntualità, è stato infatti sostenuto, è fondamentale anche per rendere affidabili le coincidenze fra i diversi mezzi e quindi l'intero sistema del trasporto pubblico.

Mario Benedetti



UMBRIA

Ha aperto l'incontro, che si è tenuto a Perugia, il Direttore regionale del trasporto locale, il quale ha illustrato le novità recentemente introdotte. Esse riguardano soprattutto i collegamenti con Toscana e Lazio, migliorati con nuovi treni e prolungamenti di percorso lungo il corridoio regionale Orte-Terni-Foligno-Perugia. Relazioni interregionali più soddisfacenti sono anche state ottenute grazie a nuovi treni interpolo (Umbria-Toscana e Umbria-Lazio) che realizzano piani di coincidenza nei nodi più importanti. Spiccano quelli effettuati a Terontola con i treni interregionali Firenze-Roma. Un sensibile miglioramento del servizio è stato poi realizzato con l'innalzamento della velocità commerciale, ottenuto attraverso la progettazione degli incroci con ingressi in contemporanea, l'eliminazione delle fermate scarsamente utilizzate e l'instradamento dei diretti Foligno-Firenze via Direttissima.
Considerata la difficoltà logistica di collegare i due bacini con un soddisfacente servizio ferroviario, sono poi state istituite due corse con bus integrativi diretti Foligno-Perugia-Siena e viceversa.
È quindi intervenuto il rappresentante del Comune di Passignano sul Trasimeno, il quale ha affrontato i problemi connessi alla ristrutturazione del trasporto ferroviario ed ha posto in primo piano i disagi creati alla clientela dalla chiusura delle stazioni.
I rappresentanti delle Fs hanno fatto presente la necessità di abbattere i costi, affidando la soluzione dei problemi ad accordi con i Comuni interessati alla riutilizzazione degli spazi.
A questo proposito il rappresentante della Regione ha ricordato che la tecnolgia porta inevitabilmente all'impresenziamento delle stazioni, ribadendo che secondo l'Accordo di programma con lo Stato gli interventi di riqualificazione degli impianti minori sono lasciati alle intese con i Comuni.
Il delegato del Comune di Bastia, pur manifestando apprezzamento per gli sforzi compiuti dalle Fs nella programmazione degli orari e su vari altri aspetti, ha messo l'accento sul problema del servizio offerto in concomitanza delle manifestazioni di "Umbriafiere".
Nel corso del dibattito, anche se alcuni interventi si sono concentrati su aspetti specifici, da parte dei pendolari sono stati sollevati problemi di carattere generale, come il fenomeno dell'abusivismo sui treni, i servizi mi-



nimi garantiti in caso di scioperi ecc.
Il rappresentante dell'Assoutenti, si è invece soffermato sui tagli di servizi, sui problemi della linea Terni-Sulmona, sull'estensione facoltativa della tariffa Metrebus da Orte a Labro Moggio e su altri temi di carattere particolare.
La Direzione regionale si è infine impegnata a sviluppare sistemi di trasporto integrato sia con la Ferrovia Centrale Umbra che con i servizi di trasporto pubblico su gomma.

Giovanni Pinchi

Valle d'Aosta

L'incontro, che si è tenuto nella Sala comunale di Verres, è stato aperto dal Direttore regionale della Valle d'Aosta, il quale ha illustrato le variazioni introdotte con l'orario estivo, condizionate dalle interruzioni di esercizio dovute ai lavori per la realizzazione del Ctc sulla tratta Ivrea-Aosta.
I provvedimenti riguardano essenzialmente le modalità di circolazione di 5 treni, che, a seconda dei casi, registrano modifiche d'orario, sostituzione con autocorse, soppressioni nei giorni feriali o prolungamenti di percorso.
È stato anche annunciato un nuovo servizio misto autobus-treno, a tariffa ferroviaria, ideato allo scopo di offrire collegamenti più rapidi, con corse su gomma da Aosta a Santhià (e viceversa), coincidenti con i treni interregionali da e per Milano. Sono state istituite tre coppie di corse, sia nei giorni feriali che in quelli festivi.
Il responsabile regionale delle Fs dopo aver presentato la "Carta Amicotreno" ha fatto cenno al potenziamento della rete di vendita dei biglietti e si è soffermato sul problema della qualità, riconoscendo che non sempre i convogli hanno offerto soddisfacenti standard di puntualità, pulizia e climatizzazione. Sensibili miglioramenti, è stato osservato, si potranno ottenere grazie a più frequenti ed efficaci interventi sul materiale rotabile. È stato infine affrontato il problema dell'elettrificazione della linea Chivasso-Ivrea-Aosta, sostenuta fra l'altro dalla Regione. L'attuale progetto risulta però troppo oneroso e, soprattutto, eccessivamente penalizzante per la circolazione.
Valter Artelli, intervenuto a nome dell'Assoutenti-Utp, si è dichiarato sostanzialmente favorevole sia alle scelte fatte nella Valle in materia di politica del trasporto ferroviario, sia alle nuove proposte autobus+treno ed ha invitato la clientela a farsi interprete, presso gli amministratori pubblici, di una sempre più consapevole richiesta di trasporto su rotaia.
Nel corso del dibattito sono stati sollevati problemi in ordine all'orario di arrivo ad Aosta di un convoglio del primo mattino ed è stata avanzata la richiesta di ritoccare solo minimamente l'attuale programmazione, per non sconvolgere un assetto tutto sommato soddisfacente, che è frutto di lunghi preparativi e confronti.

Edoardo Gorzegno

Veneto

Un nutrito drappello di pendolari ed esponenti delle associazioni dei consumatori ha animato l'incontro svoltosi a Mestre, al quale ha anche partecipato Mario Vio, nella duplice veste di Assessore ai trasporti della Provincia di Padova e di rappresentante regionale dell'Assoutenti-Utp.
A tutti gli intervenuti è stato distribuito un prospetto contenente gli elementi di confronto fra l'orario estivo '96 e quello '97. In sintesi, i treni circolanti in Veneto passano da 707 a 718, mentre i treni/km/giorno registrano un leggero decremento, scendendo da 37.080 a 36.774. Tale riduzione è stata determinata da un riposizionamento dell'offerta rispetto alla reale domanda di trasporto.
Durante il confronto con la clientela sono state anche fornite risposte alle varie istanze emerse dal dibattito. In particolare per ovviare alle difficoltà provocate dal posticipo di circa un'ora dell'Interregionale 2210 e del Regionale 5910 da Portogruaro verso Venezia, sono state istituite due autocorse sostitutive su Mestre (una da Portogruaro ed una da S. Donà di Piave), in modo da consentire ai turnisti delle ore 14 di raggiungere in tempo il luogo di lavoro.
Con l'orario invernale si cercherà comunque di assegnare ai due treni le precedenti partenze, anticipando di circa un'ora la fascia di 2 ore destinata all'ordinaria manutenzione della linea.
Altro aspetto adeguatamente illustrato sia dal responsabile della Direzione regionale che dal rappresentante dell'Area Trasporto metropolitano e regionale, Luciano Covi, è stato quello dell'integrazione tariffaria e vettoriale nelle province di Padova, Venezia e Treviso, il cui studio è stato recentemente completato dalle nove aziende di trasporto operanti sul territorio. Analogo studio verrà predisposto nei prossimi mesi anche per la provincia di Belluno e per l'area metropolitana di Verona, interessante le province di Vicenza, Rovigo e, quanto a flussi di traffico, la stessa Mantova.
Per quanto riguarda la realizzazione del Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale è stato auspicato da diversi interventi che, dopo l'affidamento da parte della Regione Veneto dell'incarico per la redazione del progetto esecutivo, si possa passare nel '98 alla fase della realizzazione, con ricadute sicuramente positive per la mobilità nell'area interessata.
Particolare attenzione è stata dedicata alla "Carta Amicotreno", della quale sono stati illustrati i vantaggi e le modalità di acquisto e di utilizzazione.

Paolo Galletta

Un nuovo tram parte da La Défense parigina

Inaugurata nel corso del mese di luglio una nuova importante linea tranviaria moderna nella parte occidentale della capitale francese, tra il centro direzionale La Défense ed il sobborgo di Issy-Val-de-Seine. Sfruttando in larga misura il sedime della linea ferroviaria di cintura dismessa, i tram corrono lungo gli 11,4 km del percorso, integralmente in sede riservata, a 70 km/h. La velocità commerciale si attesta sui 32 km/h, inclusi i tempi di fermata, una performance difficilmente migliorabile per un servizio di trasporto urbano. Il tempo di percorrenza da un capolinea all'altro è di 22 minuti ed il giro completo del materiale rotabile si effettua in soli 55 minuti, un'ottima prestazione in quanto a produttività. Le fermate, ognuna delle quali denominata, come di solito avviene solo per le metropolitane, sono state attrezzate con pensiline, panchine, punti informativi solo all'ultimo momento, per evitare i rischi di vandalismo. Le moderne vetture bianco-verdi si inseriscono perfettamente nel futuristico panorama de La Défense, irto di grattacieli vetro-cemento. Questa realizzazione, che segue quella della linea Saint Denis-Bobigny, già operativa da qualche anno, si inserisce in un più ampio progetto che dovrebbe a termine dotare Parigi di un grande anello orbitale tranviario, in gran parte realizzato al di fuori dei confini municipali.

Una Coppa del Mondo a misura del treno

Tra il 10 giugno ed il 12 luglio del 1998 i Campionati Mondiali di calcio si terranno in Francia. Le partite saranno giocate nei dieci maggiori stadi dell'Esagono. Oltre a Parigi, le città interessate saranno Nantes, Bordeaux, Tolosa, Montpellier, Marsiglia, Lione, Saint-Etienne e Lens, presso Lille. Tutte queste località hanno il vantaggio di essere raggiungibili in Tgv e, pertanto, si prospetta un'edizione della Coppa del Mondo a vocazione fortemente ferroviaria, per quanto attiene alle trasferte delle squadre, dei giornalisti al seguito e dei tifosi, per la prima volta dagli anni Cinquanta, quando il treno perse il primato nei collegamenti a vantaggio dell'aereo e delle autostrade. Le Ferrovie francesi si sono qualificate come "fornitore ufficiale" dei giochi e stanno già preparando un servizio all'altezza delle aspettative per 2.5 milioni di spettatori attesi, di cui 700mila provenienti dall'estero. La prossima Coppa del Mondo sarà la maggiore manifestazione finora organizzata, con 32 squadre partecipanti, al posto delle 24 della precedente edizione americana. Molto difficile prevedere gli spostamenti dei supporters, almeno fino al prossimo 4 dicembre, data in cui verranno estratti a sorte gli incontri. Solo i brasiliani, che, in quanto detentori del titolo, parteciperanno d'onore alla partita inaugurale, hanno già fatto incetta di prenotazioni sul Tgv. Inoltre, il nuovo Stadio di Francia, sorto alla periferia settentrionale di Parigi, dove si giocherà la finale, sarà servito dalla linea 13 del metrò, dai treni del Rer B e D e dal tram Saint Denis-Bobigny. I prossimi Campionati potrebbero quindi costituire una formidabile promozione per i moderni mezzi su rotaia, anche nelle contrade meno sensibili al fascino del treno. Si prevede, infatti, che i giochi saranno seguiti per televisione da quasi un terzo degli abitanti del Pianeta.

Le stazioni della Costa Azzurra si rifanno il look

Sulla Costa Azzurra, tra Mentone e Fréjus si susseguono una trentina di stazioni a breve distanza l'una dall'altra, come del resto avviene nell'adiacente Riviera ligure. Servono alcune tra le più note località turistiche del Mediterraneo: Monaco, Cap-d'Ail, Eze, Nizza, Antibes, Juan-les-Pins, Cannes, solo per citare le più rinomate. Purtroppo, negli ultimi anni, il crescente vandalismo e la diffusione di graffiti aveva colpito anche queste località, contribuendo non poco a degradare gli ambienti destinati ai passeggeri. Grazie ad uno sforzo particolarmente intenso, le Ferrovie francesi hanno provveduto a rinnovare integralmente le stazioni, restaurando gli immobili commerciali, molti dei quali sottoposti a vincolo per il pregio architettonico, liberandoli sistematicamente dai graffiti e restituendoli così all'antico splendore. Due squadre di operai specializzati, composte di cinque persone ciascuna, percorrono ogni giorno la linea per intervenire in caso di ulteriori atti vandalici. Anche i giardinetti, alcuni dei quali ospitano essenze rare e profumate, sono stati oggetto di cure intensive. Oltre alla celerità nell'eliminazione dei graffiti, si punta al dialogo con i giovani per dissuaderli dal persistere nelle azioni vandaliche. L'operazione si inserisce in un programma di rilancio del turismo ferroviario sulla Costa Azzurra. In occasione di avvenimenti importanti, come il Carnevale di Nizza, il Gran Premio di Monaco o il Festival del Cinema a Cannes, il personale di stazione viene opportunamente rinforzato per poter adeguatamente assistere la clientela.

Pendolini diesel in Giappone, dove non arrivano le linee veloci

Grazie al nuovo materiale rotabile composto dagli Shinkansen 500 e 300 (i "treni-pallottola" della nuova generazione), in Giappone si è potuta elevare la velocità commerciale a 300 km/h, raggiungendo così le prestazioni del Tgv francese. I 627 km che separano Osaka dalla città di Fukuoka, sull'isola meridionale di Kyushu, sono ora coperti in 2 ore e 17 minuti. Intanto avanza il progetto per doppiare la linea Tokyo-Osaka, con un nuovo tracciato a sostentazione magnetica, i cui convogli potrebbero raggiungere i 500 km/h, riducendo ad appena un'ora il viaggio tra le due megalopoli. Ed anche nell'isola settentrionale di Hokkaido, rimasta finora priva di collegamenti veloci, nonostante la realizzazione del tunnel sottomarino di Seikan, leggermente più lungo di quello sotto la Manica, ci si attiva per alleviare i tempi di spostamento dei passeggeri. Non essendo economicamente proponibile la co-



struzione di nuove linee, in territori poco popolati e coperti dalla neve per molti mesi all'anno, si punta sul sistema del pendolamento. La relazione tra Sapporo e Kushiro, attualmente percorsa in 4 ore e 25', vedrà ridursi di 45 minuti il tempo di viaggio grazie al Super-Ozora, un pendolino diesel, in grado di correre a 130 km/h sul tortuoso tracciato a scartamento ridotto (1.067 mm). Il nuovo convoglio, capace di inclinarsi fino a 6 gradi, offre un'alta affidabilità anche in inverno ed un comfort tale da non far rimpiangere l'alta velocità vera e propria.

Quando il servizio pubblico è finanziato dai privati

Per la costruzione di nuove linee e per la gestione dei sistemi di trasporto di massa la Gran Bretagna è all'avanguardia in fatto di coinvolgimento del capitale privato. Il metrò di Manchester, in realtà una linea di tram moderni inaugurata negli ultimi anni, non beneficia di sussidi pubblici e, addirittura, realizza profitti. La società di gestione è libera di stabilire il livello tariffario che ritiene opportuno. A differenza di quanto si poteva temere, questa autonomia non si è tradotta necessariamente in rincari del prezzo dei biglietti. Anzi, la scelta di accordare riduzioni del 50 per cento rispetto alla tariffa normale al di fuori delle ore di punta è alla base del successo finanziario, perché ha permesso di distribuire meglio la domanda degli utenti nei vari periodi della giornata. La partecipazione del settore privato agli investimenti in corso per il metrò leggero di Croydon, a sud di Londra, è stata resa possibile dalla scelta dell'amministrazione pubblica di ridurre i parcheggi nelle zone accessibili con i mezzi collettivi.

Un altro esempio di efficaci sinergie pubblico-privato è offerta oltre Manica dal progetto Heathrow Express, ovvero un collegamento ferroviario veloce tra l'aeroporto intercontinentale e la stazione londinese di Paddington. La linea, la cui apertura è prevista nel luglio del prossimo anno, sarà gestita da una società privata, controllata dalla British Airport Authority, che le affitterà il binario ed il materiale rotabile - costruito da Siemens - mentre i profitti attesi serviranno a coprire i costi di mantenimento dell'infrastruttura. La nuova linea è pensata in funzione della concorrenza con il servizio taxi: per essere competivi i treni dovranno correre a 160 km/h ed assicurare una corsa ogni quarto d'ora.

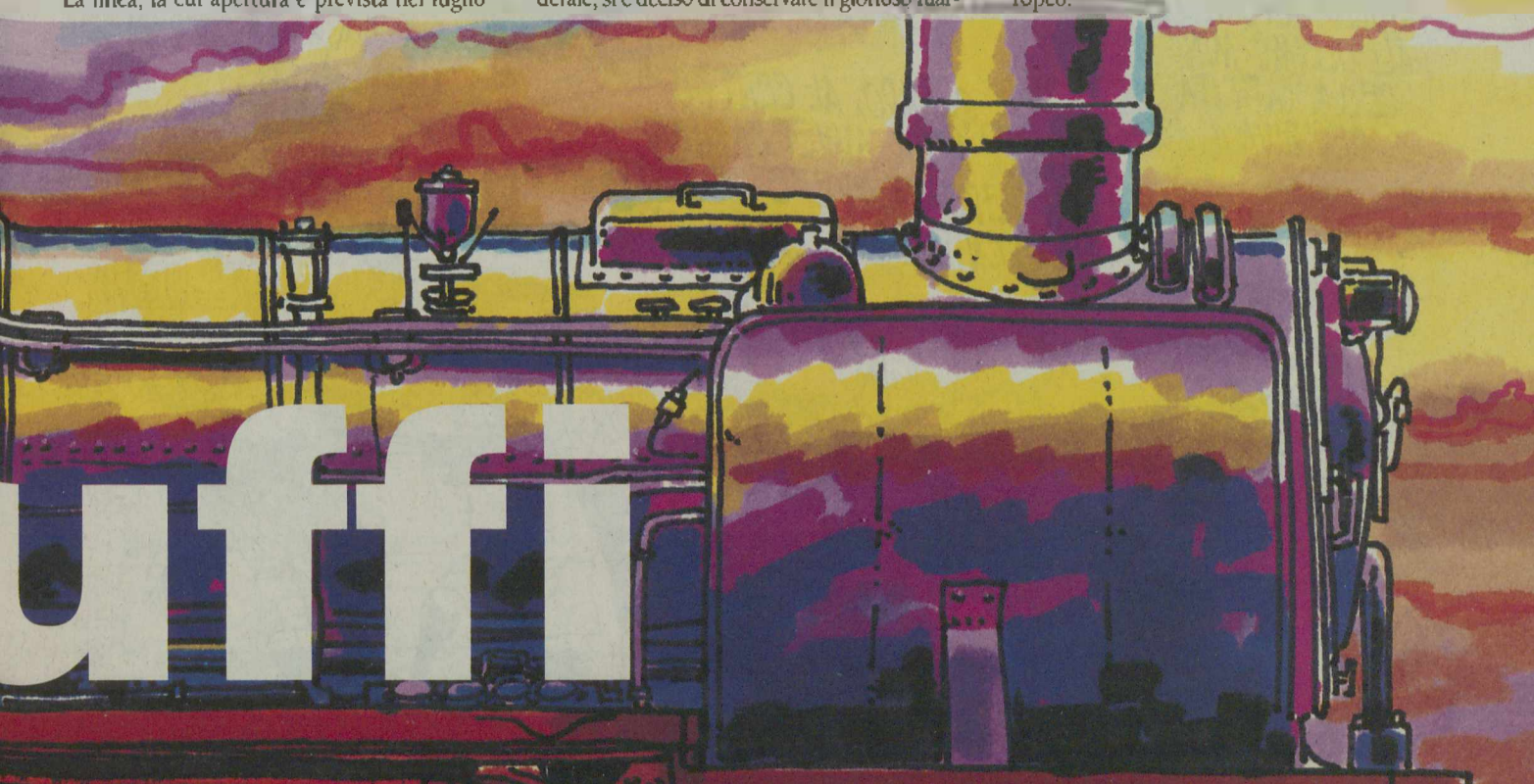
Mitropa: un simbolo dell'Est che sopravvive

Dopo la caduta del Muro di Berlino, buona parte delle imprese di stato che operavano nella DDR sono state smantellate, oppure hanno finito con l'essere assorbite dalle più dinamiche società occidentali. Una regola che, comunque, conosce qualche eccezione. Nel settore ferroviario c'è un esempio insigne: quello della Mitropa. L'impresa di ristorazione ferroviaria tedesca ha ormai festeggiato gli 80 anni di vita, attraversando gli eventi più tragici della storia europea di questo secolo. Creata nel 1916, in piena guerra mondiale, quale risposta degli imperi centrali alla Wagon-Lits, rimasta sotto il controllo delle potenze occidentali, Mitropa ha prosperato negli anni Trenta, adeguandosi alla germanizzazione, anche sotto il profilo culinario, imposta dai gerarchi del Terzo Reich. Poi, nel dopoguerra, la società di ristorazione, rimasta sotto il controllo della Germania Orientale, fu usata come vetrina del socialismo reale, mantenendo sulle carrozze ristorante una qualità di servizio - come, ad esempio, i piatti in porcellana - spesso trascurata in Occidente.

Il che, probabilmente, ne ha facilitato il salvataggio. Seppur a prezzo di una drastica riduzione degli organici - scesi da 20mila a poco più di 5mila - Mitropa continua ad offrire milioni di pasti ogni anno non solo sui treni, ma anche nelle aree di servizio autostradali. Per questo, al momento della fusione con l'omologa DSG, che operava nella Repubblica Federale, si è deciso di conservare il glorioso marchio e la sede della società a Berlino. Un simbolo della cooperazione sopravvissuto agli anni più bui della guerra fredda entrerà quindi di diritto nel ventunesimo secolo.

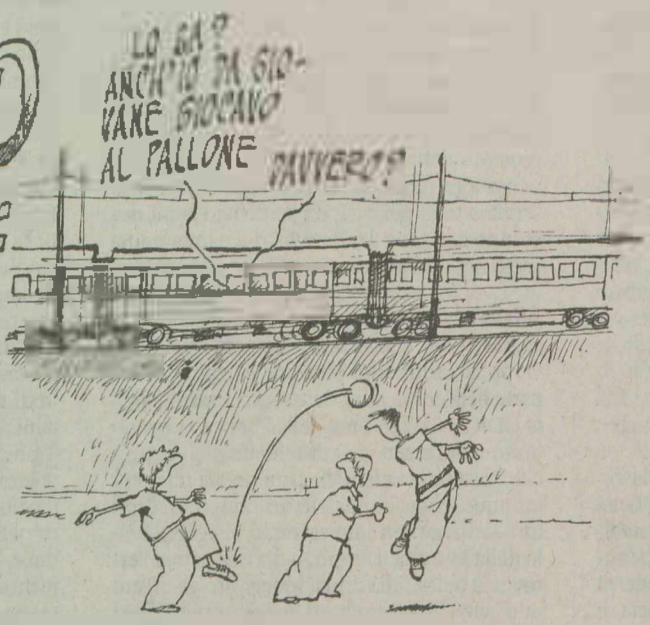
A Filadelfia si taglia sui costi, ma non sul servizio

La città di Filadelfia è una delle più antiche nella pur giovane storia amercana. Qui è custodita la "Campana della Libertà", simbolo dell'indipendenza degli Stati Uniti. Oltre ad essere raggiungibile con i convogli dell'Amtrak, lungo il "corridoio" che unisce New York a Washington, dove la ferrovia gioca un ruolo di grande rilievo, è servita dai treni suburbani della Septa (South Eastern Pennsylvania Transportation Authority), nonché da una rete locale di metropolitana, tram e filobus. L'attenzione alla trazione elettrica - fatto assai raro negli Usa, dove la stragrande maggioranza delle linee sono a trazione diesel - è confermata dal fatto che le tratte suburbane della Septa sono state poste progressivamente sotto catenaria fin dagli anni Trenta. In precedenza, i treni pendolari si attestavano al Reading Teminal, stazione monumentale posta nel centro della metropoli, ma non ben collegata con la rete urbana. Grazie ad una nuova galleria sotto i grattacieli della zona commerciale, gli utenti pendolari possono più facilmente distribuirsi nell'area urbana, raggiungendo gli uffici cui sono destinati. Si è così costituita una vera e propria rete regionale che serve molte località della Pennsylvania orientale. Come ovunque nel mondo, il servizio di trasporto pubblico ha bisogno di sovvenzioni, che le amministrazioni locali sono sempre più restie a concedere. Al tempo stesso, molto forte è la pressione per il mantenimento dell'offerta, mentre anche un'ipotesi di aumento delle tariffe è stata respinta. Ciò ha indotto la dirigenza della Septa ad agire sul versante dei costi, riducendo in misura significativa il personale, a cominciare dagli stessi dirigenti. Si spera così di mantenere una qualità di servizio di livello europeo.



ERITREO CAZZULATI

di Enzo Lunari
















UNO STACCO IMPERIOSO, UNA MEZZA ROVESCIATA IN ACROBAZIA E IL PALLONE È NEL SACCO
UN GOL DA CONSEGNARE AGLI ANNALI, MA CI CREDE? QUELL'ASINO ME LO ANNULLA
FIIIIII
PROTESTO E MI AMMONISCE, GLI FACCIO UN GESTACCIO E MI ESPELLE
ALLORA GLI MOLLO UN PUGNO SUL NASO E ME NE VADO
E COSÍ LA MIA PROMETTENTE CARRIERA È FINITA PER COLPA DI QUELLO SCARAFAGGIO IN GIACCHETTA NERA
C'È DA DIRE CHE LEI SI ERA VISTOSAMENTE APPOGGIATO SULLE SPALLE DI UN DIFENSORE...!
O BELLA! E LEI COME FA A DIRLO??
LO DICO PERCHÉ NEL TRENTACINQUE... QUELLO SCARAFAGGIO ERO IO!!
BASTARDO!
PORCO!
CAROGNA!

Da visitare in treno

a cura di Marisa Radogna

Da Boccioni a Sironi Il mondo di Margherita Sarfatti

Brescia - Palazzo Martinengo
Piazza del Foro, 6
Ingresso mostra da via Musei, 30
13 luglio - 12 ottobre 1997
Orario: dalle 9.30 alle 21.30 (chiusura lunedì)
Catalogo Skira
Informazioni: tel. 030/297551-2975502
Come raggiungere la sede espositiva. *A piedi: dalla stazione Fs, imboccare via Foppa, all'incrocio proseguire per via XX Settembre, girare a sinistra in via Gramsci, poi a destra in corso Zanardelli e infine a sinistra in via Mazzini per giungere in via Musei. Con i mezzi pubblici: dalla stazione Fs si può utilizzare l'autobus della linea C (scendere alla fermata di piazzetta Martiri di Belfiore) o quello della linea Q (scendere alla fermata in corso Zanardelli). In entrambi i casi si prosegue a piedi, per un breve tratto, in direzione di via Musei.*
Riduzione sull'ingresso alla mostra per i visitatori in possesso di biglietto ferroviario valido con destinazione Brescia.

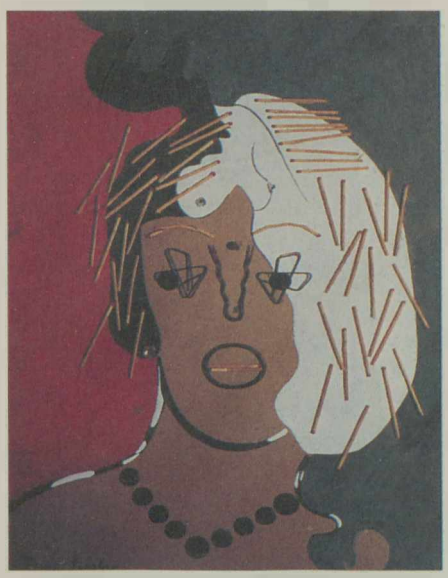


Mario Sironi *Ritratto di Margherita Sarfatti*, 1916-17.

Terza tappa del progetto di Brescia Mostre: a Palazzo Martinengo, dopo le esposizioni dedicate a Giorgio Morandi (vedi "Amico Treno" n° 2/97) e Cagnaccio di San Pietro (n° 4/97), prosegue la ricerca sull'arte figurativa del Novecento. Il percorso indaga il mondo di Margherita Sarfatti, giornalista e critico d'arte. Una donna, Elena Pontiggia, curatrice della rassegna, esplora la storia di un'altra donna, il suo pensiero e la sua fervida attività.
Margherita Grassini, veneziana, nata da una famiglia di religione ebraica, ha solo quattordici anni quando, già appassionata di arte e letteratura, pubblica i primi scritti. Poco dopo aderisce al Partito Socialista e alla fine dell'Ottocento sposa l'avvocato Cesare Sarfatti, trasferendosi con lui a Milano agli inizi del Novecento. Qui comincia a farsi conoscere come critico d'arte, mentre i suoi interessi spaziano dalla letteratura alla politica, alle problematiche sociali, alla questione femminile. Il salotto della Sarfatti, in corso Venezia, è uno dei più esclusivi di Milano, punto di incontro di molti intellettuali: Ada Negri, Marinetti, Bontempelli, Toscanini, Boccioni, Dudreville, Funi, Sironi.
L'amicizia con Benito Mussolini, trasformata presto in un legame più stretto, agevola non poco le iniziative culturali di cui Margherita è promotrice e convinta sostenitrice. Nel 1923 inaugura, presso la Galleria di Lino Pesaro, la mostra dei sette pittori (Bucci, Dudreville, Funi, Malerba, Marussing, Oppi e Sironi) del gruppo "Novecento".
Nel '25 le viene assegnata a Parigi la Legion d'Onore.
Nel '26 lascia Milano per Roma: in quell'anno pubblica *Dux*, la biografia di Mussolini, mentre alla Permanente di Milano gli artisti confluiti nel nuovo gruppo "Novecento italiano", del quale la Sarfatti è teorica, si presentano con una grande esposizione. Il movimento, legato ai valori della tradizione classica elabora principi di ritorno all'ordine, ma non rimane indifferente alle rinnovate componenti del linguaggio pittorico e, orientandosi verso la rappresentazione anche delle proprie inquietudini e tensioni, sarà circondato da notevole interesse, esercitando un ruolo significativo, profonde influenze e contribuendo alla diffusione dell'arte moderna italiana in Europa.
Gli anni Trenta sono segnati da un graduale declino della fortuna e della notorietà della scrittrice, che troviamo lontana dalle principali manifestazioni artistiche. Nonostante i suoi rapporti con il duce e nonostante la conversione al cattolicesimo, Margherita Sarfatti non è risparmiata dalle leggi antisemite ed è costretta ad un lungo esilio in Argentina, dove rimane fino al '47. Tornata in Italia pubblica nel 1955 un libro autobiografico, *Acqua passata*, e muore qualche anno dopo nella sua villa vicino a Como.
La mostra di Brescia, che si apre con dieci *Ritratti di Margherita Sarfatti*, tre dei quali realizzati da Mario Sironi, delinea la figura della scrittrice attraverso le testimonianze di libri, manoscritti, lettere, fotografie e documenti della sua attività critica (della vastissima produzione saggistica ricordiamo: *Segni, colori e luci*, 1925 e *Storia della pittura moderna*, 1930) e presenta i lavori degli artisti da lei scoperti, apprezzati e sostenuti. Dopo il momento incentrato sul Simbolismo (opere di Bistolfi, Romolo Romani, Alberto Martini, Previati), l'attenzione è al Futurismo e al gruppo "Nuove Tendenze" (tra le opere di Boccioni: *Antigrazioso*, 1912, *Il pagliaio al sole*, 1911), per convergere infine sul "Novecento" e sul "Novecento italiano" (tra le opere di Sironi: *Il ciclista*, 1916, *Donna con vaso*, 1924 e, per la prima volta al pubblico, *I pescatori*, 1930).

Dadaismo Dadaismi. Da Duchamp a Warhol. 300 capolavori

Verona, Galleria d'Arte Moderna e Contemporanea - Palazzo Forti, via A. Forti n. 1
Ingresso mostra da Volto due Mori, 2 (corso S. Anastasia)
18 luglio - 9 novembre 1997
Orario: dalle 9.00 alle 20.00 (chiusura lunedì)
Catalogo Electa
Informazioni: tel. 045/8001903-596371
Come raggiungere la sede espositiva. *A piedi: dalla stazione Fs si segue corso Porta Nuova fino a piazza Bra (Arena), si continua per via Mazzini e si arriva a piazza delle Erbe. Si prende corso S. Anastasia e quindi si raggiunge la Galleria (ingresso da Volto due Mori). Con i mezzi pubblici: dalla stazione Fs si può utilizzare uno dei molti autobus che vanno in direzione centro (scendere alla fermata in piazza delle Erbe), oppure, da piazzetta Municipio, la linea 70 che porta direttamente alla Galleria.*

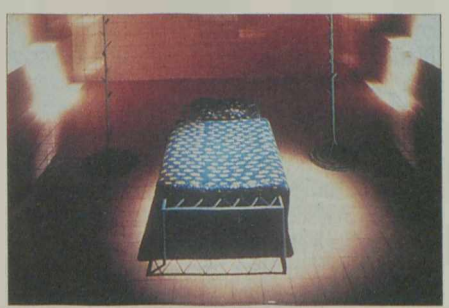


Francis Picabia *Femme aux allumettes*, 1924-28.

Questo evento di Verona ha un duplice scopo: approfondire la lettura del dadaismo, precisandone gli aspetti spesso trascurati, e ricercare nelle successive vicende artistiche del '900 i riferimenti a quell'esperienza, collocandola in una durata più ampia della ristretta fase storica in cui prese origine.
E' difficile formulare una definizione adeguata del dadaismo.
Dada non fu un movimento, non si propose come gruppo, non appartenne di fatto alle Avanguardie; non vi fu un'aggregazione programmatica tra gli artisti, non un progetto definito, ma una complessa diversità.
I dadaisti, appropriandosi di tutti i turbamenti del simbolismo e del decadentismo, furono animati dalla volontà di rompere con il passato, di liberarsi dalle convenzioni, di provocare, sconvolgere, scandalizzare, demistificando il buon senso e le buone maniere, opponendosi ai principi del gusto, alla logica, al razionalismo, privilegiando irrazionalità e nonsenso.
Dada è una visione critica, una tendenza spirituale, una filosofia dell'esistenza, un clima, una circolazione di idee. Dada è presa di coscienza della crisi di un'epoca, dei modelli culturali, della comunicazione, è consapevolezza dell'ipocrisia della condizione umana, dell'intollerabilità delle regole borghesi.
Dada è rifiuto delle forme tradizionali, negazione dell'arte del vedere e riprodurre la realtà esteriore, affermazione della percezione interiore, distruzione delle sicurezze vuote e degli equilibri estetici, denuncia dell'inutilità di un linguaggio inefficace e inservibile, fragile espressione di un pensiero inadeguato e frantumato.
Palazzo Forti ospita ***300 capolavori*** di protagonisti dell'arte del Novecento. ***Dadaismo***: il dadaismo degli esordi a Zurigo (nel 1916 al "Cabaret Voltaire", primo e più importante centro di diffusione), a New York, a Berlino e a Parigi; ***dadaismi***: il costante rapporto e la continuità di dialogo che altri artisti, per tutto il secolo, hanno avuto con quell'avventura.
Da Duchamp (in mostra la *Fontana* e la *Porta*), Arp, Picabia, Richter, Grosz, ***a Warhol***, passando attraverso le opere di Arman, Enrico Baj, Calder, Alik Cavaliere, César, Christo, de Dominicis, Lucio Fontana, Gilardi, Kounellis, Urs Luthi, Piero Manzoni, Pino Pascali, Michelangelo Pistoletto, Pozzati, Rainer, Man Ray, Spoerri, Antoni Tapies, solo per citarne alcuni.



Arman *Senza titolo*, 1960.

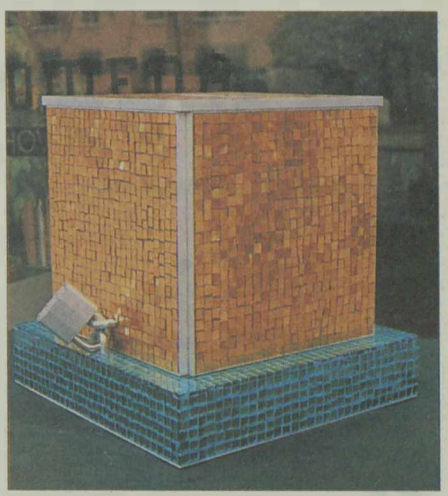


***Il grande sonno* (letto in metallo e mosaico di paste vitree). Progetto: Ugo La Pietra. Realizzazione: Studio Akomena di Ravenna.**

Oggetti del Desiderio Mosaico e design

Ravenna, Loggetta Lombardesca
Via di Roma, 13
26 giugno - 28 settembre 1997
Orario: dal lunedì al sabato 9.00 - 13.00; pomeriggio di martedì, giovedì e domenica dalle 16.00 alle 19.00
Catalogo Electa
Informazioni: tel. 0544/482874
Come raggiungere la sede espositiva. *A piedi: dalla stazione Fs percorrere viale Farini. Dopo circa 700 metri si arriva all'incrocio - a sinistra - con via di Roma. Proseguire sempre dritto fino alla chiesa di S. Maria in Porto.*

A Ravenna, la città che custodisce grandi esempi della tradizione espressiva del mosaico, una rassegna si propone di documentare come il moderno design abbia saputo riscoprire, recuperare e adattare a nuove concezioni l'antica tecnica musiva. Le composizioni e le decorazioni che incontriamo nel percorso espositivo svelano quali incredibili effetti possano risultare dall'applicazione di quei frammenti colorati di pietra o vetro sugli arredi d'interni e sugli oggetti di uso comune.
Le opere sono state progettate (alcune anche realizzate) da grandi nomi del design contemporaneo: Ugo Marano, Ugo La Pietra, Ettore Sottsass, Giuliano Babini, Francis Nibbia, Alessandro Guerriero, Alessandro Mendini, Adolfo Natalini, Luigi Serafini, Aldo Cibic, Isao Hosoe, M. Christine Hamel, Tarshito, Giorgio Gregori, Oscar Tusquets, Andrea Baj, Javier Mariscal.
Mobili, piani d'appoggio, mensole, tavoli, sedie, chaise longue, panchine, poltrone, letti, paraventi, appendiabiti, portalibri, vassoi, fioriere, sculture, tappeti, tende, specchiere, vetrine, orologi, stufe, lampade a stelo... ogni oggetto, con il mosaico, assume una nuova ed emozionante dimensione.



***Porta Love Letters* (cassetta "di sicurezza" ricoperta di mosaico di paste vitree). Progetto: Ettore Sottsass. Realizzazione: Studio Akomena di Ravenna.**



***Sedia da esterno* (sedia da esterno, blocco unico, rivestita in mosaico). Progetto: Simone Micheli. Realizzazione: Luciana Notturni.**

Da leggere in treno

a cura di Carlo Pino e Daniela Cremona

A Luciano Bianciardi (1922-1971) siamo debitori di molti libri di Bellow, Faulkner ed Henry Miller, che lui traduceva a poco più di tredici lire a riga lavorando come un dannato nelle retrovie di grandi case editrici. Trasferitosi da Grosseto a Milano nella seconda metà degli anni Cinquanta, condusse la sua battaglia privata contro le illusioni dell'Italia del miracolo economico. Evitò il successo - per lui riconosciuto solo come «participio passato del verbo succedere» - e rifiutò uno stipendio sicuro offerto in cambio della recita nel ruolo di "giornalista arrabbiato". A Bianciardi dobbiamo anche le pagine più ironiche e sarcastiche sulla realtà degli anni Cinquanta (*Il lavoro culturale*) e Sessanta (*Integrazione*, *La vita agra*, *La battaglia soda*, *Aprire il fuoco*). Chi voglia indagare quel periodo e le miserie di una industria culturale milanese ai suoi albori attraverso la vita "irregolare" di Bianciardi, non si perda poi il libro di Pino Corrias *Vita agra di un anarchico*, che è molto di più di una biografia.

Siamo molto grati alla casa editrice Edt di Torino per la scelta di riproporre *Viaggio in Barberia*, testo quasi dimenticato fra quelli lasciati da Bianciardi. L'occasione di questo libro nacque dalla proposta, avanzata nel '68 dal periodico "L'Automobile" e dalla Fiat, di percorrere il Magreb dalla Tunisia al Marocco a bordo di una 125 blu in cambio di un resoconto di viaggio. All'avventura parteciparono, oltre a Bianciardi, la sua compagna Maria Jatosti, il figlio decenne Marcello, il fotografo Ovidio Ricci e sua moglie Ritva Liisa Ruokonen, detta *Pitta*. Se l'offerta fu accettata per curiosità e per sopravvivenza, il diario di bordo tenuto dall'autore non ha certo alcun velo autocensorio. L'irriducibile Luciano - riconoscendosi una certa dose di incoscienza nell'accettare l'impresa - nelle prime battute scrive: «non ho la patente, non so guidare, nutro una spiccata, allegra ma feroce avversione verso i feticisti dell'automobile (...) e vado in bicicletta». Con una sorta di rassegnazione accetta la febbrile ossessione di Ovidio di fissare fotogrammi: «Oramai siamo diventati così, come gli americani di venti anni orsono: più che guardare le cose, le fotografiamo, pregustando già la soddisfazione di guardare dopo le fotografie, in Italia». Il viaggio nel Magreb è l'occasione per ripercorrere le strade della memoria: «Il fatto è che più si va avanti con gli anni, più si campa di ricordi. In più c'è la pigrizia umana, per cui tendiamo a capire le cose per analogia»; per questo in modo buffo molti luoghi, così lontani dal consueto e quotidiano paesaggio, vengono paragonati a Sezze Romano, alla Garbatella, a Grosseto o a Volterra. L'autore si arrende al fascino di parole come *souk*, *Sidi*, *bir*, *oued*, *bordj*, e di una lingua «che deve essere bella, tutta sopra le righe, urlata, commossa, emotiva (...) concitata nei toni e, mi dicono, iperbolica».

Bianciardi, turista un po' naif, non descrive con precisione e metodo i paesaggi attraversati, ma ci regala la storia di un viaggio con spassose divagazioni e irresistibili massacri di luoghi comuni. Strappato dalle proprie abitudini, catapultato per venti giorni in paesi che non avrebbe mai scelto di visitare, se non altro per la fatica degli spostamenti, Bianciardi lasciando il Magreb intuisce che con questo viaggio ha attraversato anche le terre dell'infanzia e della libertà: «E ora appunto che il viaggio è finito, noi torniamo non soltanto in Italia, no. Noi ritorniamo anche nel nostro presente, ritorniamo nella nostra condizione di gente non libera».



● **Luciano Bianciardi**
Viaggio in Barberia
Torino, E.D.T. Edizioni
(Tel. 011/5621496)
106 pagine, 25mila lire

Franco Del Moro è uno dei pochi che è riuscito a deviare da un destino di lavoratore pendolare calamitato dalla metropoli milanese, etero-programmato negli spostamenti e nei consumi, ma non nei pensieri, non fino in fondo. Infatti con coraggio ad un certo punto ha scelto una povera - secondo il metro corrente - ma libera - secondo un metro in disuso - esistenza in una cascina del cuneese, dove coltiva ortaggi e passione per la letteratura in veste di autore, ma anche di editore "artigiano" (intuiamo infatti che è uno degli animatori più tenaci della piccola casa editrice Ellin Selae).

Cose che capitano narra di questa metamorfosi. Le pagine che abbiamo trovato più divertenti sono quelle che descrivono la cattività, la vita imprigionata in una prevedibile routine, alla quale Del Moro non si rassegna. Ogni pretesto anche impercettibile, ogni circostanza anche la più banale, come uno spostamento in treno o in metropolitana, accendono la percezione dell'autore e offrono spunti per considerazioni molto acute. Difficile non riconoscersi nelle riflessioni sui vari generi di mendicanti che intercettano la nostre traiettorie di animali urbani, o sui piccoli disagi del corpo che non si lascia sempre normalizzare dal comune senso della decenza, o sulle imprevedibili coincidenze che lacerano i ritmi del giorno, o ancora sul senso di estraneità che a volte ci afferra nella folla più anonima.

Nella lettera allegata al testo e pervenuta in redazione sta scritto: «Si tratta di un libro divertente, ricco oltretutto di situazioni ambientate proprio sui treni. Per la sua struttura a capitoli brevi e per lo stile brillante e scorrevole lo riteniamo una lettura particolarmente adatta a chi viaggia in treno». Confermiamo.



● **Franco Del Moro**
Cose che capitano e piccoli misteri
Murazzano (Cuneo), Ellin Selae
(Tel. 0173/791133)
174 pagine, 25mila lire

Per chi ama il libro anche come manufatto, per chi rimpiange - o non ha ancora sperimentato - il gesto di liberare alla lettura le pagine intonse, consigliamo i volumetti della collana "Le spighe", prodotti dalle Edizioni Il Girasole. Stampate su carta tirata a mano, le opere prime scelte da Angelo Scandurra aggiungono qualità di contenuti alla qualità della forma editoriale. Fra i titoli finora usciti, abbiamo scelto questo bellissimo racconto che narra dei pensieri di un uomo randagio, trasmessi a noi nella specie di diario. Lo scrivente senza nome, incapace di sopportare la quotidiana rinuncia a se stesso e l'umiliazione di lavorare e dipendere da «un ente tanto oppressivo e autoritario quanto privo di ogni utilità e senso», ha scelto «una vita senza mezzi, senza possibilità, nemmeno il più piccolo conforto, per possedere solo quei beni che sono di tutti e alla portata di ciascuno, come l'ac-

qua, il sole e la generosità degli uomini, quando c'è».
Riparato negli angoli ombrosi della società, ai confini della vita civile che scorre intorno con le sue cadenze quotidiane, il protagonista nega la sua voce al mondo. Ma le parole levatrici dei pensieri non si lasciano zittire e si disvelano sul bianco risvolto di manifesti pubblicitari tagliati a foglio: sorta di inventario di fantasmi fugati, prima nota di simulacri di libertà inseguiti, memorie rivolte ad un immaginario interlocutore, cioè destinate al nulla.
Portici, mercati del pesce, mense per poveri, sotterranei di stazioni, spiagge e treni fanno da sfondo al tempo narrato da chi ne ha perso la misura ed il senso.Marisa Di Iorio non concede nulla al pietismo ipocrita. Con scrittura tersa e sobria e con una verosimiglianza che sa convincere e sorprendere il lettore, rivela a noi il mondo degli "invisibili", di quelle persone che dividono con noi l'aria delle città, ma che non sappiamo più guardare negli occhi.

● **Marisa Di Iorio**
Controluce
Valverde (Catania), Il Girasole Edizioni
(Tel. 095/7211433)
64 pagine, 18mila lire

Il libro ripercorre la storia della Sati (Società Anonima Trasporti Internazionali), azienda leader di autolinee nata nel '35 in Liguria ed operante fino al 1972. Creata dall'intraprendenza dei fratelli pistoiesi Guido e Gino Govigli, che intuirono le grandi potenzialità turistiche del territorio ligure, la Sati esordì a Genova con la rilevazione di autolinee in concessione da ditte già esistenti. Ai collegamenti in prevalenza locali, se ne aggiunsero alcuni a lungo raggio fino a Firenze, Roma e Nizza. L'azienda, che nel '43 poteva già disporre di un parco macchine di 50 unità e di 150 dipendenti, fu messa in ginocchio dalla guerra: vie di comunicazione interrotte, restrizioni o soppressioni di servizi e poi requisizioni di automezzi da parte dei tedeschi.
Altre fonti testimoniano la tenacia del popolo ligure nella ricostruzione; la Sati non fu da meno. Ripartita con due soli autobus, avvalendosi di un tesoro di pezzi di ricambio salvato dal meccanico *Censin* del deposito di Sanremo e recuperando i pullman nei campi dove gli americani avevano ammassato i mezzi requisiti ai tedeschi, l'azienda seppe garantire di nuovo molti collegamenti. Gli italiani, usciti dal tunnel dei faticosi anni della riscostruzione, riprovavano il desiderio del viaggio: fu quello il periodo d'oro della Sati, che seppe estendere enormemente il suo piccolo impero. Aprì infatti numerose agenzie di viaggio "Riviera Express", arricchì il ventaglio delle offerte con servizi turistici estesi all'Europa oltreché a Torino, Milano, Firenze e Roma, disseminando fino alla Capitale i suoi depositi di automezzi.
Con l'inizio del boom economico e della motorizzazione di massa, iniziarono le prime difficoltà: progressivamente i servizi a lungo raggio vennero soppressi, mentre solo le linee locali riuscivano sopravvivere, a ciò si aggiungeva la conflittualità sindacale che iniziava ad aprire falle nell'organizzazione del lavoro. Con una azienda in difficoltà ma ancora sana che poteva disporre di ben 172 mezzi, nel '72 la dirigenza Sati - ormai orfana del capostipite Guido Govigli, deceduto del '63 - chiedeva l'amministrazione controllata per poter in questo modo alleggerirsi dei "rami secchi", ma le fu negata. Inevitabile seguì il fallimento.
La ricostruzione svolta da Achille Pennellatore non è solo un insieme sequenziale di date, circostanze e modelli di autobus. Come scritto in prefazione, il filo del racconto si arricchisce di aneddoti, interviste e curiosità raccolte sul campo e «ne scaturisce un interessante affresco della realtà della provincia italiana negli anni '50/60». Per questo consigliamo la lettura anche a coloro che amano indagare la storia nei decenni a noi più prossimi.



● **Achille Pennellatore**
Autolinee Sati. Una grande famiglia
Genova, Nuova Editrice Genovese
(Tel. 010/589609)
160 pagine, 29mila lire

La Transalpina - inaugurata il 19 luglio 1906 - è una linea a semplice binario che da Trieste affronta l'altopiano carsico a forte pendenza, tocca Opicina e attraverso la Valle del Vilpecco raggiunge Gorizia, risale la Valle dell'Isonzo e poi della Beccia, sfiora Piedicolle e arriva a Jesenice (Assling) dove si collega alla ferrovia delle Caravanche diretta a Villach e da qui alla ferrovia dei Tauri che porta a Vienna. La storia complessa di questa linea si inscrive nelle travagliate vicende dell'Impero Asburgico. Agli inizi dell'era ferroviaria, l'Austria privilegiò i collegamenti con il nord, solo nel 1857 si dotò anche di una relazione con il porto di Trieste attraverso una linea che passava per Lubiana, affidata poi per necessità finanziarie in concessione alle "Meridionali", che praticavano alte tariffe poco concorrenziali. Dopo gli esiti della III Guerra d'Indipendenza che la privarono dei territori veneti, l'Austria registrò la necessità di un collegamento più veloce con l'Alto Adriatico e con Trieste, porto di grandi potenzialità - aumentate anche dall'apertura del Canale di Suez nel 1869 - imprigionate però dalla carenza di raccordi ferroviari. La definizione del tracciato fu sottoposta a criteri politici finanziari e strategico-militari prima ancora che di ingegneria ferroviaria. Nel 1870 era già stata inaugurata la linea "Rodolfiana" del Tarvisio che collegava Villach a Udine, in territorio italiano. Solo a fine secolo l'Impero decise di collegare la Carinzia al mare optando per una linea tutta interna ai propri confini. Il percorso individuato per la futura Transalpina era molto impervio e richiese ardite opere di ingegneria che hanno reso famosa questa ferrovia (la più conosciuta è il ponte di Salcano sull'Isonzo con il più grande arco di pietra tagliata del mondo). I vantaggi creati dalla nuova tratta durarono poco: intervenne la prima guerra mondiale che lasciò la Transalpina semidistrutta, divisa da nuovi confini fra Austria, Slovenia e Italia, e ormai marginale rispetto alla direttrice del Tarvisio.
La storia della Transalpina - qui solo brevemente tratteggiata - è descritta con grande ricchezza di contributi ed immagini nel bel volume che vi presentiamo. Storici, geografi, urbanisti, tecnici o semplici appassionati di lingua italiana slovena e tedesca hanno voluto coralmente ricordare il 90° anniversario di questa ferrovia, soprattutto mossi dall'intento di valorizzare - almeno sotto il profilo turistico - una linea di grande storia e bellezza.

● **Aa. Vv.**
Transalpina. Un binario per tre popoli
Mariano del Friuli (Gorizia),
Edizioni della Laguna
(Tel. 0481/69132)
360 pagine, 70mila lire

La Lombardia, sommando le potenzialità delle Fs e delle Ferrovie Nord Milano, può contare su un'estensione di oltre 1.600 km di strada ferrata. La rete ferroviaria, che attraversa questa regione incastonata nell'arco alpino, è di supporto ad un intenso traffico di persone e cose lungo le direttrici est ovest e sud, oltre confine, verso e dalle aree urbane. Ma il treno può prospettare anche interessanti opportunità per chi è appassionato di escursionismo. Gianni Bossi, con questa ottima guida, vi suggerisce ben «52 camminate dal Ticino al lago di Garda», tutte programmabili con spostamento in treno, tutte puntigliosamente descritte in ogni dettaglio necessario. Gli itinerari sono stati sperimentati direttamente dall'autore che è in grado di darvi preziosi consigli: numeri di telefono, tempi di percorrenza, grado di difficoltà dell'escursione, periodi consigliati, notizie utili sui servizi ferroviari. Di grande interesse la segnalazione di quelle passeggiate affrontabili anche da persone disabili. Questa guida amplia il suo corredo di informazioni - ed è ciò che colpisce di più - dall'ambito storico, sociale, monumentale, geologico, botanico e faunistico a quello più prettamente ferroviario. Infatti a premessa di ogni area esplorata troverete anche una breve storia della linea ferroviaria che li vi potrà portare, e a noi pare il modo più completo di far viaggiare con voi la vostra conoscenza dei luoghi.

● **Gianni Bossi**
Treni & sentieri in Lombardia
Torino, Centro di Documentazione Alpina
(Tel. 011/3197823)
226 pagine, 25mila lire

Storia delle ferrovie in Italia

2ª puntata: 1905 - 1950

Con i primi anni del Novecento si riaccende il dibattito sulla nazionalizzazione delle Ferrovie, che - non dimentichiamo - erano all'epoca il più importante mezzo di trasporto. La gestione delle società private risulta carente per molti aspetti: il servizio è scadente, lo stato delle linee e del materiale rotabile è precario, le tariffe sono alte. I proventi, attivi per le linee principali, ma fortemente passivi per le linee secondarie, producono un buco di 300 milioni all'anno nelle casse statali. La disdetta delle concessioni ai privati deve essere data, secondo i termini di legge, due anni prima della scadenza ventennale e quindi entro il 1903 e difatti il 30 giugno di quell'anno il contraente pubblico richiede la cessazione del contratto. L'anno successivo, Giolitti inserisce nel programma del governo la gestione statale delle ferrovie, sulla base di un progetto di legge avanzato dal ministro dei Lavori Pubblici Tedesco a cui si aggiungono la proposta Nofri, elaborata insieme al sindacato ferrovieri, e la proposta Carmine.

Sulla questione del regime, se privato o pubblico, le posizioni dei principali partiti politici dell'epoca appaiono alquanto variegate. C'è il partito socialista spaccato in due, con i riformisti schierati per l'esercizio statale e i sindacalisti rivoluzionari favorevoli all'esercizio privato. Favorevole al rinnovo delle convenzioni è anche il partito repubblicano; contrari, invece, i radicali che sottolineano - fa notare Luigi Colletti in *Storia di una riforma* - come «l'esercizio con il sistema delle convenzioni aveva avuto l'effetto di assicurare, a vantaggio delle Società, tutti i profitti e di ripercuotere sullo Stato tutti gli oneri».

Stesso caleidoscopio di opinioni lo si trova presso quelli che oggi chiameremmo gli "interessi forti". Contrarie, ovviamente, alla nazionalizzazione le principali società concesse: soprattutto le Meridionali, che anzi puntavano a incorporare la Mediterranea. A favore invece le ditte costruttrici di materiale ferroviario che, sperimentato nel passato lo scarso interesse della gestione privata per l'efficienza del parco mezzi e delle linee in genere, si aspettavano nuove commesse da parte dello Stato. E a favore anche i militari per ragioni difensive e strategiche.

Ma al di là della contrapposizione esercizio statale ed esercizio privato, il dibattito ferveva anche su quale autonomia dovesse avere la futura azienda di Stato secondo quanto avanzato dai vari progetti di legge. La critica più lucida in questo senso è di Luigi Einaudi (*Cronache economiche e politiche di un trentennio*): «Tanto cattivi - afferma - sono i frutti della inframmettenza parlamentare che tutti sono d'accordo nella necessità di non fornirle nuova esca coll'esercizio interamente governativo delle ferrovie». L'azienda deve essere quindi, secondo Einaudi, autonoma, le nomine degli impiegati fatte per concorso, i viaggi gratuiti ridotti al minimo. Inoltre il parlamento non deve proporre nuove spese "stravaganti" o ridurre le previsioni di bilancio: «In questo modo - sottolinea - si ovvierà a uno dei più grandi pericoli delle aziende di stato, che esse diventino



680.037 FS (locomotiva entrata in servizio nel 1907).

lo scaricatoio di tutti gli agenti elettorali dei deputati, il mezzo per rendere favori ai collegi; e che... si vadano a trovare per proporli alla direzione delle ferrovie uomini politici, avvocati, che, il più sovente, non hanno altri titoli alla direzione delle locomotive nazionali che i servizi resi al loro partito».
Tra dibattiti e critiche, alla fine si arriverà a partorire - come sottolinea Andrea Giuntini (*Le Ferrovie italiane*) - un intervento fondamentalmente disorganico, dettato dall'emergenza e dall'esigenza di operare un salvataggio ritenuto necessario. Come metodo di politica ferroviaria ci si affida all'empirismo: atteggiamento - afferma Giuntini - che non cambierà neppure in occasione delle successive iniziative statali in questo settore strategico all'indomani della nazionalizzazione.

Le Ferrovie di Stato sotto la guida di Riccardo Bianchi

La legge Ferraris che sancisce il passaggio all'esercizio di Stato viene approvata, a larghissima maggioranza, nell'aprile del 1905. Si tratta di una legge provvisoria o "parziale" - come scrive Einaudi - perché si l'ultimo articolo stabilisce che l'amministrazione delle ferrovie dovrà essere autonoma, ma l'ordinamento definitivo è rimandato ad una prossima legge (che sarà emanata nel 1907).
Alle società ferroviarie private viene riconosciuto un indennizzo di circa 500 milioni e buona parte di questi capitali sarà investita in un'industria allora nascente, quella elettrica.
Alla guida delle nuove Ferrovie dello Stato, per espresso volere di Giolitti, viene chiamato Riccardo Bianchi, all'epoca direttore generale della Società Sicula. Bianchi assolverà tale mandato per dieci anni, dirigendo l'azienda - sottolinea Giuntini - «con mano ferma, accentrando gran parte dei poteri nelle proprie mani e ottenendo risultati di tutto rispetto... Bianchi inventò le ferrovie e gli spettò anche di stabilire la formula amministrativa ritenuta più confacente alle esigenze di una gestione libera dai vincoli, cui comunemente doveva essere sottoposto ogni atto della pubblica amministrazione».
Le Ferrovie di Bianchi sono organizzate con i criteri di un'azienda privata, che deve conciliare le esigenze del decentramento territoriale con l'esistenza di una forte Direzione generale, che ha compiti direttivi e di coordinamento. La struttura organizzativa voluta da Bianchi è composta da 13 servizi tecnici e amministrativi centrali e da otto direzioni compartimentali (diventeranno dieci nel 1912, con l'aggiunta di Reggio Calabria e di Ancona).
Il primo impegno è quello di unificare le procedure amministrative, operative e tecniche, che non erano omogenee nelle precedenti società concesse. Contemporaneamente viene affrontato il problema delle linee e degli impianti, per far fronte - come evidenzia Giuntini - «alle nuove esigenze di un traffico, che fin dai primissimi tempi cominciò a crescere».
Si procede così alla sistemazione dell'armamento, al raddoppio dei binari, all'ampliamento delle stazioni di maggior traffico, alla separazione all'interno delle stazioni dei servizi merci dai servizi passeggeri. Viene eliminata una parte dei troppo numerosi passaggi a livello e si rinforzano i ponti sulle linee principali per consentire il transito delle locomotive di maggior potenza. Per quanto riguarda il materiale rotabile, il piano di Bianchi ne prevedeva l'unificazione e il rinnovo nell'arco di un decennio. Nel solo biennio 1905/1906 fu decisa la costruzione di 567 locomotive, 1.244 carrozze e 20.263 carri merci: un impegno che contribuirà alla rivitalizzazione dell'industria meccanica italiana. La parte del leone nell'assegnazione delle commesse toccò infatti all'industria nazionale: una quindicina di aziende tra cui le maggiori erano Ansaldo e Breda. Ai produttori inglesi e tedeschi furono ordinate solo 74 locomotive, per far fronte alle esigenze immediate. Sempre nel 1906, si diede inoltre il via a un ambizioso programma quinquennale che prevedeva l'elettrificazione di buona parte delle linee del Nord e la prima ad essere elettrificata (i lavori si concluderanno nel 1911) fu quella dei Giovi.
Da segnalare tra i primi successi fatti registrare dalla gestione statale il record di velocità (120 km/h) stabilito nel 1907 dalla prima locomotiva a vapore costruita su progetto dell'ufficio studi di Firenze delle Ferrovie. Nel 1906 è ultimata la galleria del Sempione, mentre iniziano i lavori della grande galleria dell'Appennino sulla direttissima Bologna-Firenze, che per moltissimi anni resterà la galleria ferroviaria più lunga del mondo.
Positive anche le cifre del traffico: già durante il primo anno si assiste a un aumento dell'11 per cento (3 per cento viaggiatori e 9 per cento merci) rispetto a quelli dell'ultimo anno della gestione privata.
Ovviamente, una riorganizzazione e un ammodernamento delle ferrovie di tale portata presupponeva un notevole impegno finanziario. Gli investimenti furono coperti dalle casse statali, da una serie di emissioni di certificati ferroviari, che ebbero immediato successo presso gli investitori, e dall'accensione di un debito di 95 milioni, il cui ammortamento fu calcolato in vent'anni. Nello stesso tempo si decise anche una diminuzione delle tariffe: operazione concepita - fa notare Giuntini - come una vera e propria forma di intervento economico per promuovere l'economia del Sud, aiutare l'esportazione, sviluppare il trasporto viaggiatori sulle brevi distanze.
L'esposizione finanziaria e soprattutto la forte personalità di Riccardo Bianchi, che difendeva con intransigenza il principio dell'autonomia dell'azienda e i criteri privatistici su cui doveva basarsi, non potevano non portarlo in rotta di collisione con il potere politico. La battaglia di Bianchi, non è necessario dirlo, è persa in partenza: con la legge del 1907 vengono posti forti limiti all'autonomia attraverso l'introduzione di forme di controllo, che ponevano l'amministrazione dell'azienda sotto l'alta direzione del Ministero dei Lavori Pubblici. E pochi anni dopo, nel 1909, una successiva legge amplierà ulteriormente i poteri di controllo del Ministro. Il risultato fu - sottolinea Giuntini - che finché l'autonomia funzionò «l'azienda riuscì a versare al Tesoro somme consistenti (anche se il pareggio non si raggiunse mai *n.d.r.*), mentre quando l'autonomia divenne nei fatti solo nominale, i risultati peggiorarono rovinosamente».
Nel 1915 il tempo di Bianchi è scaduto. I politici gli presentano il conto e l'occasione è data dal terremoto della Marsica, avvenuto nel gennaio di quell'anno. Il Ministro dell'epoca invia un ispettore, Raffaele De Corné, ad indagare sulle irregolarità di esercizio sulla Roma-Avezzano provocate dal sisma. Sulla base di questa relazione Riccardo Bianchi viene esautorato, mentre il semplice ispettore De Corné diventerà il secondo direttore generale delle Ferrovie dello Stato: carica che ricoprirà sino al 1920. Bianchi sarà invece chiamato a dirigere nel biennio 1917/18 il Ministero dei Trasporti ferroviari, creato nel 1916 per far fronte all'emergenza bellica.

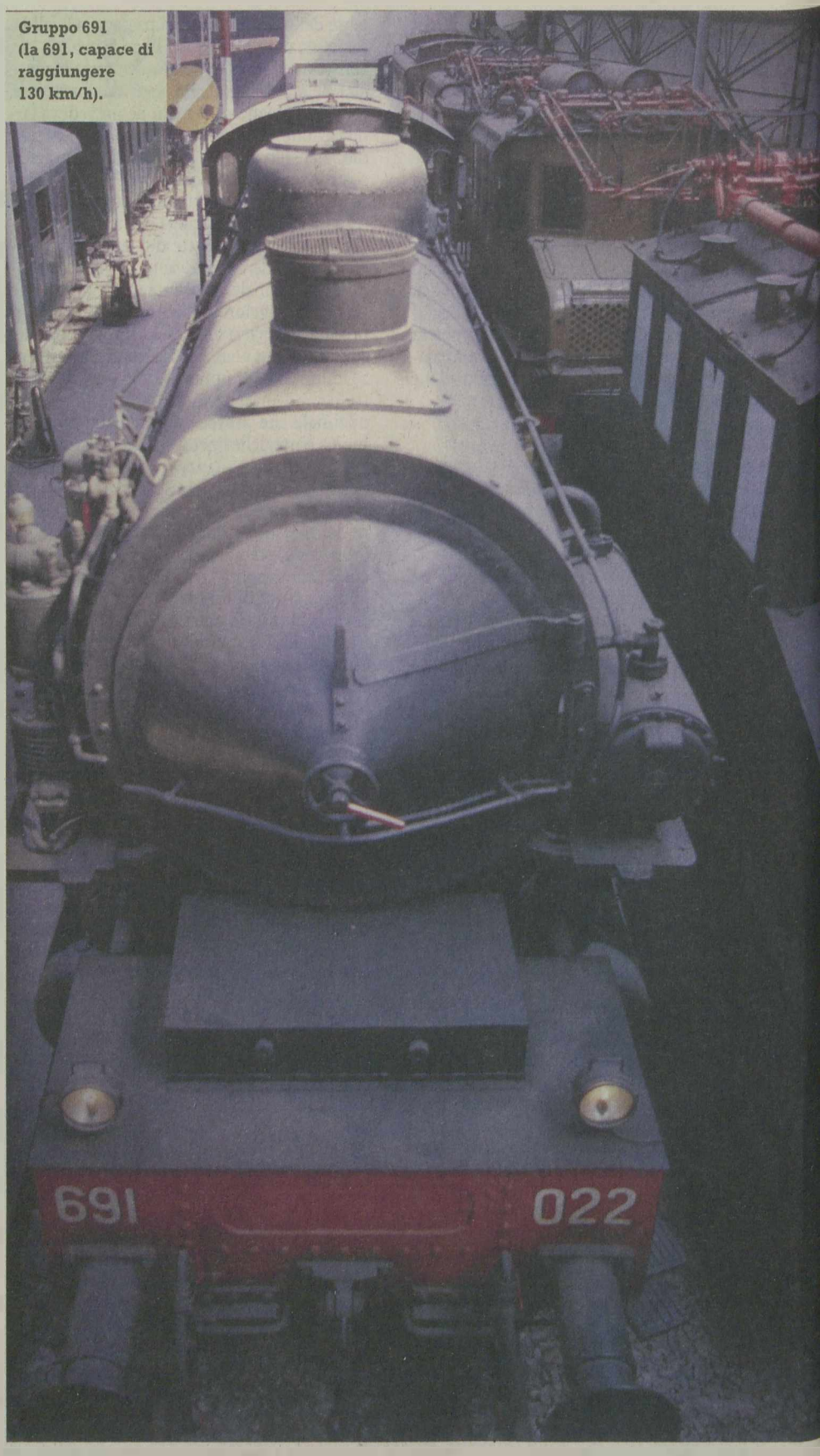
La gestione De Corné e l'impegno bellico

Puntuale, sulla contrapposizione tra dirigenza dell'azienda ferroviaria e mondo politico, è ancora una volta la testimonianza di Luigi Einaudi che, pur avendo sempre criticato i risultati economici della gestione Bianchi, ne riconosce in un articolo sul *Corriere della Sera* i grandi meriti manageriali e personali e nello stesso tempo individua quali sono i veri nodi del problema ferroviario: «L'autonomia di un'azienda in perdita - scrive - e la cui perdita è colmata dallo stato, ossia dai contribuenti, è una parvenza di autonomia». Non giova quindi, secondo Einaudi, fomentare l'idea comune che le ferrovie siano costruite nell'interesse pubblico e solo accidentalmente debbano produrre un reddito per coprire le spese: «Non giova perché tutti desiderano spadroneggiare in una casa dove i mezzi sono larghi e dove c'è ospitalità per tutti». Si deve avere invece il coraggio di spiegare esattamente come stanno le cose, quanto ogni anno le ferrovie costano esattamente agli azionisti, che sono poi i contribuenti italiani. Solo così si potranno ottenere degli effetti utili. Primo di tutti che sarà maggiore la resistenza del direttore generale delle ferrovie contro tutte le pressioni politiche intese ad aumentare inutilmente i treni, a migliorare i salari in modo non compatibile con le condizioni del mercato del lavoro, a far pagare care le forniture. Ma sarà minore anche il desiderio dei politici di «occuparsi fuori di luogo di un'azienda, la quale naviga già in cattive acque». Infine, gli italiani «avranno maggior coscienza dei sacrifici che essi impongono alla collettività quando chiedono ferrovie nuove; sicché forse le chiederanno solo quando siano produttive o quando ne siano manifesti i vantaggi».
Durante la grande guerra, comunque, la macchina ferroviaria organizzata da Bianchi, seppe dare buona prova di sé: essendo il più importante mezzo di trasporto era chiamata ad assolvere funzioni fondamentali nella mobilitazione bellica. E se ci fu certo grande dedizione del personale, ci fu anche grande capacità organizzativa. Approvvigionamenti e truppe furono fatti affluire con regolarità, non ci fu interruzione del servizio civile, vennero costruiti 160 km di nuove linee nelle zone di guerra e introdotti i primi treni blindati.
Nel biennio 1915/16 furono fatti circolare oltre 9 milioni di treni/km, che saliranno nel biennio successivo a 14 milioni e 300mila e a

16 milioni e 300mila nel 1917/18. Ed è di questi due ultimi anni anche l'ennesimo scontro tra Riccardo Bianchi e i politici. La ragione del contendere è data dalla necessità di reperire nuovo materiale rotabile per rimpiazzare quello usurato dai ritmi di marcia imposti dal conflitto. Bianchi, che è Ministro dei Trasporti Marittimi e Ferroviari, aveva proposto, per garantirsi le consegne in tempi brevi, che venisse acquistato all'estero. La proposta suscita immediatamente l'opposizione del Ministro del Tesoro Francesco Saverio Nitti, deciso a salvaguardare, anche in un frangente del genere, gli interessi dell'industria nazionale. La disputa si conclude con le dimissioni di Bianchi.
Il dopoguerra rappresentò un momento estremamente difficile per tutte le ferrovie europee. Per quanto riguarda l'Italia, la situazione era ulteriormente aggravata dalle agitazioni del personale. C'erano da fare i conti con i danni causati dal conflitto, l'usura a cui era stato sottoposto il materiale rotabile, l'aumento vertiginoso del prezzo del carbone, il calo del traffico merci e la nuova concorrenza dei servizi automobilistici. Malgrado gli aumenti tariffari (su tariffe già rincarate durante la guerra), i bilanci delle ferrovie continuavano a far registrare, anno dopo anno, perdite sempre più consistenti.
«Fu dunque inevitabile - scrive Giuntini - che la politica degli investimenti subisse una lunga battuta d'arresto, il che ritardò i piani di riparazione degli impianti danneggiati». Ed anche la ricostruzione del materiale rotabile avvenne in tempi lunghi. Gli unici finanziamenti erogati furono quelli per i territori conquistati (Trentino e Venezia-Giulia), finalizzati ad integrare le ex linee austriache (circa mille km) alla rete italiana.

Il periodo fascista e la seconda guerra mondiale

Inizia così una politica di contenimento della spesa, che sarà portata avanti soprattutto in epoca fascista, attraverso decisi incrementi delle tariffe e attraverso pesanti tagli del personale. Solo nel 1923 vennero licenziati 65mila ferrovieri, scelti tra quelli che si pensava fossero nemici del regime. Tale politica condurrà, comunque, nel 1926 al pareggio di bilancio.
Va detto che, sin dall'inizio, Mussolini aveva puntato sulle ferrovie per far passare, soprattutto all'estero, un'immagine efficiente dell'Italia fascista. Ed uno dei suoi primi atti, come presidente del consiglio, era stato quello di sciogliere il consiglio di amministrazione delle Ferrovie e di nominare un commissario straordinario, Edoardo Torre. Atto per la verità dovuto, vista la crisi finanziaria dell'azienda e visto che il primo ministero Mussolini si poneva come obiettivo principale quello del risanamento del bilancio dello Stato. In quest'ottica, viene anche avanzata la proposta di cedere la gestione delle linee ferroviarie secondarie ai privati. I pretendenti non mancavano: dalle società ferroviarie operanti localmente (tra queste le Nord Milano, le Salentine, le Strade Ferrate Secondarie della Sardegna) a nuovi gruppi (quello diretto da Piero Biraghi con la partecipazione di capitali americani) ad alcune banche, come la Commerciale e il Credito Italiano. Ma non se ne farà niente, anche se il Consiglio dei Ministri nel 1923 aveva approvato uno schema di convenzione e ceduto già due linee. La cessione - come fa notare Giuntini - era stata fatta a favore della Società Anonima Ferrovie Lombardo-Emiliane, che si era costituita solo una settimana prima con capitale di sei milioni e che aveva come presidente Enrico Scialoja. Le linee in questione (circa 400 km) collegavano Bergamo e Mantova da una parte e Cremona e Parma dall'altra; il loro esercizio era consi-



Gruppo 691 (la 691, capace di raggiungere 130 km/h).



derato profittevole.
Chiusasi la parentesi di ventata liberista, il regime ritorna a puntare sul risanamento dell'azienda ferroviaria attraverso la gestione statale. Insieme al contenimento dei costi (i già citati tagli del personale), si riprende la politica degli investimenti diretti al miglioramento soprattutto delle lunghe percorrenze attraverso il potenziamento dei treni di lusso e la costruzione delle Direttissime (termine che fu coniato all'epoca e che ebbe enorme lascito): nel 1927 è inaugurata la Roma-Napoli (34 km in meno rispetto al precedente tracciato) e nel 1934 la Bologna-Firenze. Entrambe le opere erano iniziate durante la gestione di Riccardo Bianchi. Prosegue, anche per ragioni di autarchia, il piano di elettrificazione della rete: la grande dorsale, da Milano fino a Reggio Calabria, sarà completamente elettrificata (a corrente continua) nel 1937. Sempre in quell'anno sono circa 4mila, sulle 10mila complessive, le linee di cui è stata completata l'elettrificazione.
Nel 1939 l'Italia si porta poi a casa il primato mondiale di velocità, stabilito da un elettrotreno Etr 200, sul collegamento Firenze-Milano: 165 km di media oraria, con una punta massima di 203 km/h. Negli anni Trenta si assiste anche allo sviluppo dell'edilizia ferroviaria, ispirato dalla scuola razionalista, che introduce nuovi elementi, come l'utilizzo delle pensiline nelle stazioni al posto delle precedenti tettoie.
Per quanto riguarda l'azienda Fs, con il fascismo finisce ogni sogno di autonomia.
Nel 1924 viene creato il Ministero delle Comunicazioni che - come scrive Giuntini - «presiedeva all'amministrazione ferroviaria in una doppia funzione, politica ed amministrativa con potere deliberante». Al Ministero dei Lavori Pubblici rimanevano i compiti legati alla realizzazione delle opere. A dirigere il nuovo Ministero, da cui dipendevano anche la Marina Mercantile e le Poste e Telecomunicazioni, venne chiamato Costanzo Ciano, mentre alle Ferrovie, come direttore generale, fu nominato Cesare Oddone. Presidente del consiglio di amministrazione era di diritto lo stesso Ministro.
I bilanci del biennio 1925/1926 fanno registrare avanzi positivi (rispettivamente di 172 e 350 milioni): è l'effetto dei tagli alle spese portati avanti dal commissario straordinario Torre e degli aumenti del traffico, soprattutto in occasione dell'Anno Santo del 1925. La situazione però non è destinata a durare. A partire dal 1927 il traffico è in flessione e nel biennio 1931/1932 riapparirà di nuovo il disavanzo. Scrive a questo proposito Colletti: «...la gestione finanziaria delle ferrovie, dopo un primo periodo assolutamente positivo, ritornò a risultati negativi, in costante aumento annuo nel corso degli esercizi finanziari degli anni Trenta. Contribuirono notevolmente a tale gestione deficitaria le realizzazioni ferroviarie fasciste, destinate più a dare la dimostrazione visiva della gloria del partito che a soddisfare le esigenze funzionali di ammodernamento della rete e degli impianti». Ma contribuisce anche il progressivo aumento del personale e qui la causa è data dal fatto che «il partito fascista - afferma Colletti - considerava l'impiego pubblico in genere, e quello ferroviario in particolare, come un comodo rifugio per i raccomandati del Partito ed un sicuro rimedio contro la disoccupazione».
Mentre i bilanci delle Fs continuavano a rimanere in rosso, nel 1939 veniva celebrato con una grande mostra di materiale rotabile, che ebbe larga eco anche all'estero, il centenario delle Ferrovie italiane. Intanto i tempi del conflitto, dopo l'invasione tedesca della Polonia, si avvicinavano.

La ricostruzione del Ministro Corbellini

La seconda guerra mondiale causerà la distruzione del 60 per cento del patrimonio ferroviario: un danno che venne valutato nel 1948, in lire dell'epoca, in oltre 900 miliardi.
Il compito della ricostruzione spetterà al direttore generale Giovanni Di Raimondo, nominato nel 1944, e al Ministro dei Trasporti Guido Corbellini.
Corbellini, che era stato anche docente universitario di Tecnica dei Trasporti a Bologna, proveniva dall'ambiente ferroviario. All'epoca della nomina a Ministro era capo del Servizio Trazione e in questo servizio era stato dirigente fin dagli anni Trenta. Anzi, era stato proprio Corbellini a dirigere le prime prove che avevano portato al record di velocità del '39. E sempre in quell'anno, quando già si avevano i primi sentori dell'imminenza della guerra, aveva affrontato il problema della protezione antiaerea degli impianti ferroviari.
Durante il conflitto, nel 1941, fu incaricato dal Ministero di organizzare in Grecia un Ufficio Coordinamento Comunicazioni. Tale Ufficio - come ricorda in un suo scritto lo stesso Corbellini - doveva in un primo tempo limitarsi al controllo dei soli trasporti ferroviari di interesse civile, ma gradualmente venne ad assumere compiti molto più vasti: ad esso furono attribuiti alla fine tutti i problemi di ingegneria della Grecia. È a Corbellini infatti che si deve, malgrado l'iniziale diffidenza dei tecnici tedeschi, la ricostruzione (attuata tra l'altro in pochi mesi) del grande viadotto del Brallo alle Termopili, sulla linea Atene-Salonicco; il ripristino delle miniere di lignite; l'alimentazione del lago di Maratona, che stava vuotandosi, e da cui dipendeva tutto il rifornimento idrico di Atene; il consolidamento del Canale di Corinto, che rischiava di ostruirsi per le frane.
Nel 1943 Corbellini ritorna in Italia, dove assume l'incarico di Capo Compartimento di Napoli. Infine, nel 1947, viene nominato nel secondo governo De Gasperi, Ministro dei Trasporti: carica che ricoprirà sino all'inizio del 1950. Il problema più grosso che doveva essere affrontato era quello della ricostruzione ferroviaria: ma con quali mezzi, che cosa e come ricostruire? Questioni - come ricorda un collaboratore di Corbellini del tempo, Ernesto Stagni - che determinarono l'immediato fiorire di «commissioni di studio, piani regolatori dei trasporti (nacque allora la denominazione "rami secchi"), progetti di ristrutturazione della rete».
«Corbellini - scrive Stagni - capì un altro aspetto, che di fatto era l'essenziale e cioè che il problema non era quello della ricostruzione ferroviaria in sé, ma che le ferrovie erano uno strumento indispensabile per la ricostruzione e la ripresa di tutte le attività produttive del Paese: quindi che l'urgenza era più importante del come».
E in questo senso agì «si accapparò i materiali necessari attraverso le scorte del piano Marshall; diede le prime commesse importanti ad un gruppo di industrie prive di lavoro; decise di ricostruire tutto subito e (salvo pochi casi evidenti) come era: con che la ricostruzione ferroviaria, senza attendere i risultati delle discussioni, si attuò in poco tempo».
Certo le critiche non mancarono. Resta il fatto che se si fosse operato in modo diverso, attendendo le indicazioni delle diverse commissioni di studio e le inevitabili diatribe connesse, «l'inefficienza delle ferrovie - afferma Stagni - avrebbe pesato negativamente sul Paese per molti e molti anni».
È degli anni del Ministero guidato da Corbellini anche la ricostruzione delle aziende urbane di trasporto, l'unificazione del materiale rotabile (tram, autobus, filobus) e la preparazione della legge dell'ammodernamento delle ferrovie concesse, che fu poi approvata nel 1952.
In seguito, per nove anni, Corbellini sarà presidente dell'azienda energetica comunale di Roma, Acea. Nel 1961, fonderà insieme al sindaco di Genova l'Istituto Internazionale delle Comunicazioni. Ritornerà ad incarichi ministeriali nel biennio 1962/63, come Ministro delle Poste e Telecomunicazioni, della Ricerca Scientifica e per il periodo giugno-dicembre 1963 ancora come Ministro dei Trasporti, presso cui istituirà il Consiglio Superiore dell'Aviazione Civile.
Tornando al secondo dopoguerra, con i primi anni Cinquanta era iniziato il dibattito, destinato a durare oltre trent'anni e a produrre decine e decine di progetti di legge, su quale dovesse essere l'assetto istituzionale dell'azienda Fs. Ne parleremo nel prossimo numero, insieme al problema dei rapporti tra dirigenza aziendale e mondo politico, per il quale ci avvarremo della testimonianza di Filippo Bordoni, direttore generale delle Fs nel periodo 1972/75.

Cristina Forghieri

Nel Parco del Ticino

In bicicletta da Vigevano a Pavia: la terza tappa di un lungo itinerario

La Pianura Padana è un immenso deposito di fatiche, diceva nell'Ottocento Carlo Cattaneo, illustre letterato e patriota. Si riferiva al fatto che questa immensa trama di prati, campi e canali, il suo paesaggio, era stata realizzata nel corso dei secoli dall'ingegno dell'uomo, a partire dal Medioevo e forse anche prima, dall'epoca romana. Nella Bassa Milanese le comunità monastiche certosine e benedettine si applicarono con vigore in quest'opera di colonizzazione agricola. Fecero scomparire le antiche selve che rivestivano la pianura, regolarono le acque superficiali, dissodarono i campi e inventarono ingegnosi sistemi di coltivazione, come le marcite e i prati irrigui, che permettevano in ogni stagione dell'anno di avere pingui raccolti. In seguito l'agricoltura seppe evolvere in forme moderne, con grandi cascine disseminate su vasti fondi agricoli, ma sempre con un'attenzione particolare al paesaggio e all'ambiente. Nel Seicento, un viaggiatore salito sul Torrazzo di Cremona si stupiva dell'effetto creato dalle continue quinte di alberi che separavano un campo dall'altro, al punto che pareva di scorgere un'immensa foresta e non una produttiva pianura agricola.

In questi ultimi anni però, il paesaggio che si era venuto a formare con un così tenace lavoro si è di molto impoverito, nel senso che le moderne tecniche agrarie hanno ridotto le alberature, semplificato il sistema irriguo, unificato le colture tant'è che i geografi definiscono oggi questo territorio una "steppa a cereali", uniforme e monotona, dove la naturalità è quasi del tutto scomparsa. Strade, fabbriche e case sono dilagate ovunque, l'inquinamento ha contaminato fiumi, fossi e canali che prima erano percorsi da acque azzurre, ricche di flora e fauna, i pesticidi hanno eliminato i fiori e la varietà delle piante erbacee.

Pedalare nella pianura non è dunque sempre piacevole ed è difficile ritrovare quel contatto con la natura che, spesso, tutti desideriamo. Esiste ancora qualche eccezione. In Lombardia, per esempio, occorre recarsi lungo le sponde dei principali fiumi che, grazie alla loro portata, riescono a diluire i carichi inquinanti. Inoltre, lungo questi fiumi, come il Sesia, il Ticino, l'Adda, si trovano estese fasce boschive, veri e propri "corridoi ecologici", in grado di conservare quei valori naturali altrove compromessi. Molte di queste zone sono protette con l'istituzione di parchi naturali. Qui è piacevole andare in bicicletta, fra stradine sterrate e sentieri, percorrendo anche lunghe distanze. La valle del Ticino (per valle si intende, in tal senso, tutto il corso di pianura di questo fiume, leggermente depresso rispetto alla pianura vera e propria) offre grandi possibilità. Ecco dunque un facile itinerario cicloturistico, da Vigevano a Pavia, affrontabile con il servizio Treno più Bici. Ma è anche il proseguimento di un lungo itinerario le cui coordinate sono già note ai più fedeli lettori di "Amico Treno". Le tappe precedenti infatti, furono pubblicate sui numeri di aprile 1995 (da Santhià a Vercelli) e di gennaio 1997 (da Vercelli a Vigevano).



Bereguardo (Pavia).

Da Vigevano a Pavia.

Itinerario lineare in bicicletta con partenza dalla stazione Fs di Vigevano (linea Milano-Mortara-Alessandria) e arrivo alla stazione Fs di Pavia (linea Milano-Genova). Si sviluppa su strade secondarie, piste forestali e sentieri di pianura. Il percorso consigliato è molto tortuoso, con frequenti biforcazioni: si raccomanda di seguire con attenzione la cartina.

Lunghezza: *41 km.* **Dislivello**: *insensibile.*
Condizioni del percorso: *su strade asfaltate per 18 km; su sterrate per 23 km.*
Mezzo consigliato: *mountain-bike o bicicletta da turismo con cambi e battistrada rinforzato. E' anche possibile noleggiare biciclette presso i punti allestiti nel parco dalla società Orizzonte di Milano: per informazioni, tel. 02/33103041. Non dimenticare gli attrezzi per ovviare alle forature e, in estate, le protezioni contro moscerini e zanzare.*
Dove mangiare. *L'itinerario, oltre ai punti di partenza e di arrivo, non attraversa centri abitati. Esistono però alcuni ristoranti al ponte di Bereguardo e lungo la strada d'argine da Canarezzo a Pavia:* Boscaccio, *ponte di Bereguardo, tel. 0382/83012;* Ticino, *località Canarazzo, tel. 0382/303298;* Da Camillo, *Cascina Cantarana, tel. 0382/32368. Rifornirsi d'acqua.*
Indirizzi utili: *Consorzio Parco Lombardo della Valle del Ticino, Ponte Vecchio di Magenta, tel. 02/972101-9792500.*
Per saperne di più: *G. Bogliani, D. Furlanetto,* Il Parco del Ticino. Scrigno di vita, *Musumeci, Quart 1995, 59mila lire.*
Itinerario collaudato il 6 aprile 1997.

Il punto di partenza è stabilito alla **stazione Fs di Vigevano** (km 0, alt. 116). Tenendo l'edificio alle spalle si segue verso destra viale Mazzini, parallelo allo scalo ferroviario. In fondo al primo tratto di viale, si piega ancora a destra passando a livello la ferrovia. Si affianca lo stabilimento dei Molini di Vigevano e si tiene, sempre verso destra, via Aguzzafame. Si attraversa la circonvallazione e si affronta con cautela un breve tratto contromano (50 metri) al termine del quale via Aguzzafame si biforca: si segue ora via Gambolina, lungo la roggia Mora, scavata nel XIV secolo, ormai alla periferia della città.

Al km 1.9 si attraversa la statale (emporio Full Moda) e si continua nella stessa direzione scendendo il primo ciglione della valle del Ticino. Giunti al bivio con la strada Cascinino (km 3.5, alt. 87) si prende a sinistra, si affianca la cascina Gambolina e, dopo circa 500 metri, si piega a destra ritrovando via Aguzzafame.

Si giunge così al margine del bosco ripariale e, per sterrato, si giunge alla *Darsena sul Ticino* (km 4.9, alt. 77), tradizionale luogo di ritrovo dei vigevanesi. Si prende a costeggiare la sponda, tenendo verso destra. Più avanti, superata la paratoia della roggia Castellana (km 5.7), si giunge all'altezza dei pannelli che indicano l'ingresso nel Parco del Ticino.



1. Il Parco del Ticino. La valle del Ticino è una preziosa risorsa verde per gli abitanti dell'area metropolitana milanese. Per questa ragione, da 20 anni ormai, essa è inclusa in un parco naturale che copre un'estensione di 97 mila ettari e una lunghezza di quasi 100 chilometri, da Sesto Calende, dove il Ticino esce dal Lago Maggiore, fin oltre Pavia, alla confluenza nel Po. In questo modo si cerca di conciliare la tutela dell'ambiente naturale con l'attività agricola, la fruizione turistica e le pressioni insediative dei molti comuni disposti lungo la valle. L'Ente Parco si dedica anche allo studio e alla valorizzazione del patrimonio faunistico e botanico, oltre al recupero delle notevoli tracce di presenze storiche e archeologiche. Vari centri visita, laboratori di educazione ambientale, oasi e rifugi faunistici, itinerari guidati sono stati allestiti nel Parco per un corretto e ideale rapporto con la natura.

D'ora in avanti si seguiranno le indicazioni segnaletiche del sentiero E 1/b, parte dell'itinerario europeo che collega il Lago di Costanza con Genova. Il percorso diventa subito interessante, all'interno di un ombroso bosco di carpini, ornielli e robinie. Alcuni passaggi richiedono una certa disinvoltura nella manovra della bicicletta: attenzione ai tronchi mozzi che spuntano dal terreno. Altre frecce di legno indicano Bereguardo, che è pure la direzione da seguire. Si scavalcano su ponticelli i rami secondari del Ticino, ma il fiume resta ancora celato alla vista. Siamo all'interno del vasto Bosco del Modrone; alle zone boschive si alternano ampie macchie aperte che segnalano i periodici tagli di legname e le riforestazioni. Si raccomanda di mantenere la direzione indicata dalla sigla E 1/b.

2. I boschi. La vegetazione di un bosco fluviale dipende dall'oscillazione della falda acquifera, molto vicina alla superficie, dalla portata e dalla dinamica delle acque del fiume che possono aggredire l'alveo, inondarlo o lasciarlo secco per lunghi periodi. Lungo le fasce più protette allignano specie legnose a portamento arbustivo o già arboreo, come i salici che resistono bene alle alluvioni. Un po' più lontano dalle sponde compaiono i pioppi bianchi e gli ontani, preludio al vero e proprio bosco ripariale con farnie, olmi e pioppo nero. La transizione fra il pioppo e la farnia indica il passaggio alla foresta planiziaria, cioè il tipo di foresta che in passato era dominante nella pianura anche al di sopra dei terrazzi fluviali. Nella zona del nostro itinerario si trovano i boschi più vasti e preziosi dell'intero Parco del Ticino.

Le denominazioni del bosco, le cui norme sul suo governo risalgono a tempi molto lontani, cambiano strada facendo; si attraversa così il Bosco della Lite, che ricorda probabili contese fra gli utilizzatori, poi il Bosco Prestino e il Bosco Salvadorino. A un tratto (km 15, alt. 75) si scavalca su un ponticello (attenzione alla catena che sbarra la strada!) il *Canale Scavizzolo*, dalle acque limpide, striate da erbe sommerse.

3. Il Canale Scavizzolo. Tra i rami laterali del Ticino è uno dei più belli e dei più lunghi. Le sue acque fluiscono silenziose e sono spesso popolate da piante acquatiche che seguono, adattandosi, il senso della corrente. Una delle specie più diffuse è il ranuncolo fluitante, dal fusto sommerso, ma che lascia apparire sul pelo dell'acqua i suoi fiorellini dalla corolla bianca e dai petali gialli.

Subito dopo il ponte sullo Scavizzolo si piega a sinistra alternando il sentiero alla strada sterrata. Più avanti (km 16.5), dopo un secondo ponticello, si giunge a un bivio non segnalato: seguendo la traccia di sinistra ci si porta finalmente sul greto del Ticino (km 17.6), nel punto dove esso compie un'ampia curva. Dagli orizzonti scuri e limitati del bosco, può apparire improvvisa questa larga veduta d'orizzonte sul fiume e sul suo bianchissimo greto.

4. Il Ticino. «Nasce dal Monte San Gottardo come il Rodano e il Reno, attraversa il lago Maggiore e si getta nel Po a una lega da Pavia

- scrisse nel 1765 il viaggiatore francese Joseph Jérôme Lalande - L'acqua del Ticino è notevolmente limpida e salutare, un po' purgativa e risolvente; candeggia perfettamente le tele, dà una buona tempera all'acciaio, vi si pesca pesce eccellente, vi si trova sabbia aurifera e pietre ricercate per le vetrerie di Venezia». In effetti il fiume diede, fino al secolo scorso, possibilità di vita alle popolazioni rivierasche che si dedicavano ad attività di vario tipo: la navigazione commerciale con grosse barche a fondo piatto; l'estrazione di sabbie e ghiaie con piccole barche da cui, grazie a un "cùciar", vale a dire un grosso cucchiaio, si pescava sul fondo; la pesca, con un altro tipo ancora di imbarcazione, il "barcé" o "battello alla pavese", lungo e affusolato, di facile manovrabilità in acque basse o nelle lanche.

Si riprende la via, seguendo la sponda e poi lasciandola per tornare fra i campi, oltre il bosco di ripa. Si raggiunge uno sterrato più battuto e si tiene a sinistra dove si incontra subito un cascinello abbandonato. Si sono ormai percorsi più di 20 chilometri senza incontrare un luogo abitato, sempre all'interno del bosco o molto vicino ad esso. A un tratto si sente un rumore sordo e ripetuto. Sono le auto in transito sul *ponte di barche di Bereguardo* che, in breve, si raggiunge (km 20.6, alt. 65). Nelle vicinanze si trovano alcuni ristoranti. Non si attraversa il ponte, uno degli ultimi esistenti di questo genere, ma si segue la strada asfaltata verso destra per poche decine di metri; al primo bivio si ritrova il segnavia E 1 e si inforca un lungo sterrato d'argine che divide l'aperta campagna dal bosco fluviale. Si continua in questa direzione per diversi chilometri, sottopassando l'autostrada (km 22.9) e fiancheggiando il canale Venara che bagna l'omonima cascina (km 25.2). Salici e canneti bordano le sponde del canale; fra la vegetazione si nascondono piccoli uccelli come gli usignoli di fiume, i cannareccioni, i tarabusi e le salciaiole.

5. Cascina Venara. La cascina, posta accanto a un braccio morto del Ticino, altresì detto "lanca", e in passato noto per la sua pescosità, è stata oggi trasformata in un centro di osservazione faunistica. I lavori di ripristino hanno garantito una sufficiente circolazione d'acqua e rinvigorito la vegetazione arborea di salici, pioppi, ontani e quella palustre di tife, giaggioli acquatici, ninfee, nannufari. Grazie a un capanno si possono osservare numerose specie di uccelli che qui trovano rifugio: folaghe, porciglioni, germani reali, tuffetti, gallinelle d'acqua. Fra i mammiferi che amano l'acqua, diffusa è la nutria; numerosissime sono poi le rane e alcune specie di rettili. Si tenga presente che l'accesso alla cascina avviene dalla parte opposta a quella del nostro itinerario, vale a dire dalla strada di Zerbolò, e che le visite sono regolamentate. Per informazioni rivolgersi al Consorzio del Parco.

6. Bosco Siro Negri. Sull'altro lato della strada d'argine, oltre i pioppeti, si estende uno dei rari boschi originari del Ticino, oggi tutelato come Riserva naturale integrale. Qui sopravvivono le specie arboree (farnie, ontani, carpini) che non sono state soppiantate dalla pioppicoltura. Alcuni venerandi esemplari s'innalzano per decine di metri in cerca di luce, mentre altri alberi che ne sopportano meglio la mancanza fanno da corteggio ai loro piedi: aceri campestri, tigli, meli e ciliegi selvatici. L'accesso è possibile lungo un sentiero circolare di visita che è bene percorrere a piedi per non disturbare la fauna.



Iris giallo.

Continuando sulla strada d'argine si incontra infine la provinciale Zerbolò-Pavia (km 27.6, alt. 68) che si segue verso sinistra. Si entra qui nel paesaggio aperto delle risaie. La strada, asfaltata, si avvicina al Ticino e ne forma l'argine restando rialzata rispetto alla campagna così che le case della frazione Canarozzo, che si avvicinano al km 31, sembrano minacciate dalle acque del fiume. Il Ticino si perde in larghe anse che la strada segue docilmente. Le regolari partiture dei pioppeti nascondono di tanto in tanto il fiume. La strada prosegue piacevolmente fino al momento in cui, di lontano, si scorge la tozza cupola del Duomo di Pavia (non più, ahimè, la vicina torre, crollata nel 1989). Si intercettano strade più trafficate e, dopo il Lido sul Ticino, il nostro itinerario, superato il semaforo sulla statale 35, entra in Borgo Ticino (km 38.7, alt. 62) con le sue schiere di case affacciate al fiume. Il Ponte coperto lo attraversa e immette direttamente nel centro storico di Pavia.

7. Il Ponte Coperto. Fu forse da questa direzione che nel 1766 entrò a Pavia l'abate Jérôme Richard, in viaggio per l'Italia: «Il ponte sul Ticino è una delle cose di cui più ci si vanta a Pavia: è molto grande, in mattoni e in parte rivestito di marmo. Fu costruito per ordine dello stesso duca di Milano. Siccome è coperto, con ogni tempo serve come passeggiata agli abitanti della città; mette in comunicazione con un vasto sobborgo, racchiuso tra mura. A Pavia il Ticino è largo e profondo, i grossi barconi da mare lo risalgono e aiutano lo sviluppo di qualche commercio, soprattutto per la esportazione delle derrate del suo territorio che sono molto superiori al consumo del posto. Queste derrate sono costituite di grano, canapa, formaggi e alcuni vini comuni». Il ponte attuale è una ricostruzione, poiché l'antico, risalente al 1354, fu distrutto durante l'ultima guerra. Dei commerci fluviali non vi è oggi più traccia.

8. Pavia. Il suo centro storico mantiene ancora l'originario impianto della città romana. Il cardo e il decumano, cioè gli assi ortogonali che organizzavano l'antico "castrum", sono ancora oggi le strade principali attorno alle quali si è organizzato un tessuto edilizio d'impianto medievale, poi evoluto nel volto dell'edilizia civile sette-ottocentesca. In questa trama spiccano alcuni insigni monumenti, che non si possono tralasciare e che rimandano alla felice stagione in cui la città, dopo esser stata capitale dei regni barbarici, si affermò come libero Comune. Per cui, prima di raggiungere la stazione, ci si può attardare all'interno della chiesa di San Pietro in Ciel d'Oro (1132) per ammirare la gotica arca di Sant'Agostino, ricca di rilievi e statue marmoree, eseguita da maestri lombardi nel 1362 su influenze d'arte toscana; oppure osservare il magnifico prospetto della basilica di San Michele, di fondazione longobarda ma ricostruita nel secolo XII, fra i massimi capolavori dell'architettura romanica.

I TRENI UTILI

Dall'Orario Ufficiale Fs valido fino al 27 settembre 1997. I treni indicati effettuano il servizio Treno+Bici. E' necessario possedere, oltre al regolare biglietto di viaggio, anche il supplemento giornaliero per il trasporto della bicicletta, valido per l'intera giornata e acquistabile presso le biglietterie al prezzo di lire 5mila. Tutti i treni indicati sono inoltre "treni verdi" che, se utilizzati con l'apposita "Carta Amicotreno", consentono al passeggero e ad un eventuale accompagnatore uno sconto del 50 per cento sul prezzo del biglietto.

Linea Milano-Mortara

	Reg. 10511	Reg.[1] 10515	Reg.[2] 10517
Milano			
P. Genova	7.44	8.40	9.40
Vigevano	8.36	9.20	10.11

[1] Effettua servizio Treno+Bici il sabato
[2] Si effettua nei giorni lavorativi fino al 2/8 e dall'1/9

Linea Pavia-Milano

	iR 1732 festivo	Dir.[3] 2644
Pavia	19.03	19.28
Milano Rogoredo		19.46
Milano Lambrate		19.57
Milano P. Garibaldi	19.39	

[3] Si effettua nei giorni lavorativi escluso il sabato fino al 2/8 e dall'1/9

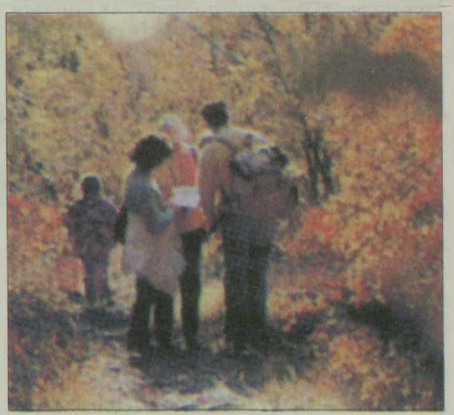
Iniziative

Mete di agosto e settembre

Trenotrekking '97 programma Abruzzo

Il programma è alla sua seconda edizione ed è frutto della collaborazione della Direzione regionale Abruzzo e del Cai, sezioni di Pescara e dell'Aquila. Nel calendario che segue sono indicati con "T" (turistico) gli itinerari poco impegnativi su mulattiere o sentieri evidenti, dove si richiede conoscenza dell'ambiente montano e preparazione fisica alla camminata; con "E" (escursionistico) sono distinti i percorsi mediamente più impegnativi con possibilità di passaggi su pendii ripidi.
Domenica 14 settembre - Stazione Fontecchio: *Escursione alle "Pagliare"*, visita alle tipiche costruzioni rurali di Fontecchio, ritorno da Tione (difficoltà "E" - dislivello m 550 - durata: 5 ore). **Domenica 28 settembre** - Stazione Pettorano sul Gizio: *Campo di Giove Majella*, ai piedi della "Montagna Madre", una delle zone più selvagge d'Abruzzo (difficoltà "E" - dislivello m 800 - durata: 6 ore). In collaborazione con il Cai di Pesaro e di Pescara.
Per informazioni: Direzione regionale trasporto locale Abruzzo (tel. 085/4282099), Via Ferrari n. 1 - Pescara; orario: da lunedì a venerdì dalle 9.00 alle 12.00. Per chi si prenota è previsto uno sconto sul biglietto ferroviario.

Dario Recubini



NOVITA' "CARTA AMICOTRENO"

Ostelli per la Gioventù... l'amicizia cresce!

Un amico ti aiuta, ti segue, ti capisce, non ti abbandona mai. Con la "Carta Amicotreno" hai già scoperto tante possibilità e incontrato molti nuovi amici. Dal prossimo settembre ne troverai un altro.
Stiamo parlando dell'Ostello per la Gioventù, una struttura nata agli inizi del 1900 per favorire e facilitare i viaggi dei giovani con pochi soldi in tasca. Inizialmente riservata a ragazze e ragazzi, è ora aperta ai *giovani* di tutte le età. Pur se è ancora intatto l'obiettivo iniziale delle Associazioni che sono nate nel tempo in più di 80 paesi del mondo per realizzare e gestire gli oltre 5mila Ostelli per la Gioventù presenti in ogni continente, gli Ostelli sono oggi qualcosa in più. Sono una filosofia di vita che mira a far incontrare i giovani di ogni razza, nazionalità, religione o condizione sociale in un ambiente internazionale dinamico e accogliente che permette di crescere socialmente e culturalmente senza annoiare, senza imporsi. Per poter utilizzare la catena degli Ostelli per la Gioventù in tutto il mondo, devi diventare Socio della tua Associazione nazionale, l'Aig (Associazione Italiana Alberghi per la Gioventù). E qui la "Carta Amicotreno" ti viene ancora incontro. Presentandola potrai infatti aderire all'Aig con uno sconto del 40 per cento sulla quota annuale, 15mila invece di 25mila per la tessera individuale, 18mila invece di 30mila per la tessera Family.
Sì, perché gli Ostelli ospitano anche giovani famiglie riservando loro, dove possibile, camere realizzate appositamente. E non finisce qui. Sempre presentando la tua "Carta Amicotreno", e naturalmente la tessera Aig, potrai avere **un pernottamento gratuito ogni tre**, negli oltre 60 Ostelli per la Gioventù che troverai sparsi un po' ovunque nel nostro Paese, dalle più belle città d'arte come Firenze, Napoli, Roma o Venezia, ad affascinanti località di mare, montagna e lago.
Per qualsiasi informazione sulle modalità di iscrizione all'Aig, sul centro di tesseramento più vicino a casa tua o sulle località di tutto il mondo dove esiste un Ostello per la Gioventù, puoi rivolgerti direttamente all'Aig, via Cavour 44, 00184 Roma (tel. 06/4871152, fax 06/4880492, e-mail aig@uni.net). Tutte notizie che potrai trovare anche sul sito Internet http://www.travel.it/hostels

... divertendoci con "Divinae Follie"

In uno splendido scorcio di costa, a pochi passi dal mare, sulla ss 16 Adriatica, fra Trani e Bisceglie, a 35 km da Bari, sorge il *Divinae Follie*, una discoteca che, dopo sette anni di attività, può essere considerata uno dei locali più prestigiosi del Centro-Sud Italia. La discoteca è aperta tutto l'anno. Questo ambiente esclusivo, che d'estate arriva a contenere 5mila persone, offre tre piste e un palco per esibizioni e concerti, sul quale sono saliti numerosi ospiti d'eccezione: Baglioni, Paoli, Ligabue, Fiorello, Jovanotti, Elio e le Storie Tese, Neri per Caso, Monica Bellucci, Mariagrazia Cucinotta, Valeria Marini, Roul Bova, Raz Degan. La programmazione musicale prevede *underground, garage, revival, ritmi latini e flamenco*. In questi anni il *Divinae Follie* ha ricevuto diversi importanti riconoscimenti. Fra i più significativi, ricordiamo il marchio DOC dell'osservatorio giovani del Ministero della Sanità e la segnalazione di discoteca più sicura d'Italia da parte dell'Associazione consumatori nel corso di un'inchiesta pubblicata su *Altroconsumo*.
A Bisceglie in provincia di Bari, il Centro Turistico Mastrogiacomo riconosce **a tutti i possessori della "Carta Amicotreno" uno sconto del 20 per cento sul prezzo d'ingresso alla discoteca *Divinae Follie***. L'agevolazione è valida per tutte le serate di attività della discoteca, escluso il 31 dicembre.
Per informazioni ci si può rivolgere al Centro Turistico Mastrogiacomo (tel. 080/3980033, fax 080/3980844, e-mail jox@divinae.follie.com), oppure si può consultare il sito http://www.divinae.follie.com

Tra Bolzano e Merano

Il **28 settembre** si svolgerà il *Gran Premio di Merano* (Corsa al galoppo all'Ippodromo di Maia). In occasione di questa manifestazione e di tutte le gare ippiche della stagione, è stata stipulata una convenzione che prevede lo sconto del 30 per cento sul biglietto d'ingresso all'ippodromo, dietro presentazione di un biglietto ferroviario per Merano o Maia Bassa, appositamente timbrato alla stazione di arrivo.
Appuntamenti a Bolzano: **dal 27/7 al 2/8** *Giro delle Dolomiti* (itinerario cicloturistico con partecipanti di diverse nazionalità); **dal 18/8 al 21/8** *Orchestra Giovanile Gustav Mahaler* (Palasport); il **21/8** *Orchestra Haydn* (Palasport); **dal 27/8 al 6/9** *49° Concorso Pianistico Internazionale Ferruccio Busoni* (Conservatorio C. Monteverdi).
Nei mesi estivi vengono inoltre organizzate *numerose escursioni alpinistiche. Per informazioni, rivolgersi al Cai di Bolzano (tel. 0471/978172) oppure al Cai di Merano (tel. 0473/448944).*

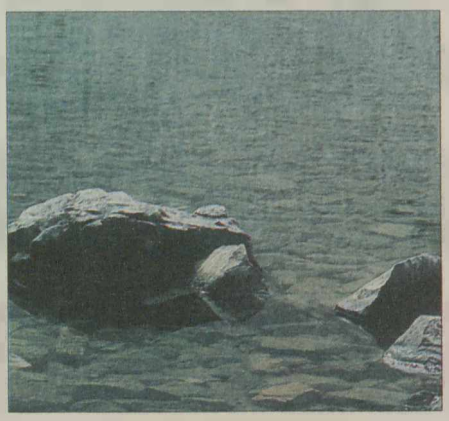
Ewald Fischnaller

Escursioni in Campania

Napoli, i Campi Flegrei, le Isole partenopee, la Penisola sorrentina, il Vesuvio, il territorio della provincia napoletana rappresentano i punti forti del programma di escursioni naturalistiche e lezioni itineranti a carattere storico-artistico-archeologico, realizzato da *NonNotoSud*, un'associazione culturale che crede fermamente nell'uso del mezzo pubblico. Tutte le località proposte sono infatti facilmente raggiungibili con i treni delle Ferrovie dello Stato, della Circumvesuviana e con i bus della Sita. Le escursioni vengono effettuate a piedi e tutti i partecipanti ricevono schede informative sull'itinerario, sulle specie botaniche e faunistiche e sui beni artistici e archeologici che si trovano lungo il percorso.
Questo il programma per il sabato e la domenica nei mesi di settembre e ottobre.
Settembre: 6/7 - *Amalfi, Riserva del vallone delle Ferriere;* **13/14** - *Nerano, Baia di Ieranto;* **20/21** - *Parco del Vesuvio, la Valle dell'inferno;* **27/28** - *Termini, Punta della Campanella.*
Ottobre: 4/5 - *Santa Maria del castello, Monte Comune;* **11/12** - *Monte Faito, Monte San Michele;* **18/19** - *Torca, Fiordo di Crapolla;* **25/26** - *Capri, Anacapri, Monte Solaro, Capri per il Passetiello.*

Per informazioni e prenotazioni: Associazione escursionistica NonNotoSud c/o Pietro Buonocore, Corso Garibaldi, 254 - 80055 Portici (NA), tel. 081/485104; Direzione regionale trasporto locale Campania, tel. 081/5676510.

I *Cicloverdi* di Napoli, associati alla Fiab (Federazione Italiana Amici della Biciletta) hanno organizzato un giro cicloturistico itinerante nel Cilento **dal 3 al 7 settembre**. Durante il tour *Cilento Mare di Enea II* si potranno scoprire le incantevoli bellezze di una natura selvaggia circondata dal mare: Palinuro, Marina di Camerota, Porto Infreschi, San Giovanni a Piro, Pisciotta, Sapri, Acquafredda, Maratea e altre località di notevole interesse storico, archeologico e paesaggistico.
Per informazioni tel. 081/7672974.



Emilia Romagna sul finire dell'estate

L'ultimo scampolo d'estate in Emilia Romagna regala nuove opportunità per il tempo libero. Per gli appassionati del movimento, ci sono ancora diverse occasioni per lasciare a casa l'auto, prendere il treno e fare il pieno di aria di montagna lungo i sentieri appenninici. Dopo la pausa di agosto, riprendono in settembre, di domenica, gli itinerari del *Trekking col treno* lungo la linea tra Bologna e Porretta Terme. *7/9: dalla Valle del Baricello alla Valle del Reno*, attraverso il Passo del Termine, il sentiero battuto dai partigiani. *14/9: nel cantiere di Granaglione*, i partecipanti del Trekking aiuteranno a sistemare e ripulire il lastricato della vecchia mulattiera per Calvigi. *28/9: dalla Valle del Silla alla Valle del Reno*, lungo un singolare percorso.
Settembre è anche il mese delle sagre, soprattutto nella "grassa" Romagna. A Russi, in provincia di Ravenna, si svolge, da **martedì 16 per sette giorni**, la tradizionale *Fira di Set Dulur* (Fiera dei sette dolori). Ricco il programma: mostre, esposizione di auto d'epoca, balli romagnoli, stand gastronomici, dove si può gustare "bela cot" - cotechino ai ferri - e "Cagnina", vino novello romagnolo. **Domenica 21**, grazie alla collaborazione tra l'Assessorato al turismo del Comune di Russi e la Direzione regionale Fs, i visitatori potranno raggiungere la festa con un treno a vapore. Itinerario: Modena-Bologna-Russi. Partenza nel primo pomeriggio, per consentire l'arrivo a Russi intorno alle 16.00, ritorno da Russi previsto alle 22.30. *Per informazioni: Dopolavoro Ferroviario di Faenza (tel. 0546/22715); Direzione regionale trasporto locale Bologna (tel. 051/6306405).*
Sarà di nuovo l'Emilia Romagna ad ospitare **dal 28 agosto al 21 settembre** la *Festa Nazionale dell'Unità*, nell'Area Campo Volo di Reggio Emilia. Suggeriamo a tutti coloro che vogliono raggiungere la Festa per partecipare agli avvenimenti in programma (ad esempio l'atteso concerto degli U2, previsto per il 20/9) di utilizzare il treno (corse frequenti del servizio di autobus-navetta in partenza dalla stazione Fs per l'area della Festa). Ricordiamo gli orari di alcuni treni per il ritorno da Reggio Emilia (sono in corso contatti per facilitare ulteriormente la mobilità in treno): espresso alle 23.46, con arrivo a Bologna alle 0.38 (possibilità di proseguire per Rimini, Ancona, Firenze) e, per i meno nottambuli, iR 2067, p. 22.48/a. Bologna 22.30.

Stefania Pizi

Il treno a pedali in Friuli V. G.

Prosegue l'iniziativa *Il Treno a Pedali*, promossa dalla Direzione regionale del Friuli V. G. assieme alla Provincia di Udine. Sarà utile ai cicloturisti questo breve vademecum. **Cosa vuol dire treno+bici**: significa che potete trasportare la bicicletta sullo stesso treno su cui viaggiate. Il carico della bicicletta è a vostra cura e deve avvenire dalla porta del treno contrassegnata con il simbolo blu della bicicletta (solitamente in testa o in coda al treno). I treni che offrono questo servizio hanno in orario il simbolo della bici. **Cosa serve per il viaggio**: quando acquistate il vostro biglietto, avvertite lo sportellista che intendete aderire all'iniziativa "Il Treno a Pedali" e che dunque vi rilasci anche un biglietto gratuito per il trasporto della bici. Nelle stazioni di Udine, Gorizia, Pordenone e Trieste, il biglietto gratuito verrà consegnato subito. Nelle altre, dovrete ripassare un paio di giorni più tardi. **Come funziona**: in treno raggiungete la stazione di appoggio come indicato nello specchietto



riportato di seguito. Dalla stazione di appoggio, si raggiunge in bici il punto di ritrovo e qui, all'ora indicata nello stesso specchietto, ci sarà la guida che vi accompagnerà nella successiva visita.

Laghi di Fusine
7 settembre
stazione di appoggio: Tarvisio città
punto di ritrovo: Lago inferiore - ore 11.00

Parco del Tagliamento
3 agosto - 14 settembre
stazione di appoggio: Gemona, Majano o Venzone
punto di ritrovo: Forte di Osoppo - ore 10.30

Parco dello Stella
24 agosto - 21 settembre
stazione di appoggio: Codroipo
punto di ritrovo: Mulino di Sterpo - ore 10.30

Marano Lagunare
31 agosto - 28 settembre
stazione di appoggio: S. Giorgio di Nogaro
punto di ritrovo: C.tro Visite Oasi di Marano - ore 11.30

Alessandro Fantini

Proposte lombarde

A Tirano con gli *ALE 883*

Il gruppo *Ale 883* di Sondrio organizza per **i giorni 3, 30 e 31 agosto**, treni speciali con locomotiva E626/443 **da Lecco a Tirano e ritorno**. A Tirano **dall'1 al 4 e dal 28 al 31 agosto** è allestita una *mostra di modellismo* con la proiezione di diapositive e di film a carattere ferroviario. Sono inoltre in programma visite alla città di Tirano, con degustazione di prodotti tipici, e alle officine delle Ferrovie Retiche, nei giorni 30 e 31 agosto, con treni speciali della Compagnia svizzera lungo il percorso Tirano-Poschiavo-Tirano.

G. Battista Rodolfi

Rassegna Fermodellistica Internazionale Alta Val Seriana

Il *Gruppo Amici del Treno Alta Val Seriana* organizza la VI edizione della *Rassegna Fermodellistica Internazionale* che si terrà a Parre (BG) presso la Sala della Comunità del teatro di via Roma **dal 14 al 17 agosto** (orario 10.00 - 12.00 e 16.00 - 22.00). In esposizione il mondo delle ferrovie reali e in miniatura: plastici, diorami e modelli in varie scale, materiali informativi ed illustrativi, cataloghi, fotografie, video. *Informazioni tel. 035/702564-702730; cell. 0338/8563490.*

Piemonte: manifestazioni di settembre

Organizzate dal comune di Bra (in provincia di Cuneo), si svolgeranno nel mese di settembre due manifestazioni particolarmente significative, per le quali è stata richiesta la collaborazione delle Ferrovie dello Stato. La prima è *Cheese 97 - le forme del latte - 1° meeting dei formaggi europei*, che si terrà **dal 19 al 21 settembre** ed avrà come corollario una serie di spettacoli folcloristici e proposte enogastronomiche nella città di Bra. **Il 27 e 28 settembre**, la seconda manifestazione, *da Cortile a Cortile*, prevede la visita degli splendidi cortili storici della cittadina, all'interno dei quali verranno allestiti stand con degustazione delle specialità enogastronomiche delle Langhe e del Roero. Per le due giornate conclusive delle manifestazioni, **domenica 21 e domenica 28 settembre**, la Direzione regionale Fs del Piemonte ha organizzato un treno straordinario con partenza ed arrivo da Torino e ha previsto di potenziare i collegamenti su Bra dalle varie direttrici. Gli organizzatori, oltre ad offrire *una riduzione sul biglietto di ingresso a tutti coloro che utilizzeranno il treno per arrivare a Bra*, hanno predisposto una particolare accoglienza in stazione, all'arrivo dei principali treni, con banda musicale, sbandieratori, majorette e visite guidate gratuite al centro storico.
Per informazioni e prenotazioni telefonare all'Ufficio Manifestazioni di Bra: 0172/438324.

Walter Neirotti

Firenze e dintorni

Biennale internazionale di antiquariato

Il **20 settembre** verrà inaugurata a Firenze la *XX edizione della Biennale Internazionale di Antiquariato* che durerà fino al **5 ottobre**. La manifestazione si svolgerà nella nuova sede di Palazzo Corsini, con ingresso dal Lungarno, e si svilupperà al pian terreno e negli splendidi saloni del primo piano. Verranno presentati al pubblico pezzi selezionati delle raccolte di oltre sessanta antiquari: fondi oro, dipinti, sculture, mobili, stampe antiche, tappeti e arazzi, oggetti d'arte e ceramiche, argenti e gioielli, mobili e oggetti Art-déco.



Firenze, Palazzo Corsini.

A cornice dell'esposizione ci saranno conferenze, tavole rotonde e altre manifestazioni culturali di particolare interesse. Tra queste, la *Mostra dell'antica Ars Horologiaria*, con una selezione rappresentativa della storia dell'orologeria dal 1400 ai giorni nostri (orologi a pendolo, da tasca e da polso - tra le molte curiosità una pendola da tavolo italiana anni Trenta che era in grado di fare anche il caffè); la *Mostra di Antiche Ceramiche*, realizzata dal Museo Archeologico e della Ceramica di Montelupo, e infine un'esposizione, organizzata dall'Associazione Dimore Storiche Italiane, sui *Cabrei toscani* (grandi volumi che raccolgono "mappe, prospetti di edifici e vedute, eseguiti a mano, nella stessa scala e riferiti a un medesimo periodo, rappresentanti beni urbani e rurali di Enti o di Privati"; i più antichi, risalenti al Cinquecento, apparvero a Lucca).
Orario: tutti i giorni dalle 10.00 alle 20.30 (solo il 20/9 dalle 15.00 alle 20.30). I visitatori in possesso di biglietto ferroviario con destinazione Firenze in corso di validità avranno diritto alla riduzione sull'ingresso all'esposizione.

Da Empoli a Vinci

Prosegue fino al 28 settembre alla Palazzina Uzielli di Vinci la mostra *L'immagine di Leonardo - Testimonianze figurative dal XVI al XIX secolo*, che documenta, attraverso il tema dell'iconografia leonardiana, il formarsi di una mitologia dell'artista, indagata nel suo svolgimento cronologico. La rassegna si articola in tre sezioni: *Il Ritratto*, *La Biografia*, *L'Apoteosi*, con l'esposizione di opere di pittura, di scultura e di grafica. Di queste, un settore importante è dedicato alla "pittura di storia" ottocentesca, per evidenziare la nascita e lo sviluppo del mito di Leonardo.
La sede della mostra è facilmente raggiungibile con il mezzo pubblico: in treno fino a Empoli e da qui, in autobus, fino a Vinci. Di domenica il servizio spola dalla stazione Fs a Vinci è stato opportunamente intensificato per favorire l'afflusso dei visitatori. Ingresso ridotto ai possessori di biglietto ferroviario con destinazione Empoli. Informazioni: Museo Leonardiano di Vinci: tel. 0571/56055; Ufficio Turistico: tel. 0571/568012; Palazzina Uzielli: tel. 0571/56055.

Mauro Scarpi

Incontri in Trentino

Il **30 agosto**, sul lago di Caldonazzo, a 15 chilometri da Trento, si ripete una manifestazione popolare di grande richiamo, che abbiamo già presentato ai lettori di "Amico Treno" lo scorso anno sul n° 6. Si tratta del tradizionale *Palio dei Draghi*, una sfida tra comuni, che si fronteggiano in acqua sui *Dragon boat*, imbarcazioni a remi molto particolari, con la prua a forma di testa di drago e un grande tamburo che segna il ritmo di vogata, rivestite di squame sui fianchi, provenienti dalla Cina, dove da millenni si pratica questo sport. La sfida è un'occasione per scoprire il bel lago trentino e per un viaggio in treno in Valsugana.
Dal 4 al 14 settembre si svolgerà a Rovereto (TN) il *Festival Oriente Occidente*, nell'ambito degli *Incontri Internazionali di Rovereto*. Il programma prevede spettacoli di danza, teatro e musica.

Mario Benedetti

La Giostra della Quintana di Foligno

Nel mese di settembre l'Umbria offre interessanti occasioni per partecipare ad avvenimenti che fanno ormai parte del folklore regionale. Certamente uno tra i più caratteristici è la *Giostra della Quintana* di Foligno, per la quale, quest'anno, sono state previste due edizioni: una straordinaria in luglio,

abbinata alla Lotteria nazionale, e quella classica di settembre.
La gara richiama una giostra fra nobili cavalieri della città, che si disputò a Foligno il 10 febbraio 1613. Un documento manoscritto, tuttora custodito nell'Archivio di Stato cittadino, ne conserva la descrizione.
Sconto del 20 per cento sull'ingresso alle Giostre e sulle consumazioni nelle tipiche taverne per chi utilizzerà il treno per raggiungere Foligno. Informazioni: Direzione regionale trasporto locale Umbria - Perugia, tel. e fax 075/5006186.

Giovanni Pinchi

Due appuntamenti a Venezia

In collaborazione con l'Associazione Culturale Italo Tedesca, la Direzione regionale Fs Veneto partecipa alla promozione della mostra *Max Peiffer Watenphul. Paesaggi italiani 1919-1970*, allestita nelle sale di Palazzo Albrizzi a Venezia **dal 3 agosto al 27 settembre**. Si tratta di una retrospettiva dell'artista, in occasione del centenario della sua nascita. Pittore colto e cittadino del mondo, Max Peiffer Watenphul ha avuto un'esistenza piena di tensioni e di continui spostamenti, causati dai mutevoli influssi politici. Ha amato molto Venezia, dove ha vissuto nella seconda metà degli anni '40. Nel '48 e nel '50 partecipò alla Biennale, la seconda volta in occasione della XXV edizione dell'Esposizione Internazionale d'Arte Moderna, quando ebbe a disposizione una stanza in cui furono esposti i quadri di Venezia. Morì nel 1976 a Roma, dove già agli inizi degli anni '30 aveva trascorso un lungo periodo come ospite a Villa Massimo.
Ingresso ridotto per i visitatori muniti di biglietto Fs valido con destinazione Venezia S. L. e per i possessori della Carta Amicotreno. Orario: dal lunedì al venerdì dalle 10.00 alle 17.00; sabato e domenica dalle 10.00 alle 13.00 e dalle 16.00 alle 21.00. Costo del biglietto: 5mila lire (ridotto 3mila lire). Informazioni: ACIT Palazzo Albrizzi tel. 041/5232544.

Antiquari sul Canal Grande

La manifestazione della V Internazionale dell'Antiquariato *Antiquari a Venezia* ritorna anche per questa edizione sul Canal Grande, ospitata **dal 30 agosto al 7 settembre** nuovamente nella sede di Palazzo Morosini-Sagredo. Dopo il successo del 1996, di pubblico e di critica, cresce il numero degli espositori (oltre cinquanta antiquari italiani e stranieri). L'inaugurazione ufficiale avverrà il 30 agosto.
Grazie all'accordo stipulato dalla Direzione regionale Fs Veneto avranno diritto alla riduzione sull'ingresso i visitatori muniti di biglietto Fs valido con destinazione Venezia S. L. (nella scorsa edizione sono stati oltre 5mila i clienti Fs che hanno fruito di tale accordo) ed i possessori della Carta Amicotreno.
Orario: giorni feriali dalle 11.00 alle 19.30; sabato e domenica fino alle 22.00. Costo del biglietto: 15mila lire (ridotto 10mila lire). Informazioni: Ars Antiquaria Lungarno Soderini, 5 - 50121 Firenze tel. e fax 055/294626-289881

Paolo Galletta e Anna Scielzo

Notizie Flash

Cento candeline per le Ferrovie Ofantine

Compie un secolo questo importante tratto di strada ferrata che collega il capoluogo lucano, Potenza, con Rocchetta S. A. L. e Foggia. La sua costruzione avvenne nel periodo in cui si stava completando l'unità dello Stato italiano, alla quale contribuì non poco tutto il crescente sistema ferroviario. E fu fortemente voluta dal grande meridionalista lucano Giustino Fortunato, che nel suo scritto *Il Mezzogiorno e lo Stato Italiano* (1911) evidenziò il ruolo delle ferrovie nel processo di unificazione dell'Italia. Nonostante gli ostacoli frapposti dalla nascente burocrazia statale e dalle contese municipali per la definizione del tracciato, la sua realizzazione fu decretata con legge del 1861: uno dei primi atti del Regno d'Italia. Il 21 settembre del 1897, con l'inaugurazione della tratta Rionero-Potenza, fu completata la linea Rocchetta S. A. L.-Potenza e la mitica locomotiva a vapore "Rionero", costruita per l'occasione, iniziò a sbuffare. Ma la nuova strada ferrata, attraverso la quale un'intera popolazione sperava di uscire dall'atavico isolamento geografico ed economico e dalla cronica arretratezza, si rivelò in breve tempo strumento di ulteriore impoverimento. Con quel treno non giunse il progresso, ma si aprì l'amaro capitolo dell'emigrazione, durato per moltissimi anni. Oggi, su questa linea centenaria, tanti giovani utilizzano quotidianamente il treno per recarsi al lavoro in uno degli impianti più moderni del mondo, situato nella zona industriale di San Nicola di Melfi, a due passi dal paese natale di Giustino Fortunato, Rionero in Vulture, e gli spostamenti ora sono ancora più agevoli, a seguito dell'attivazione delle relazioni dirette da Potenza a San Nicola di Melfi, stazione a ridosso degli stabilimenti. Oggi il treno tiene insieme le storie dei lucani, anzi le mescola e le arricchisce. Buon Compleanno, il 21 settembre, alle Ferrovie Ofantine!

Vittorio Moffa

Occasioni in Lombardia

Prestitempo per la clientela lombarda

L'abbonamento annuale a tariffa regionale "Lombardia" delle Ferrovie dello Stato consente un risparmio medio del 20/25 per cento rispetto all'acquisto dei singoli abbonamenti mensili. Ancora oggi, molti clienti pendolari, pur utilizzando il treno tutto l'anno, comprano l'abbonamento mensile o settimanale e non quello annuale, che, a differenza degli altri, può per esempio essere duplicato in caso di smarrimento o di furto regolarmente denunciati.
Per incrementare la diffusione dell'abbonamento annuale a tariffa "Lombardia", la Direzione regionale trasporto locale di Milano ha stipulato con la Deutsche Bank un accordo riservato alla clientela pendolare delle Fs in Lombardia. *Prestitempo* è il servizio che, sin dal 1965, gestisce l'attività di credito al consumo della Deutsche Bank in Italia. Grazie a questo accordo, dal primo settembre 1997, i pendolari Fs della Lombardia potranno *acquistare con pagamento rateale l'abbonamento annuale*, usufruendo così di tutti i vantaggi di questo tipo di abbonamento, senza doverne anticipare l'intero costo. Il pagamento sarà dilazionato in dodici mesi e le rate potranno essere versate tramite bollettini di conto corrente postale o con addebito diretto sul proprio conto corrente bancario. Possono usufruire della formula *Prestitempo-abbonamento annuale Fs della Lombardia* tutti i titolari di reddito dimostrabile, con età compresa tra i 18 e i 70 anni. L'abbonamento annuale verrà spedito direttamente a casa dopo pochi giorni dalla presentazione della domanda di rateizzazione del rimborso. La prima rata decorrerà dal mese successivo al ricevimento dell'abbonamento annuale. Il modulo di rateizzazione può essere richiesto presso alcune biglietterie Fs della regione e presso alcune agenzie della Deutsche Bank e della Banca Popolare di Lecco.
È stato istituito il numero telefonico 02/29000581, al quale è possibile rivolgersi (nei mesi di luglio e di settembre - orari di ufficio), per avere tutte le informazioni e i chiarimenti relativi all'offerta commerciale.

Bus integrativi sulla linea Colico-Chiavenna

Dal 1° giugno scorso e fino al prossimo 27 settembre sulla linea Colico-Chiavenna funziona un servizio integrativo con bus, gestito dall'autolinea Stps di Sondrio. Sulle autocorse in partenza da Colico alle ore 9.45, 13.40 e 20.45 nel periodo 16 giugno/27 settembre 1997 sono ammessi anche i viaggiatori in possesso di abbonamenti Fs a qualsiasi tariffa, di biglietti Fs gratuiti e di biglietti da, per e oltre la stazione di Colico. Per viaggi di corsa semplice o di doppia corsa tra Colico e Chiavenna e le stazioni intermedie della tratta, i viaggiatori devono acquistare il biglietto dell'autolinea Stps.

G. B. R.

La linea Sulmona-Isernia compie un secolo

Il 18 settembre 1997 ricorre il centenario della linea ferroviaria Sulmona-Isernia. Un secolo fa il geografo piemontese G. Straffo-rello, commentando l'evento dell'inaugurazione, diceva della linea: «... una delle più cospicue e caratteristiche compiute in questi ultimi anni, congiunge, con uno sviluppo tortuoso di 128 chilometri, le due città. (...) Fra queste due estremità, ergesi una regione montuosa, che ora si stende in ampii altipiani non alberati in gran parte e con clima frizzante anche nelle state, ed ora si restringe sui dorsi di aspre giogaie, che dominano vallate coltivate a cereali ed a pascoli, eccetto alle due estre-

mità ove vegetano l'ulivo e la vite. La conformazione dell'Appennino è ivi bizzarra in sommo grado. (...) La nuova linea ferroviaria, con ventidue stazioni, attraversa paesi pittoreschi ma poveri di industrie, onde potrà l'alpinista girovago ammirare il dorso dirupato della Majella, e potrà parimenti il paesista contemplare il profilo vaporoso del Matese. (...) Questa nuova linea Solmona-Isernia, che deve aver costato circa 70 milioni, fu studiata ed eseguita in circa sei anni dalla Società delle Ferrovie Meridionali. Le difficoltà superate, a cagione della topografia alpestre della regione e di altri ostacoli stradali e climatici, costituiscono un nuovo trionfo dell'intelligenza e del lavoro». La linea Sulmona-Carpinone, che raggiunge quota 1.269 metri, in pieno Appennino, permette itinerari unici, toccando due Parchi nazionali, oasi e riserve, belle località turistiche e centri di interesse storico-culturale, con potenzialità ancora tutte da sviluppare. L'emigrazione e la mancanza di insediamenti industriali e produttivi hanno portato a considerare questa linea un cosiddetto "ramo secco". Negli ultimi anni, la riscoperta della natura e l'ecoturismo hanno contribuito a valorizzare il treno come vettore per raggiungere i parchi e le belle mete appenniniche. La celebrazione del centenario della Sulmona-Isernia assume dunque una valenza particolare, rappresentando una significativa occasione per avviare il processo di valorizzazione e promozione turistica dell'Appennino Abruzzese-Molisano. Con il contributo delle Istituzioni si può determinare un'inversione di tendenza verso le linee secondarie, rendendole centro di interesse per operatori turistici, associazioni naturalistiche e culturali.
In tale contesto è stato costituito il Comitato Promotore per la Celebrazione del Centenario della Ferrovia Sulmona-Isernia, del quale fanno parte le Province di Isernia e L'Aquila, le città di Sulmona e Isernia e le Associazioni di dopolavoro delle due città. Le Fs sono rappresentate dalle Direzioni regionali del trasporto locale Abruzzo e Molise. La Celebrazione vede anche il patrocinio delle Regioni Abruzzo e Molise. Le Regioni e gli Enti locali sono impegnati a dotarsi di strumenti legislativi per promuovere l'uso del treno mediante protocolli d'intesa con Fs, accordi e leggi sui parchi e sullo sviluppo turistico.
Il Centenario sarà celebrato nelle città di Isernia e Sulmona con una serie di iniziative (manifestazioni, convegni, mostre fotografiche) previste per il **18, 19 e 20 settembre**.
Per informazioni sul programma si può telefonare alla Direzione regionale Fs del Molise n. 0874/311133.

Rodolfo Valentini

Trenonatura

Sulla linea Asciano-Monte Antico, riaperta lo scorso anno come ferrovia turistica grazie al progetto *Trenonatura* finanziato dalla Provincia di Siena, si ripete anche per il 1997 l'iniziativa di viaggi con le caratteristiche automotrici d'epoca Aln 773 e Aln 990, riverniciate con i colori originari. Dopo una pausa estiva, il servizio sarà ripreso **il 14 settembre e proseguirà di domenica fino al 19 ottobre**.
La linea attraversa la zona delle Crete senesi e la vallata del fiume Orcia, ai piedi del Monte Amiata, un territorio di particolare valore ambientale, rimasto estraneo a fenomeni di urbanizzazione e industrializzazione. La riapertura della linea è anche finalizzata al recupero e alla conservazione di un'infrastruttura che costituisce un interessante patrimonio di archeologia industriale. Questo il calendario: **14, 21, 28 settembre; 5, 12, 19 ottobre**. Gli orari dei treni e dei convogli ordinari in coincidenza con il Trenonatura sono consultabili nell'Orario Ufficiale sull'inserto nei Quadri D.
Per informazioni: *Ufficio Accoglienza Clienti Fs tel. 0577/207413; Ufficio Turismo Amministrazione provinciale di Siena tel. 0577/241254; Azienda di Promozione turistica Siena 0577/280551.*
Per saperne di più: consigliamo ai nostri lettori una pubblicazione di **Stefano Maggi**, coordinatore dell'Associazione di volontariato "Ferrovia Val d'Orcia" direttamente coinvolta nel progetto Trenonatura (i volontari si occupano della pubblicizzazione dell'iniziativa, della valorizzazione delle attrattive turistiche esistenti lungo la linea, della vendita dei biglietti e dell'assistenza ai clienti): *La ferrovia per la Maremma (1859 - 1994)*, Nuova immagine editrice (Via San Quirico, 13 Siena - tel. 0577/42625).

Agevolazioni per il turista in Umbria

Crediamo di dare una buona notizia nel confermare la proroga di *Week-End in Umbria*, la cui scadenza era prevista il 1° agosto. L'iniziativa prevede che i viaggiatori giunti in treno nelle città di Assisi, Orvieto, Spoleto e Todi nei fine settimana (dalle ore 14.00 del venerdì alle ore 24.00 della domenica e nei giorni festivi infrasettimanali), possano acquistare presso le biglietterie Fs e la biglietteria Fcu di Todi, un biglietto di libera circolazione per tutte le linee urbane al prezzo di lire 2mila valevole per il week-end. L'acquisto è subordinato alla presentazione del biglietto Fs, non scaduto di validità e con destinazione una delle città d'arte, che dovrà essere conservato unitamente al biglietto bus. **G.P.**

Charter News

IN CALABRIA:
UN TRENO... UN SOGNO:

Non è solo un'iniziativa turistica quella promossa dal Marketing Turismo e Charter, dagli Assessorati al Turismo della Provincia di Bologna e della Regione Calabria, dall'Aministrazione provinciale e dall'Apt di Vibo Valentia, dal Comune di Treviso e dal Tour operator "Robintour".
Dal 16 al 22 settembre una settimana di vacanza, partendo alla scoperta delle spiagge che hanno ospitato Ercole ed altri personaggi mitologici, godendo della bellezza di una regione nel cuore del Mediterraneo e compiendo un gesto di solidarietà! Quale? Contribuire a creare lavoro ed occupazione in Calabria ed



Buonconvento, aprile 1996; 625.142 "Trenonatura" a vapore

aiutare un gruppo di missionari, volontari e ragazzi a realizzare il loro sogno: veder completata la scuola di "Santa Maria de Los Angeles" in Paraguay. Come? Prendendo un treno "turistico charter" per una vacanza a Vibo Valentia, la perla del turismo balneare calabro, con dodici splendidi giorni di mare, di estese spiagge, di interessantissime visite negli antichi luoghi della Magna Grecia.
Anche il prezzo è un sogno! 775mila lire la quota di partecipazione, comprensiva di pensione completa in hotel a tre stelle, viaggio in treno turistico charter riservato, transfer passeggeri e bagagli dalla stazione all'hotel, servizio spiaggia, due escursioni e visita ai bronzi di Riace, un pranzo tipico ed una serata folk in borgo medievale, assistenza costante con accompagnatore durante il viaggio e durante il soggiorno.
Partenze dalle stazioni di: Treviso, Venezia S.L., Mestre, Padova, Rovigo, Ferrara, Bologna, Firenze C.M., Arezzo, Orte e Roma Tiburtina. Possibilità di collegamento anche dalle linee Milano/Bologna e Ancona/Bologna.
Informazioni e prenotazioni presso le Agenzie di viaggio del circuito Robintour.

BOLOGNA FIERE... FERMATA SPECIALE PER I TRENI DI SAIE E CERSAIE

Prosegue il ricco calendario delle manifestazioni di *Bologna Fiere* per l'autunno 1997, con due importantissimi appuntamenti: *Cersaie* (Salone Internazionale della Ceramica per l'Edilizia e l'Arredo bagno) **dal 30 settembre al 5 ottobre**, e *Saie* (Salone Internazionale della Ceramica per l'Edilizia) **dal 15 al 19 ottobre**.
Nell'occasione, grazie all'accordo tra Marketing Turismo e Charter e Bologna Fiere, saranno realizzati collegamenti con treni charter con fermata speciale a Bologna Fiere, direttamente davanti all'ingresso dei padiglioni fieristici. I treni saranno riservati agli espositori, alcuni anche ai visitatori, e collegheranno ogni giorno la Fiera con le località di affluenza alla manifestazione (luoghi di ricettività alberghiera degli espositori ed operatori del settore). Per *Cersaie* ogni giorno collegamenti con Sassuolo, Modena, Formigine, Rubiera, Rimini, Faenza, Imola e Porretta. Per *Saie* ogni giorno collegamenti diretti con la Riviera: Rimini andata e ritorno.
Per informazioni: Marketing Turismo e Charter Fs (Piazza Unità d'Italia, 1 - 50123 Firenze), tel. 055/2352796 - fax 055/2352266.

Lettere&lettere

COME ABBONARSI AD "AMICO TRENO"

Riassumiamo, di seguito, le modalità per sottoscrivere l'abbonamento al nostro periodico.
L'abbonamento annuale ad "Amico Treno" costa:
- 15mila lire (30mila per l'estero)
- 10mila lire per i possessori di abbonamento mensile Fs o integrato.

È gratuito soltanto:
- per i possessori di abbonamento Fs annuale (o Plus 13 mesi)
- per i possessori di abbonamento Fs integrato annuale (escluso "Metrebus Roma")
- per chi decide di acquistare la "Carta Amicotreno".

Per richiedere l'abbonamento alla rivista è necessario eseguire un versamento in conto corrente postale, specificando in stampatelo sul bollettino i propri dati:
cognome - nome - indirizzo - età - professione - n° di telefono.
Il numero di conto corrente è: **22771208**
intestato a **Ferrovie dello Stato S.p.A. - Amico Treno - Piazza Freud n° 1, 20154 Milano.**

Per il versamento si può utilizzare il modulo di conto corrente, in parte precompilato, allegato al periodico.

N. B. Per accelerare le procedure di abbonamento, consigliamo ai richiedenti di inviare alla redazione di "Amico Treno" (Corso Magenta n° 24, 20123 Milano - fax n° 02/72439464) una comunicazione, allegando fotocopia della ricevuta del versamento.

- Il richiedente in possesso di abbonamento mensile Fs o integrato dovrà indicare nella causale di versamento il tipo di abbonamento e il numero.
- Il richiedente in possesso di abbonamento Fs integrato annuale dovrà *solo* inviare alla redazione di "Amico Treno" una comunicazione
  - specificando i propri dati (cognome, nome, indirizzo, età, professione, n° di telefono)
  - e allegando fotocopia del proprio abbonamento.
- Il richiedente che ha acquistato la "Carta Amicotreno" avrà automaticamente diritto all'abbonamento gratuito al giornale.

Vi ricordiamo che abbiamo previsto anche un'altra modalità (ancora più facile) per abbonarsi ad "Amico Treno" (o per acquistare "Carta Amicotreno"): basta telefonare ad uno dei seguenti numeri e un nostro incaricato combinerà con voi un appuntamento per ritirare il contante (o l'assegno) e registrare i vostri dati.

Abruzzo	085/4210954
Alto Adige	0471/973668
Basilicata	0971/54546
Calabria	0965/331334
Campania	081/5625223
Emilia Romagna	051/262194
Friuli V. G.	0432/506714
Lazio	06/5884294
Liguria	010/252577
Lombardia	02/29002482
Marche	071/2071054
Molise	0874/311133
Piemonte	011/6699436
Puglia	080/5213848
Sardegna	070/652240
Sicilia	091/6170224
Toscana	055/289543
Trentino	0461/891407
Umbria	075/5006186
Valle d'Aosta	0165/239541
Veneto	041/716309

Come richiedere i numeri arretrati di "Amico Treno"

I numeri arretrati di "Amico Treno" costano **4mila lire** a copia (**8mila lire** per spedizioni all'estero).
Chi desidera la spedizione al proprio domicilio di numeri arretrati della rivista dovrà:
- effettuare un versamento in c/c postale (per un importo complessivo pari al numero di copie richieste). Il numero di conto corrente è: **22771208**
intestato a **Ferrovie dello Stato S.p.A. - Amico Treno - Piazza Freud n° 1, 20154 Milano**;
- inviare alla redazione di "Amico Treno" (Corso Magenta n° 24, 20123 Milano - fax n° 02/72439464) una comunicazione, specificando
  - i propri dati (cognome, nome, indirizzo)
  - il numero (mese) e l'anno della/e copia/e che vuole ricevere

e allegando fotocopia della ricevuta del versamento effettuato.

In questo esordio d'estate, con il varo a tutti gli effetti della "Carta Amicotreno", arrivano i primi segnali di allarme. Molti possessori della Carta hanno richiesto - come era in loro diritto - copia scontata o gratuita dell'Orario Ufficiale *In treno* ad edicolanti che "cadevano dalle nuvole". Non ci consola il fatto che la mancata informazione sia addebitabile all'impresa privata alla quale è stata affidata la distribuzione dei fascicoli (e che nel frattempo ha rimediato al disguido), non rimane che scusarci. Molte vostre lettere contengono informazioni - per noi preziose - sui tempi di consegna postale del giornale in abbonamento. Stefano David, di Bressanone (Bolzano), ci informa: «Devo dire che da gennaio la rivista arriva sempre ai primi del mese, per cui, sotto questo aspetto, vi ringrazio, avevate promesso di migliorare il servizio, e ci siete riusciti!». Marco Scaglione, di Nizza Monferrato (Asti), ci segnala la stessa cosa, ma aggiunge un sospetto: «... allora non era colpa delle Poste italiane!». Gaetano Mormina da Avola (Siracusa) invece ci scrive: «Caro Amico Treno, quando non ero ancora abbonato, ricevevo la rivista "puntualmente"; ora, da quando decisi di abbonarmi, non ho più visto arrivare la piacevole pubblicazione. Che succede? Distinti saluti». I quesiti posti meritano una piccola spiegazione. Mettere a pagamento la rivista per noi significava anche curare con estrema attenzione tutti i passaggi, dalla chiusura del giornale al recapito a domicilio. Il numero doppio di marzo/aprile ci ha consentito di riorganizzare le fasi di lavorazione anticipando la consegna in

tipografia di tutto il materiale. Altro momento cruciale è quello della etichettatura delle copie sulla base degli elementi forniti dalla nostra banca dati; anche qui con alcuni accorgimenti siamo riusciti a "rosicchiare" tempo. Rimangono però le incognite dalla consegna dei giornali alle Poste in poi. Non ci piace intonare il solito vecchio ritornello sui ritardi postali, anche perché segue inesorabilmente quello sui ritardi dei treni, sulle stagioni che non sono più come una volta, e via celiando. Sappiamo che in molte zone d'Italia le Poste lavorano con pochi operatori rispetto alle necessità (e il fenomeno è geograficamente imparziale, anche a Milano per molti mesi si sono registrati numerosi disguidi). L'intero settore ha bisogno dunque di una efficace opera di riorganizzazione, ma questo esula dalla portata della nostra redazione, che può limitarsi ad esporre puntuali solleciti di consegna.

Un ringraziamento particolare a Luca Cadonici di Milano, Enrico Ialongo di Sabaudia (Latina), Antonio Mocciola di Napoli e Maurizio Orfei di Perugia che, insieme ad altri lettori, ci hanno segnalato quelle linee ferroviarie dismesse riconvertibili in interessanti itinerari turistici. Grazie anche a nome di Albano Marcarini, curatore della rubrica "Treno ti riciclo".

Chi non ha bisogno, di tanto in tanto, di qualche parola gentile di incoraggiamento? Noi sì, per questo siamo riconoscenti a: Fabio Arceri - Tivoli (Roma), Michele Banzato - Padova, Emilio Berruti - S. Giuseppe di Cairo (Savona), Giuseppe Bonavita - Salerno, Marco Borghetti - Sarezzo (Brescia), Davide Cantoni - Milano, Vittorio Cantù - Bracciano (Roma), Lorenzo Capitani - Sesto San Giovanni (Milano), Duilio Caroti - Genova, Salvatore Fiengo - Portici (Napoli), Alberto Fontana - Collegno (Torino), Mario Giani - Saronno (Varese), Augusto Lavezzoli - Milano, Leonardo Lenzi - Viareggio (Lucca), Mario Manganiello - Torino, Sergio Manini - Albinea (Reggio Emilia), Daniela Marcheschi - Lucca, Giovanni Molfo - Messina, Giovanni Monforte - San Donà di Piave (Venezia), Paolo Novati - Airuno (Lecco), Giovanni Obbermito - S. Giusto Canavese (Torino), Gabriela Oviedo - Cremona, Stefano Rota - Milano, Lino Tarquini - Montespertoli (Firenze) e Giuseppe Venezian - Milano. La gentilezza viaggia anche via e-mail, siamo dunque grati ad Alberto Blanc di Torino, Fabio Brignone di Albissola Superiore (Savona), Luca Cadonici di Milano, Sergio Cassitti di Bolzano, Guido Alberto Catasta di Cernusco Sul Naviglio (Milano), Paolo Cotti Cometti di Venezia, Massimiliano Rossi di Trescore Balneario (Bergamo), Mario Vacchetto di Luserna San Giovanni (Torino).

Infine vogliamo ringraziare Tommaso Filippetti di Fano (Pesaro), laureato a pieni voti presso la Facoltà di Architettura dell'Università di Firenze, per averci inviato un estratto della sua interessante tesi di laurea dal titolo: *Il recupero della ferrovia Fano-Urbino*. Riprodotta una copia per noi, l'originale è stato consegnato alla Biblioteca "Cesare Pozzo" della Società Nazionale di Mutuo Soccorso - una delle poche in Italia specializzate sui trasporti - con sede a Milano (tel. 02/66726209). Su questa "storica" biblioteca promettiamo di ritornare su uno dei prossimi numeri, nel frattempo a Tommaso vanno i nostri sinceri auguri.

ALBA TRAGICA

Inizio del viaggio o inizio del viaggio tentato o inizio del non/viaggio. Occhi aperti: i numeri della radio-sveglia dicono 03.33; ancora non è l'ora, dormi! Ma tac! E gli occhi si riaprono, 04.12, no! È ancora presto, ricerchiamo il sonno; 05.12, la musica interrompe il dormiveglia agitato, mentre non volevo farla suonare, per non disturbare mio marito coricato accanto a me. Blocco la prima e subito dopo la seconda sveglia, caricata per prudenza, pensando ad una interruzione di energia elettrica. La seconda funziona infatti a pile. Ore 05.12, mi alzo in fretta.

Veloce... veloce... il solito tran-tran di ogni mattina, in bagno, in cucina, i vestiti già pronti sulla sedia in tinello. Prima di uscire uno sguardo a Televideo: 102, 103, 120, 140. Forse oggi sono fortunata, non sono programmati né scioperi dei treni (me ne servo per le tratte Livorno-Cecina e Cecina-Saline), né degli autobus (da Saline a Volterra e viceversa).

D'altra parte ce n'è stato uno di 24 ore effettuato dai capistazione mercoledì 19 e uno degli autobus giovedì 20. Ce ne saranno altri due con le stesse modalità il 3 e il 10 aprile, ma per ora non pensiamoci. Giro a pagina 405: no, non c'è neppure bisogno dell'ombrello, dice il meteo. Ma prima di uscire do un'occhiata al cielo per trovarne conferma. Deposito la spazzatura nel cassonetto, passando per Piazza Dante adopero i contenitori del vetro e della plastica e così buttando i rifiuti di casa cerco di lasciarmi dietro ad ogni sacchetto e ad ogni bottiglia i problemi della famiglia per poter affrontare una bestia cornuta, verde, graffiante che cerca di attanagliarmi man mano che vedo la sagoma della stazione che si staglia sinistra, nell'aria frizzante, ancora scura, leggermente brumosa: è l'ansia, l'ANSIA DEL PENDOLARE.

Ed eccomi finalmente davanti al tabellone dove possiamo leggere il nostro futuro prossimo meglio di una chiromante in una mano o in una sfera di cristallo:

05.04 Rapido 462 Reggio Calabria: ritardo imprecisato
05.17 IC 4897 Torino: ritardo 2h e 10'
05.42 Regionale 858 Grosseto: treno soppresso
06.04 Regionale 659 Cecina.

Dunque forse il treno per Saline oggi c'è, ma quando arriva, in ritardo perché ha dovuto dare la precedenza al rapido per Roma, all'Intecity e a due (!!!) treni merci, siamo in pochi a salire. Altri, dopo 20 minuti di silenzio assoluto da parte dell'altoparlante, temendo il peggio hanno scelto di utilizzare anche oggi le automobili (quelli che andavano solo a Rosignano o a Cecina).

Salgo, prendo la "Settimana Enigmistica", per non pensare al capo d'Istituto ed alla segreteria che brontola quando arrivo a scuola con le giustificazioni delle Fs, per non pensare alle ore (4, 5, 6 ore al giorno della mia vita) che se ne vanno nel vento su questi sudici sedili degli scompartimenti, sulle panchine della stazione di Cecina, in piedi alla stazione di Saline, dove non esiste biglietteria, non esiste sala d'aspetto, non esistono panchine e dove i bagni esistono, ma hanno le porte murate, però con la luce accesa dentro!!!

Non siamo nel quarto mondo, siamo nella cosiddetta Toscana progredita, culla di civiltà, dove c'è un'insegnante che arriva in classe alle 7.55 trafelata, stracca, stralunata e cerca di ricomporsi per dare nonostante tutto il meglio di sé agli alunni delle sue sei classi.

Ed allora cari Berlinguer e Burlando (basta il nome!) abbiate pietà di me: che abbia il trasferimento o che i trasporti migliorino, perché io e tutti gli altri come me possiamo veramente viaggiare e non andare in paranoia, aranoia, ranoia, anoia, noia, noiaaaaaa.

VIAGGIARE, VOLTEGGIARE, VANEGGIARE...

Ore 03.33, ancora non è l'ora, dormi...

Gloria Bacci Allori - Livorno

Di solito quando ci vengono segnalati particolari ritardi facciamo delle indagini, per spiegare ai nostri lettori le cause degli inconvenienti. Purtroppo questa volta non possiamo farlo. La signora Bacci Allori non ci dice la data di questo suo viaggio. Probabilmente per lei è un dettaglio di scarsa importanza: ogni viaggio è uguale all'altro. E d'altra parte a cosa le servirebbe sapere che quella mattina (quella notte!) i treni erano stati bloccati da un guasto improvviso, da un incidente o da un nubifragio? Che il ritardo sia causato dall'uno piuttosto che dall'altro motivo, per la nostra amica le conseguenze non cambiano. Paradossalmente, anche quando (qualche volta capita!) i treni viaggiano in orario le ore che le vengono sottratte rimangono sempre troppe.

È vero si tratta di una situazione eccezionale, ma sono tantissimi i pendolari che vivono esperienze analoghe e che hanno necessità di collegamenti più veloci e frequenti, di treni più confortevoli e puntuali. Di tutto ciò, dei nostri limiti, dei nostri progetti e dei nostri sforzi parliamo molto spesso. Questa volta, però, lo confessiamo, è difficile trovare il tono giusto, e non perché ci manchino argomenti validi. Sarà perché la nostra lettrice ha suscitato in noi un forte senso di solidarietà ed una fortissima simpatia, sarà perché la sua denuncia è resa ancora più cruda e disarmante dalla mancanza di accenti polemici o sgarbati, ma vorremmo poter rispondere solo con i fatti. Non è facile, ma sul nostro impegno potete scommetterci. Speriamo di poter registrare anche quello di altri soggetti. Per rendersi conto di come stiano effettivamente le cose l'esempio della linea Cecina-Saline capita a proposito. Siamo infatti di fronte ad una tratta che, pur interessando una zona con caratteristiche ambientali e paesaggistiche di grande rilievo, è considerata a scarso traffico. Le prospettive erano estremamente preoccupanti: si parlava di una sua chiusura a settembre. Gli sforzi compiuti dalla Direzione Regionale Fs della Toscana, insieme alla Provincia di Pisa e agli Enti locali interessati, hanno per il momento scongiurato questa eventualità e si stanno concretizzando in un piano per il recupero dei fabbricati ferroviari e per la realizzazione di un sistema di integrazione tariffaria e vet-

torniale in tutto il comprensorio. Molto dipenderà comunque anche dall'esito dei progetti di valorizzazione turistica della zona. Per garantire la sopravvivenza della linea anche a lungo periodo occorrerà tuttavia lavorare ancora molto.

AL MOMENTO DEL BISOGNO

Mi spiace - ed i motivi sono più che ovvi - dover segnalare che nelle toilette (signore e signori) della stazione di Gorizia (sì, Gorizia, non Roccacannuccia o una qualsiasi stazione del Meridione) mancano sempre carta igienica, sapone, tovaglioli o asciugatoio elettrico. Chissà che nella vicina stazione della consorella slovena Nova Goriça le cose non vadano meglio... Aiuto!
Complimenti, per contro, ai responsabili degli scali di Villa San Giovanni e di Cervignano del Friuli, i cui servizi igienici sono sempre ben tenuti.
Rinnovo il mio apprezzamento per la rivista e porgo distinti saluti.

Salvatore William Sanfilippo - Gradisca d'Isonzo (Gorizia)

Nell'agosto del '96 entrai - ahimè - nei servizi igienici della stazione di Messina Centrale. Non avrei mai potuto credere, se qualcuno me lo avesse riferito, che esistesse ancora oggi qualcosa del genere: uno schifo, un vero schifo! Uno dei pochi gabinetti era chiuso, fuori uso; mancavano sapone, carta igienica, tovaglioli, asciugatoi elettrici; i locali erano sporchi, più di uno sporco porcile! Mai visto nulla di simile negli ultimi decenni (sic!).
Ebbene, sono ricapitato - ahimè ed ahimè! - in quei locali nel tardo pomeriggio del 15 febbraio scorso ed ho trovato la stessa, vergognosa, schifosa, assolutamente ingiustificabile situazione (anche il gabinetto chiuso). Me ne sono lamentato nell'immediatezza con il dirigente di turno, che - poverino - non sapendo che dirmi ha candidamente "confessato" che i locali in uso al personale ferroviario di quella stazione sono probabilmente in condizioni addirittura peggiori (e avrebbe voluto mostrarmeli). E non finisce qui. Sulle navi traghetto delle Ferrovie la situazione è identica. Vergogna!
Sono a disposizione di chicchessia per rispondere di queste mie affermazioni, di questa protesta che è pure denuncia, anche davanti all'autorità giudiziaria. Tanto Le segnalo, egregio dottor Pino, fiducioso che la voce di un "Amico" possa concorrere a sistemare le cose com'è giusto che sia. La ringrazio per la cortese attenzione.
P.S. Nella stazione di Gorizia i servizi igienici non lasciano più a desiderare.

Salvatore William Sanfilippo - Gradisca d'Isonzo (Gorizia)

Caro "Amico Treno", ti scrivo per farti sapere ciò che sta avvenendo nell'ambito della stazione di Firenze S. Maria Novella, dopo di che avrai motivo di meravigliarti ed indignarti come, ancor prima, è accaduto a me.
La suddetta stazione - la cui importanza è inutile sottolineare - è da alcuni mesi priva di servizi igienici, poiché l'unico gabinetto accessibile è assoggettato al pagamento di 500 lire. Per conseguire questo obiettivo, che ritengo assolutamente ingiusto, riprovevole e vessatorio, si è agito con furbizia e determinazione, degne di miglior causa.
Mi spiego. Fino ad alcuni mesi or sono, adiacenti al binario n° 5 c'erano due gabinetti, uno gratuito, l'altro a pagamento. Fatti i lavori di ristrutturazione e miglioria, i due gabinetti furono accorpati e assoggettati al pagamento dell'iniquo balzello di 500 lire, richiesto anche ai clienti (ora i viaggiatori sono chiamati così) muniti di titolo di viaggio. Nel contempo, e qui sta la vergognosa furbizia (che sfiora la perfidia), sono stati chiusi i due gabinetti (uomo e donna) adiacenti al binario n° 16, in modo da convogliare l'utenza verso l'unico gabinetto aperto al pubblico, quello a pagamento.
Ho parlato di vergognosa furbizia a ragion veduta, poiché i due gabinetti ora chiusi erano e sono in ottime condizioni di efficienza e, comunque, in questi mesi di loro chiusura non è stata intrapresa alcuna opera di ordinaria o straordinaria manutenzione e, per quanto si può vedere dall'esterno, sembrano adibiti a deposito di carta igienica. L'operato della dirigenza locale delle Fs, scusami l'eufemismo, non sembra proprio degno di lode.
Oltre che la mancanza di correttezza e di lealtà verso i "clienti", mi pare di notare la commissione di violazione di legge. Si violano senz'altro le leggi sanitarie e, forse, anche le norme del codice penale. Interruzione di pubblico servizio? Estorsione? Che ne pensi "Amico Treno"? Un reclamo scritto da me e presentato in stazione ha avuto risposta solo dopo due mesi e dopo numerosi solleciti anche da parte della Federconsumatori di cui sono socio. Una risposta patetica per la mancanza di serie argomentazioni: oltre le parole, il vuoto. (...)

Claudio Lensi - Pisa

Sono un cliente abituale delle Fs, fin dal lontano 1948, quando, lavorando a Milano, partivo da Voghera il lunedì mattina, quasi sempre su di un confortevole "carro bestiame con panchine" e vi facevo ritorno il sabato alle ore 14.00 su di un convoglio migliore: vetture anni 1914-20 con corridoio centrale e sportelli ad ogni comparto. Ora, data l'età, utilizzo continuamente la carta d'argento su alcuni percorsi abituali, sia per lavoro, sia per gli itinerari festivi che comprendono anche Milano.
Il giorno 5 gennaio mi sono accorto per la prima volta che alla Stazione di Milano Centrale i gabinetti sul lato destro (entrando in stazione) sono stati eliminati e l'aspetto dei locali in corso di allestimento al loro posto fanno presumere altri usi. Poiché dimezzare i gabinetti in una stazione come la "Centrale" di Milano, dato che erano già appena sufficienti nel 1948 oltreché ai nostri giorni è cosa talmente assurda da essere incredibile e, tenuto conto dell'insufficienza di quelli a pagamento, per giunta ubicati in posizione poco visibile ed infelice - che costringe i malcapitati a fare un'assai scomoda fila indiana in salita lungo una scala sulla quale, a volte, si procede gradino per gradino - mi pare cosa doverosa da parte del Compartimento Fs di Milano o di altri competenti in merito precisare, sia attraverso questo giornale, sia con un avviso in stazione, se e dove i gabinetti eliminati saranno ripristinati, oltre ad indicare, per le persone non pratiche della stazione, la posizione degli altri rimasti. La suddetta eliminazione (se veramente è tale) è inspiegabile, anche alla luce dei tanto sbandierati intenti di rilancio delle Fs ed al confronto di quanto fatto in altre stazioni italiane, ad esempio in quella di Genova P. Principe dove sono stati rifatti completamente, ampliati e dotati di ricambio d'aria forzato e di personale per la pulizia e la sorveglianza (cosa che, fra l'altro, scoraggia maniaci e sporcaccioni).
Io stento a credere che proprio a Milano, orgogliosamente battezzata "capitale morale d'Italia" si voglia imporre una simile onta! Quindi io spero proprio che i Dirigenti del Compartimento di Milano non siano, come molti statali, veri burosauri da scrivania e, oltre a fare anch'essi qualche viaggio in treno, facciano dei sopralluoghi sul posto dei vari lavori, per rendersi conto delle necessità del pubblico e dei vari problemi. (...)
Io spero anche che, nell'ambito di eventuali programmi di rinnovamento spesso annunciati da "Amico Treno", non si pensi solo a trasformare la "Centrale" in un vero e proprio centro commerciale con punti di vendita già finora in soprannumero rispetto alle ridotte esigenze dei viaggiatori, ma anche a rifare tutti i servizi igienici.
È un'esigenza di civiltà! Sì, perché, Signori, la civiltà, per i popoli civili, si misura anche e soprattutto da queste cose indicative della pulizia, specie in tempi di gravi malattie infettive.
La civiltà di Roma antica non consisteva in concetti morali di bontà, pace e amore fraterno, poi portati dal Cristianesimo, ma dal fatto che essa possedeva acquedotti, terme, case pulite e sontuose, nonché vespasiani, dal nome del saggio imperatore che li inventò. I cosiddetti barbari erano tali in quanto non possedevano tutto ciò! (...).

Ugo Baldi - Voghera (Pavia)

L'argomento di queste lettere ci permette di riprendere in parte il tema che è stato il filo conduttore del numero di giugno: la pulizia degli ambienti ferroviari. Abbiamo riunito le quattro comunicazioni perché insieme possono offrire un campione abbastanza rappresentativo del giudizio espresso dai viaggiatori su un aspetto del problema, riferendosi ciascuna di esse ad un impianto di ampie dimensioni della nostra Penisola: Gorizia (Nord est), Messina Centrale (Sud), Firenze S.M.N. (Centro) e Milano Centrale (Nord). Stazioni di grande movimento, "aperte" alla città, nelle quali l'uso delle toilette, spesso, non è riservato ai soli clienti delle Fs.
L'insoddisfazione dei nostri lettori è pienamente condivisibile: anche noi, viaggiando, abbiamo avuto modo di constatare di persona lo stato non certo esemplare in cui versano i servizi igienici di alcune stazioni (e - a onor del vero - di tanti altri locali aperti al pubblico, soprattutto se assiduamente frequentati).
E dobbiamo ammettere che, da comuni utenti, di fronte alla sporcizia dei bagni di cui siamo costretti a servirci (pensiamo anche alle soste in autostrada o sul molo prima di un imbarco), per immediata associazione, il nostro "J'accuse" è riferito all'indolenza e all'incuria di chi si occupa della pulizia dei servizi, raramente alla maleducazione di chi li usa.
Ma entriamo nel merito della questione. A Gorizia le toilette di stazione sono sempre aperte e il loro uso è gratuito. Ogni giorno, al mattino presto, i locali vengono puliti a fondo e poi, nell'arco della giornata, si ripetono altri interventi per cercare di garantire igiene e decoro.
In occasione dei lavori di ristrutturazione (conclusi nel 1992), durante

i quali è stato realizzato il servizio per i disabili, sono stati applicati nuovi portarotoli per la carta, portasapone e portasalviette (si è fatto uso di materiali di buona qualità). Da allora, a causa di frequenti atti vandalici, questi accessori sono stati sostituiti - con una spesa peraltro non trascurabile - numerose volte e sempre, purtroppo, inutilmente.
L'ordinaria manutenzione e le operazioni di pulizia non sono molto dissimili nelle altre stazioni, incluse quelle di Cervignano del Friuli e di Villa San Giovanni, che il signor Sanfilippo nel suo scritto cortesemente cita a confronto.
Comparando le diverse situazioni, si può arrivare alla conclusione, in verità non molto originale, che la conservazione di tutto ciò che è d'uso pubblico si giova in misura determinante del rispetto e del senso civico degli utilizzatori. Ed è superfluo aggiungere che le probabilità di incontrare qualcuno che disprezzi le cose di comune utilità aumentano in proporzione al numero dei fruitori del servizio pubblico. È questo il caso della stazione di Messina Centrale, un impianto interessato oltre che dal "tradizionale" traffico ferroviario anche da quello automobilistico per il traghettamento. I servizi igienici di questa stazione sono controllati quotidianamente dagli organi ispettivi, che si accertano della regolarità degli interventi di pulizia e manutenzione (è previsto un presenziamento continuo delle ritirate pubbliche dalle 6 alle 22). Dallo scorso anno, le Fs hanno adottato alcuni provvedimenti per limitare l'accesso in stazione, cercando così di assicurare una migliore utilizzazione delle strutture a disposizione dei viaggiatori. Per la fine del '97 sono programmati lavori di ristrutturazione e ampliamento dei locali.
La nuova organizzazione dei servizi igienici della stazione di Firenze S.M.N. deve essere intesa nel medesimo "spirito di prevenzione": senza un efficace controllo non è possibile garantire adeguate condizioni di efficienza dei servizi. È stato pertanto indispensabile istituire una sorveglianza all'ingresso delle toilette, un "filtro" per evitare che in breve tempo la struttura diventasse inutilizzabile. In questo senso va anche interpretato il "contributo" richiesto: nelle intenzioni di chi ha deciso di subordinare la fruizione dei locali al pagamento di 500 lire (il servizio viene reso gratuitamente ai portatori di handicap, che possono disporre di ampi locali ad uso esclusivo) non c'è alcun obiettivo vessatorio né tantomeno un tentativo di estorsione. La motivazione è da ricercare solo nell'esigenza di offrire con continuità un livello di qualità accettabile del servizio. Per inciso, vogliamo mettere in evidenza che, dalla data di apertura delle nuove toilette (11 luglio 1996) alla data del reclamo di Claudio Lensi (12 novembre 1996) ben 310mila persone hanno usufruito dei servizi igienici di Santa Maria Novella e di queste solo 20 hanno reclamato per l'applicazione della tariffa. Comunque, non è prevista per il momento la riapertura a titolo gratuito dei bagni al binario 16.
Le esigenze dei clienti in una stazione - per rispondere infine al signor Baldi - non possono essere circoscritte all'uso delle toilette. Gli interventi di riqualificazione o di riordino di un impianto ferroviario sono sempre progettati e attuati in funzione delle reali necessità di chi si serve della stazione. Ad esempio, nei locali di Milano Centrale prima adibiti a servizi igienici è stata realizzata una sala d'aspetto, per offrire ai viaggiatori in attesa uno spazio confortevole in cui sostare. Cosa direbbe il nostro lettore di Voghera se nello studio del suo medico di fiducia ci fossero i doppi servizi ma una sola angusta stanzetta per i pazienti in attesa della visita? Senza voler in alcun modo minimizzare l'importanza delle sue ragioni, possiamo assicurarle, signor Baldi, che è effettivamente allo studio il programma di rifacimento dei servizi igienici della stazione di Milano Centrale.
Grazie a tutti per le segnalazioni e i suggerimenti, i clienti (C)ATTIVI ci sono simpatici!

MAL COMUNE MEZZO GAUDIO?

Stavo scorrendo la vostra rivista, che mia figlia riceve regolarmente, ed ho letto che lamentavate la scarsità di lettere di protesta (il termine esatto era un altro). Bene eccovene qui una.
Nei lunghi viaggi utilizzo raramente l'automezzo, scelgo l'aereo o in alternativa il treno. Lo scorso mese mi sono dovuto recare a Napoli. All'andata ho preso, da Asti, il Pendolino per Roma tutto è risultato discreto (se non consideriamo la toilette completamente allagata e non usufruibile!).
Al ritorno sono partito da Napoli Piazza Garibaldi (...) con un Intercity proveniente da Reggio Calabria, se ricordo bene verso le 14.
Sono salito in una carrozza riservata per la quasi totalità a non fumatori (sul come riesca poi il fumo a fermarsi ai 2/3 della vettura è un quesito al quale non ho mai avuto risposta).
A Roma il treno si è caricato all'inverosimile. Con mio disappunto ho incominciato a vedere persone, giovani e di una certa età, che tranquillamente si mettevano a fumare nel corridoio riservato ai non fumatori, se non addirittura negli scompartimenti. Ho richiamato queste persone facendo loro notare il divieto ben chiaro affisso ai finestrini. Qualcuno ha smesso o si è spostato lungo il corridoio, uno mi ha fatto osservare che il capotreno, appena passato, non aveva obiettato, altri mi hanno guardato come fossi un extraterrestre ed hanno tranquillamente continuato. Significativa la risposta di un'altra persona che fumava nello scompartimento a fianco: ho chiesto il permesso agli altri. Ho evitato poi di richiamare il capotreno per far rispettare i diritti dei non fumatori (aveva purtroppo molte altre gatte da pelare) e non volevo passare il resto del tempo in treno a litigare con gli altri maleducati passeggeri; mi sono rinchiuso nello scompartimento. A Grosseto il treno si è fermato per aggiungere altre carrozze, ad Asti è arrivato con quasi un'ora di ritardo. Naturalmente avevo pagato il supplemento per un servizio che non mi è stato assicurato. Ho viaggiato e viaggio spesso su treni in altre nazioni ma a livello almeno europeo siamo decisamente nella pattuglia di coda e questo non per fare del solito disfattismo. Le nostre ferrovie, ed in generale tutti i trasporti pubblici, sono carenti e deficitari sotto molto aspetti. La sensibilità civica poi di noi italiani (soprattutto quando agiamo in casa nostra) è spiacevolmente scarsa e non c'è quella attenzione a farla rispettare, almeno da chi a questo è preposto. Penso che non vi arrivino molte lettere "incazzate" per il semplice motivo che molti, dopo aver perso tempo, soldi e buonumore, a causa dei disservizi a cui vanno incontro (ai quali sembra non esistano limiti, se non quelli della fantasia), non hanno più voglia né di scrivervi né di perdere altro tempo disillusi e stufi di essere presi in giro con risposte sul tipo "Se Lei fosse stato un po' in Francia nello scorso dicembre '95" (Amico Treno n. 2/96, pag. 41). Ma perché non in Svezia, Olanda, Danimarca, Svizzera, Germania, Malaysia, Singapore, Giappone ecc.?
Come dire "mal comune mezzo gaudio". Alla fine l'ultima parola è vostra e riuscite sempre a rigirarla a vostro piacere.
Il buffo di tutto questo è che sono nato tra i binari e si può dire allevato sui treni. I miei nonni sono due pionieri delle Ferrovie, un mio zio capostazione e mio padre geometra dell'Ufficio Lavori. Mi piange il cuore dovervi criticare, spero che questa valga almeno un piccolo contributo al miglioramento del servizio. O sono solo un semplice illuso?

Lorenzo Bar - La Morra (Cuneo)

Siamo veramente dispiaciuti che la chiusa ironica di un nostra risposta - nella quale fra l'altro, si parlava di scioperi - possa farci apparire così rassegnati da rallegrarci di "aver compagni in duol".
In realtà la pensiamo in maniera diametralmente opposta e basterebbe a testimoniarlo la semplice esistenza di questa rivista. A scanso di equivoci, però, preferiamo essere più chiari: guardiamo agli altri paesi preoccupandoci soprattutto della distanza che ancora ci separa dagli standard qualitativi dei loro servizi ferroviari. Diciamo di più: vorremmo che il confronto fosse esteso anche ad altri piani. Per esempio al senso civico, per imparare magari che bisogna fumare solo negli spazi in cui è consentito, indipendentemente dal fatto che il capotreno o gli altri viaggiatori ci richiamino. Con un po' di sforzo, poi, potremmo addirittura riuscire ad imparare che quando un treno è affollato e viaggiano con noi persone a cui il fumo dà fastidio sarebbe comunque opportuno spegnere le sigarette, anche se le regole scritte non ci obbligano. Come vede, signor Bar, la pensiamo esattamente come lei, su tutto... o quasi. Su una sola cosa non siamo infatti d'accordo: non è vero che l'ultima parola è sempre la nostra. Il dialogo va avanti da cinque anni e crediamo che continuerà ancora a lungo. Però qualche battuta lasciatecela passare.

DELUCIDAZIONI

Egregio Direttore, innanzitutto le faccio i complimenti per la bella rivista che dirige (parole che avrà già "strasentito"). La mia non è una lettera di complimenti e neppure una lettera di critiche, come quelle che spesso leggo su "Amico Treno", è solo una richiesta personale che le faccio in quanto vedo che si dimostra sempre molto disponibile con coloro i quali chiedono delucidazioni sulla materia ferroviaria. Se non le è di troppo disturbo vorrei sapere (...) la differenza che passa tra linee esercitate a C.T.C. - D.C.O. - Dirigenza Unica. Ringraziandola anticipatamente, porgo distinti saluti.

Francesco Bongioanni - Borgo S. Dalmazzo (Cuneo)

Cercherò di risponderle in stile sicuramente poco tecnico, ma in modo da risultare comprensibile. Una linea esercitata con C.T.C. (Controllo Traffico Centralizzato) è gestita da un Dirigente Centrale Operativo (D.C.O.) che, utilizzando apparati tecnologici in grado di comandare a distanza deviatoi e segnali, regola la circolazione dei treni.
Il Dirigente Unico, invece, regola la circolazione su una linea attraverso la trasmissione di dispacci ai capitreno dei singoli convogli.

CIBI, BEVANDE E REPRIMENDE

Egregio Direttore, innanzitutto desidero presentarmi: mi chiamo Claudio Calvi, sono nato a Voghera in provincia di Pavia, dal 1968 ho prestato servizio in Italia nei migliori alberghi e ristoranti - come cameriere - e american bar - come barman iscritto all'associazione Aibes. Quando mi sono sposato ho sentito il dovere di prendere una decisione, di cambiare lavoro per dedicarmi di più alla mia famiglia. Ora lavoro presso l'Unibis e svolgo il servizio Minibar a bordo treno: assenteismo zero, dieci giorni di malattia in tre anni, tante lodi sia dal personale ferroviario e dalla clientela sia da Agape, azienda che ringrazio per avermi dato la possibilità di ritornare così alla ristorazione.
(...) Premetto che la mia lettera non ha lo scopo di colpevolizzare, ma di dare informazioni da parte di un collaboratore che ama il suo lavoro.
Vengo al motivo che mi ha spinto a scrivervi. Io non ho mai saputo esattamente quanto o come le Ferrovie dello Stato o Agape paghino il servizio Minibar, ma di una cosa sono molto sicuro: ambedue ci tengono moltissimo. Infatti le Fs si assumono l'impegno di segnalarlo sull'orario ferroviario e di farlo controllare dal proprio personale (in questi tre anni mi è capitato spesso che mi fossero esaminati i documenti di viaggio e altro). Agape, dal canto suo, attraverso suoi ispettori vigila perché venga rispettato l'aspetto fiscale e qualitativo: un mancato servizio non giustificato in tempo (perché la Ferrovia deve avere la possibilità di avvisare la propria clientela) su di un treno a servizio programmato si traduce per noi in una forte penalizzazione in denaro. Ed io dico che è giusto e la mia azienda sa che nel servizio pubblico la puntualità e la serietà sono la prima cosa.
Mi sembra però che vi sia una carenza generale di informazione, ad esempio spesso il capo treno non sa nemmeno che il servizio è programmato e da dove a dove, molti ferrovieri ignorano che sono le Fs insieme ad Agape a programmare tutta la ristorazione. Va da sé che questa scarsa informazione si ripercuote sulla clientela che a volte non sa nemmeno da dove veniamo.
Spesso troviamo il corridoio ingombro di bagagli e nessuno sa cosa deve fare - non mi riferisco ai treni sovraffollati, perché questa è una situazione da gestire a parte - e in aggiunta a volte il personale del treno sgrida noi e interrompe il nostro servizio, oppure litiga con il viaggiatore per richiamarlo (se pensate che il nostro lavoro è retribuito a provvigione, potete capire che il problema per noi è serio). Anche il passeggero reagisce in modo analogo, e a volte anche peggio, addirittura con minacce. "È passato il controllore e non mi ha detto nulla", dice chi nel passaggio di intercomunicazione ha un quantitativo di bagagli che noi chiamiamo trasloco in corso. A questo punto cosa si può rispondere? Io ho imparato a non rispondere nulla. Oppure: "Ma cosa passate a fare, non vedete che il treno è pieno?" - capita spesso di sentirmi dire su interregionali Milano-Vercelli, Milano-Verona e simili, dove il pendolare a breve percorrenza (che in gergo chiamiamo scende alla prossima) non è interessato al servizio, ma piuttosto ad un posto a sedere per 20 minuti.
Il primo problema, a mio avviso, si può risolvere tranquillamente con l'informazione da parte del personale del treno (data direttamente, non mediante altoparlante, così è più amichevole e si può controllare la reazione e dare informazioni) del tipo: "Signore scusi, guardi che sul treno è in servizio il carrello Minibar, favorisca mettere il bagaglio in modo che possa circolare". Se questo non avviene, spesso ci sentiamo trattati alla pari di venditori abusivi con insulti pesanti. In questi casi come dovrei reagire? Io non vado a chiamare il capo treno sia perché questa situazione andava sistemata prima, sia perché perderei del tempo da dedicare al servizio e al raggiungimento del mio obiettivo.
Informandomi sul secondo problema (perché siano inseriti i servizi Minibar sui treni a breve percorso) mi è stato risposto che "Le Ferrovie ci tengono perché questi treni sono considerati redditizi, e quindi dobbiamo servire anche questi nonostante per noi lo siano meno". La realtà è che su questo tipo di treni la media degli incassi va dalle 15mila lire alle 40mila lire (ripeto, il nostro salario è a provvigione) e lo stesso cliente si lamenta perché, oltre ai disagi che già subisce (viaggiare "impacchettato come una sardina"), c'è anche il fastidio del nostro carrello. Ora mi chiedo: a che pro dotare questi treni di servizio Minibar quando la stessa clientela non lo vuole? A questo non so proprio rispondere, e mi piacerebbe sinceramente saperlo.
(...) Ringraziandola, porgo un augurio sincero a lei e a tutti gli uomini che hanno la grave responsabilità di dirigere grandi aziende.
Claudio Calvi - Voghera (Pavia)

Questa lettera offre l'occasione per affrontare un tema di particolare interesse, soprattutto negli arroventati viaggi estivi. Sui convogli Fs la ristorazione è affidata all'Agape Spa (società del Gruppo Cremonini che opera a bordo con il marchio "Chef Express") attraverso un contratto di affidamento del servizio che le garantisce l'esclusiva. I servizi sono concordati con le Fs ad ogni cambio orario e vengono pubblicizzati con vari simboli sull'Orario Ufficiale "IN TRENO", sui quadri murali delle "Partenze" e degli "Arrivi" e, ove previsti, sui tabelloni elettronici delle stazioni. La ristorazione avviene tramite carrozza ristorante, restaurant-bar, carrozza self-service, servizio di ristoro o di minibar. I servizi minibar, erogati con carrellino mobile, sono attualmente previsti anche su molti treni del trasporto locale (Regionali, Diretti ed Interregionali) e sono contraddistinti dal simbolo del bicchierino a forma di calice.
L'Agape, quando non ha personale sufficiente per assicurare il servizio minibar, può per contratto affidarlo a terzi ricorrendo al "franchising". Questa formula prevede che l'"affiliato" percepisca un compenso calcolato sui prodotti venduti che sono forniti dall'Agape, la quale rimane a tutti gli effetti unica responsabile della qualità di cibi e bevande, dell'esecuzione del programma di treni concordato, dell'uniformità delle prestazioni su tutto il territorio nazionale. Tale soluzione ha permesso di dotare moltissimi treni locali di carrellino minibar, ben oltre quelli segnalati ufficialmente sull'orario estivo. Apposite circolari di servizio informano il personale di bordo e di stazione su questa variazione, oltre che sulla ditta da cui dipende il personale affiliato e sulla tratta servita.
Lei, signor Calvi, solleva un problema che è reale ed un problema che è fittizio. È vero che di fronte ad una ridondanza di annotazioni, simboli e richiami, il viaggiatore occasionale presta attenzione all'essenziale: tipo di treno, ora e binario di partenza, ora di arrivo. Solo su alcuni tipi di convogli ci si aspetta che sia regolarmente presente un servizio di ristoro (Pendolini, Intercity...), per gli altri è un optional spesso gradito, ma non "preteso". Chi viaggia di frequente ha invece sperimentato quanto un piccolo simbolo o una noticina in calce al quadro orario o l'annuncio sonoro siano portatori di informazioni che aggiungono - o tolgono - potenzialità al viaggio.
Di qui il ruolo fondamentale di chi è "in prima linea", o nell'immediata "retrovia": il personale di bordo e di stazione. È vero che grandissima parte della qualità del servizio e dell'informazione percepita dal viaggiatore è affidata alle loro mani e alla loro volontà, e che una informazione data in modo diretto e cortese è infinitamente più efficace.
Viaggiando spesso, si può vedere come moltissimi di quei colleghi che ho definito "in prima linea" abbiano compreso a fondo il proprio ruolo e lo svolgano con grande professionalità ed attenzione, spesso in condizioni non facili. Moltissimi, ma non tutti. Dal canto nostro, ci impegniamo per raggiungere la comprensione anche di quei pochi e per dare a tutti gli strumenti più efficaci di aggiornamento necessari a tutelare "dalle cattive figure", su una materia, il servizio al cliente, in rapida evoluzione. Veniamo a quello definito "problema fittizio". Non sappiamo a chi lei abbia posto la domanda, la risposta che ha ottenuto all'interno della sua azienda è di certo molto lacunosa. Nell'espletamento di un servizio a bordo di minibar, un affiliato o diretto dipendente per necessità viene inserito in un "circuito" di tratte ferroviarie che garantiscono non solo il ritorno al punto di partenza, ma anche il rifornimento di prodotti presso un terminal di Agape solitamente collocato nelle grandi stazioni. È possibilmente il percorso deve ridurre al minimo i tempi di attesa tra un treno e un altro. La programmazione elaborata dalle Fs e dall'Agape è orientata anche da questi criteri. Dunque, signor Calvi, certo le capita di condurre il carrellino su treni popolati da "scende alla prossima", poco interessati ad essere ristorati, ma questi benedetti treni le permettono di raggiungere quello "più redditizio", o di rifornirsi di bibite, o di raggiungere casa. Ogni programmazione è sempre perfettibile, e crediamo che lei saprebbe suggerire "circuiti" migliori, che tengano però conto di tutte le variabili del problema.
E poi non è detto che la clientela pendolare, abituandosi alla sua presenza, non sarà colta da quel certo languorino o da quella sete improvvisa che assale quando si ha la possibilità di soddisfarla. In fondo... l'occasione fa l'uomo consumatore.

UNA FINESTRA SULLA CASA DELLE MEMORIE

Egregio direttore, come Preside della Scuola Media "Eugenio Montale" di Neive, in provincia di Cuneo, e Presidente dell'Associazione culturale "L'Arvàngia", nata dieci anni fa nel mondo della scuola, mi sono posto in questi anni seriamente il problema di cosa fare, in concreto, per incentivare i giovani alla lettura. A scuola abbiamo dato vita, cinque anni or sono, ad un'associazione scolastica denominata "Per un pugno di libri", grazie alla quale, quest'anno, due insegnanti di Lettere hanno ottenuto il distacco per lavorare a tempo pieno all'interno dei nostri laboratori di lettura.
Fuori dalla scuola, l'Associazione che io presiedo ha affittato a San Donato di Mango, nelle Langhe, una casa canonica abbandonata, l'ha ristrutturata e l'ha trasformata in "Casa delle memorie". Sotto il titolo de "Il libro che cammina" abbiamo organizzato due edizioni di un premio letterario davvero singolare e siamo pronti al via con la terza edizione. Vorrei con queste poche righe di presentazione convincerla ad aiutarci a far conoscere, attraverso le fotocopie allegate, le iniziative che presentiamo. Sono iniziative che vedono coinvolte decine di persone, insegnanti, ex alunni, lettori, aspiranti scrittori, che operano nella scuola o nel volontariato culturale. Il regalo più grande, però, sarebbe che qualcuno di voi venisse a toccare con mano quello che succede presso la nostra Casa delle Memorie a San Donato di Mango. Conoscendoci, incontrandoci, venendoci a trovare a scuola, capirebbe che i libri cerchiamo di farli amare davvero e che vale la pena darci una mano. Il volume "Cara maestra ti scrivo" raccoglie i testi che hanno partecipato alla seconda edizione del concorso. Questo libro meriterebbe di trovare spazio e di fare notizia, se non altro come voce di esperienze scolastiche che nessuno si preoccupa di raccogliere. La ringrazio per la segnalazione apparsa in proposito sul numero di maggio di "Amico Treno" e spero che anche per il concorso possa aprire una finestra relativa alle "chiacchiere" che si fanno in treno.

Donato Bosca - Neive (Cuneo)

Pubblichiamo volentieri il bando di partecipazione al concorso, ringraziando Donato Bosca per la comunicazione.
«In piazza, nei bar, nelle osterie si dipanano colloqui, monologhi, rievocazioni, che sono le favole del mondo moderno. Luoghi, personaggi, situazioni recuperate dalla memoria passata o recente sono il tessuto su cui è impostata la 3ª edizione del premio letterario nazionale *Il libro che cammina*.
Le motivazioni del premio
L'Associazione culturale *L'Arvàngia*, in collaborazione con *Slow Food Editore*, indice la terza edizione del Concorso letterario *Il libro che cammina*, intitolato: *Una storia di chiacchiere*, invitando gli italiani a evocare la memoria del parlato. Davanti a una tavola imbandita, oppure all'osteria, dal macellaio, dal dentista, in autobus, in treno, sul sagrato della chiesa, in vacanza, in coda davanti ad uno sportello o in piazza, ai funerali e ai cortei, nelle inaugurazioni, nascono dialoghi che creano legame tra le persone, suscitano interesse, siano essi uno sfogo, un complimento, una confidenza, una dichiarazione d'amore o una presa di posizione. Questi discorsi, spesso più spontanei, meritano di prendere corpo con un'operazione narrativa che ricrei, per il lettore, l'atmosfera, che dipinga i personaggi, il momento e il luogo in cui sono avvenuti e che, soprattutto, riproponga il fluire della conversazione come irrinunciabile momento di socializzazione.
Bando di partecipazione
Si partecipa al Premio inviando un elaborato non superiore alle cinque cartelle dattiloscritte. Non si accettano manoscritti. Non è prevista alcuna tassa di iscrizione. Le opere devono essere inviate **anonime**, contrassegnate con uno pseudonimo, in duplice copia, entro e non oltre il **31 ottobre 1997**, alla "Casa delle Memorie", sita in San Donato di Mango (CN), piazza San Cane 2, cap 12056. I concorrenti dovranno allegare, in busta chiusa, una scheda recante nome, dati anagrafici, indirizzo e numero telefonico. All'esterno di questa busta va ripetuto lo pseudonimo scelto.
Le opere pervenute saranno selezionate da una giuria presieduta dalla scrittrice **Gina Lagorio** e formata da esperti. La giuria, a suo insindacabile giudizio, sceglierà nove opere, sintetizzando in altrettante schede le motivazioni della scelta stessa. Su queste nove opere si esprimerà una giuria popolare a cui parteciperanno anche scrittori, giornalisti e personalità della cultura.
Le tre opere che avranno ottenuto il maggior punteggio si disputeranno la finalissima per la proclamazione dell'opera vincitrice.
Le opere selezionate o comunque inviate al Concorso potranno essere utilizzate per la realizzazione di un volume edito dall'Associazione L'Arvàngia, senza l'impegno a riconoscere alcun diritto d'autore.
Premi
Al primo classificato lire **un milione**; al secondo classificato lire **cinquecentomila**; al terzo classificato lire **trecentomila**. I nove finalisti riceveranno inoltre una selezione di bottiglie di vini di pregio.
I testi non verranno restituiti. La partecipazione comporta l'accettazione totale del presente bando. Eventuali informazioni sull'iniziativa e copie del bando vanno richieste al segretario del premio Federico Ferrero *tel. 0173/33432* E-Mail *F.Ferrero@areacom.it* o direttamente alla sede dell'Associazione, in viale Cherasca, 39 - 12051 Alba (CN) *tel. 0173/35946* E-Mail *Casa-Memorie@areacom.it*».

UN RECLAMO DA ROVERETO

Caro "Amico Treno", ti racconto un po' quello che mi è successo il 10 gennaio 1997. Ho venticinque anni, risiedo a Rovereto ma attualmente sto svolgendo il servizio civile a Trento. Il venerdì sera frequento un corso serale a Verona, con orario 21-22. Il 10 gennaio era appunto un venerdì. Terminato il servizio settimanale a Trento ho comprato un biglietto di andata per Verona, che una volta timbrato vale per 6 ore. L'ho obliterato ed ho iniziato il viaggio sul treno 10933 alle 18.30 e circa.
Il tabellone in stazione non segnalava alcun ritardo per i treni successivi. Sono poi tornato in stazione per prendere il treno 2265 delle 19.23 da Rovereto, che nel frattempo era stato segnalato con 20 minuti di ritardo. Alle 19.43 in punto viene annunciato un ritardo di 40 minuti. Alle ore 20.00 l'altoparlante informa i signori viaggiatori che il ritardo è diventato di un'ora e alle 20.20 un nuovo avviso segnala che il ritardo assomma ad un'ora e mezza. Nel frattempo il treno regionale 17603 viene segnalato con un ritardo indefinito e l'Ec 89 con un ritardo di 40 minuti. Essendo per me diventato impossibile raggiungere Verona in tempo con qualsiasi treno decido di rinunciare alla prosecuzione del viaggio. Ho chiesto in biglietteria se era possibile riutilizzare il biglietto la settimana successiva, almeno sulla tratta Rovereto-Verona ovvero sul percorso non sfruttato quel venerdì, ma mi è stato risposto che la validità del biglietto non era prorogabile e che non avevo diritto ad alcun rimborso. Non ritengo giusto che in presenza di ritardi significativi un biglietto obliterato non venga prorogato o rimborsato. Se si pensa che di solito i biglietti vengono obliterati qualche minuto prima della partenza e che talvolta il ritardo viene annunciato addirittura dopo la mancata partenza del treno (quando appunto qualcuno ha già timbrato il biglietto) e a rate (come in questo caso: prima 20, poi 40, poi 60, poi 90 minuti...) l'inadeguatezza della norma risulta evidente. Chiedo pertanto il rimborso del biglietto allegato per la tratta non utilizzata e una revisione della norma in oggetto.
(...) Terminato il reclamo voglio comunque cogliere l'occasione per segnalarvi il mio apprezzamento per la rivista. Come studente universitario ho utilizzato il treno quotidianamente per sette anni, e tuttora faccio ricorso prevalentemente al treno per gli spostamenti fuori città.
In questi anni ho notato un notevole miglioramento dei treni in fatto di pulizia e puntualità, ho visto nascere con piacere la vostra rivista e il trasporto integrato in Trentino. Tutto questo accanto al costante lievitare delle tariffe, che rispetto ai primi tempi ho visto triplicare. Se comprendo il motivo di questi aumenti, anche grazie alla vostra rivista, mi sembra che i nuovi rincari paventati (mi riferisco ai supplementi per espressi ed interregionali) renderebbero competitivo l'uso dell'automobile, soprattutto per quegli spostamenti che richiedono l'utilizzo del treno più quello dell'autobus. Anche l'integrazione tra i diversi vettori mi sembra avere ancora ampi margini di miglioramento, soprattutto sul versante treno-autobus. Vi faccio i migliori auguri di buon lavoro.

Thomas Micheletti - Rovereto (Trento)

Anche noi la vediamo come il nostro lettore e, quello che più conta, anche le norme sono dalla sua parte: poiché il treno per Verona, come risulta dall'attestazione riportata sul biglietto, aveva effettivamente maturato un ritardo superiore a 60 minuti, il signor Micheletti aveva diritto al rimborso della differenza fra il prezzo totale pagato e quello dovuto per il percorso non effettuato.
Abbiamo quindi trasmesso il reclamo alla Direzione Regionale trasporto locale del Trentino, avviando la procedura per la restituzione della somma spettante.
Nel frattempo ci scusiamo per gli inconvenienti... e ringraziamo per i complimenti.

CHI MI CREA E AGGIORNA LE PAGINE WEB?

Con FRONT PAGE e le estensioni sui nostri server, oltre alla realizzazione delle pagine Web, Galactica offre un potente strumento per aggiornare il vostro sito; tutto con un semplice click di mouse.

MEGLIO INTERNET, INTRANET O EXTRANET?

Giudicate voi qual'è la soluzione migliore per la vostra azienda. Noi ve la forniremo chiavi in mano personalizzata nella configurazione e nel prezzo.



Sconto 25% ai possessori di Carta Amicotreno

UN MEDIA EXTRA-LARGE!

Internet è ormai un media con oltre 60 milioni di utenti !!! La vostra attività potrà essere vista da numerosi potenziali clienti se pubblicizzata nei WWW della rete.

GRANDI PROVIDER CRESCONO

Sempre in crescita con up-grade di linee in entrata, nuovi protocolli più veloci (X2), nuovi modelli di modem a 33.600 Bps, ISDN a 64.000 Bps con un nuovo ampliamento di banda: 2 MEGABIT al secondo !!!

GALACTICA©

PROFESSIONE INTERNET

il media più diretto per comunicare al mondo

Solo per sottoscrizioni immediate con carta di credito:

Numero Verde 167-330149

IMPRENDITORE CERCASI !

VUOI GESTIRE UN NODO NELLA TUA CITTA' ?



PER LE SUE CONNESSIONI VIA MODEM GALACTICA HA SCELTO:

U.S.Robotics

Agrigento	0922/605781
Alessandria	0131/41489
Ancona	071/53726
Aosta	0165/32027
Arezzo	0575/302564
Ascoli P.	0736/257319
Asti	0141/352564
Avellino	0825/25449
Bari	080/5210643
Belluno	0437/930113
Benevento	0824/523182
Bergamo	035/255050
Bologna	051/220035
Bolzano	0471/971250
Brescia	030/293188
Brindisi	0831/222215
Cagliari	070/658501
Caltanissetta	0934/21288
Campobasso	0874/90658
Caserta	0823/322514
Catania	095/310330
Catanzaro	0961/701160
Chieti	0871/63200
Como	031/542562
Cosenza	0984/21123
Cremona	0372/30657
Cuneo	0171/65796
Firenze	055/213614
Ferrara	0532/207501
Foggia	0881/708157
Forlì	0543/32549
Frosinone	0775/212237
Genova	010/585044
Gorizia	0481/81189
Grosseto	0564/410725
Imperia	0183/296566
Isernia	0865/413605
L'Aquila	0862/25410
La Spezia	0187/22818
Latina	0773/605382
Lecce	0832/240019
Legnano	0331/553400
Livorno	0586/880422
Lucca	0583/419569
Macerata	0733/230416
Mantova	0376/229263
Massa Carrara	0585/777460
Merate	0923/710156
Matera	0835/261290
Massina	090/2936180
Milano	02/29006058
Modena	059/343239
Monza	039/23951
prenderà il numero	039/2312500
Napoli	081/7624266
Novara	0321/32695
Nuoro	0784/30245
Oristano	0783/70417
Padova	049/655333
Palermo	091/321446
Parma	0521/200097
Pavia	0382/20024
Perugia	075/5057536
Pesaro	0721/30157
Pescara	085/27255
Piacenza	0523/337958
Pisa	050/21183
Pistoia	0573/934995
Pordenone	0434/20340
Potenza	0971/53113
Ragusa	0932/682600
Ravenna	0544/30202
Reggio C.	0985/21102
Reggio E.	0522/454903
Rieti	0746/202397
Roma	06/575155
Rovigo	0425/31200
Salerno	089/223140
Sassari	079/200026
Savona	019/848106
Seregno	0362/333067
Siena	0577/41808
Siracusa	0931/21004
Sondrio	0342/210805
St. Vincent	0166/511495
Taranto	099/4530352
Teramo	0861/245062
Terni	0744/400463
Torino	011/3196634
Trapani	0923/711056
Trento	0461/983381
Tresigallo	0533/601811
Treviso	0422/545355
Trieste	040/280265
Udine	0432/21068
Varese	0332/226166
Venezia	041/9710044
Vercelli	0161/212796
Verona	045/8010264
Vicenza	0444/320448
Viterbo	0761/228128

Tutti i nodi sono a 28.800 V34. Su richiesta connessioni ISDN a 64Kbit/s. ☐ Una volta connessi, premere tre volte il tasto ENTER e al Prompt @ scrivere: galanet.

PER COLLEGARSI SUBITO A GALACTICA: 02/29.00.60.58

Per informazioni: GALACTICA S.r.l. Via Vitruvio 38 - 20124 Milano, Tel 02/67.07.63.22 - Fax 02/67.07.64.01
e-mail staff@galactica.it - HTTP://www.galactica.it

NUOVE SEDI COMMERCIALI DI GALACTICA:

MONZA: Via D'Azeglio 8 Tel 039/23.00.882
Fax 039/23.01.737 e-mail galactica.monza@galactica.it

BERGAMO e BRESCIA: Via Bonomelli 9 Tel 035/22.25.18
Fax 035/23.54.06 e-mail galactica.bergamo@galactica.it

AOSTA: Tel 0165/36.34.78
e-mail galactica.aosta@galactica.it

AMICOTRENO

Periodico d'informazione per il viaggiatore OTTOBRE 1997 ANNO 6 - N. 8



TRA TIMORI E SPERANZE

ANCHE I TRENI CAMBIANO LOOK

CATALOGO TRENI PER IL TRASPORTO LOCALE

CHI MI CREA E AGGIORNA LE PAGINE WEB?

Con FRONT PAGE e le estensioni sui nostri server, oltre alla realizzazione delle pagine Web, Galactica offre un potente strumento per aggiornare il vostro sito; tutto con un semplice click di mouse.

MEGLIO INTERNET, INTRANET O EXTRANET?

Giudicate voi qual'è la soluzione migliore per la vostra azienda. Noi ve la forniremo chiavi in mano personalizzata nella configurazione e nel prezzo.



UN MEDIA EXTRA-LARGE!

Internet è ormai un media con oltre 60 milioni di utenti !!! La vostra attività potrà essere vista da numerosi potenziali clienti se pubblicizzata nei WWW della rete.

GRANDI PROVIDER CRESCONO

Sempre in crescita con up-grade di linee in entrata, nuovi protocolli più veloci (X2), nuovi modelli di modem a 33.600 Bps, ISDN a 64.000 Bps con un nuovo ampliamento di banda: 2 MEGABIT al secondo !!!

GALACTICA®

PROFESSIONE INTERNET

il media più diretto per comunicare al mondo

Solo per sottoscrizioni immediate con carta di credito:

Numero Verde 167-330149

IMPRENDITORE CERCASI !

VUOI GESTIRE UN NODO NELLA TUA CITTA' ?



PER LE SUE CONNESSIONI VIA MODEM GALACTICA HA SCELTO:

US Robotics®

Tutti i nodi sono a 28.800 V34. Su richiesta connessioni ISDN a 64Kbit/s. ☐ Una volta connessi, premere tre volte il tasto ENTER e al Prompt @ scrivere: galanet.

PER COLLEGARSI SUBITO A GALACTICA: 02/29.00.60.58

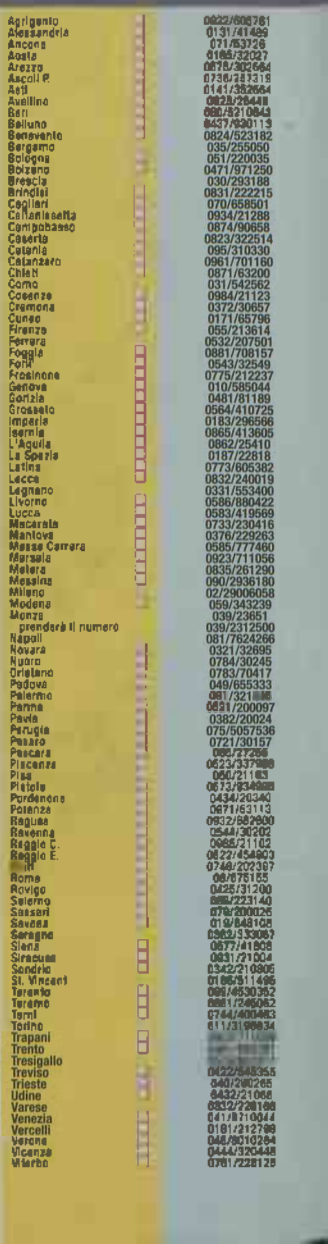
Per informazioni: GALACTICA S.r.l. Via Vitruvio 38 - 20124 Milano, Tel 02/67.07.63.22 - Fax 02/67.07.64.01
e-mail staff@galactica.it - HTTP://www.galactica.it

NUOVE SEDI COMMERCIALI DI GALACTICA:

MONZA: Via D'Azeglio 8 Tel 039/23.00.882
Fax 039/23.01.737 e-mail galactica.monza@galactica.it

BERGAMO e BRESCIA: Via Bonomelli 9 Tel 035/22.25.18
Fax 035/23.54.06 e-mail galactica.bergamo@galactica.it

AOSTA: Tel 0165/36.34.78
e-mail galactica.aosta@galactica.it



PERIODICO MENSILE DELLE FERROVIE S.p.A. - DIVISIONE TRASPORTO LOCALE - ANNO 6 - n. 8

Direttore responsabile
Carlo Pino

Comitato di direzione:
Stefano Bernardi (Condirettore Area Trasporto Metropolitano e Regionale), Giancarlo Laguzzi (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)

Comitato dei Garanti
Roberto Brunelli (Segretario Generale Movimento Consumatori), Paola d'Avella (Presidente Associazione Italiana per i Diritti dei Pedoni), Anna Donati (Responsabile Nazionale Settore Trasporti del Wwf Italia), Massimo Ferrari (Presidente Assoutenti-Utp), Guido Pollice (Presidente Verdi Ambiente Società), Luigi Rambelli (Responsabile Nazionale Settore Trasporti di Legambiente), Luigi Riccardi (Presidente Federazione Italiana Amici della Bicicletta)

Redazione: Daniela Cremona, Cristina Forghieri, Marisa Radogna (coordinamento redazionale), 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, Angelo Dadda, Davide Dragoni, Mario Elia, Alessandro Fantini, Ewald Fischnaller, Paolo Galletta, Mirella Giustiniani, Edoardo Gorzegno, Silvio Grandi, Corrado Leonarduzzi, Giuseppe Licciulli, Enzo Lunari, Albano Marcarini, Fiorenzo Martini, Lorenzo Maruotti, Franco Marzioli, Francesco Midili, Vittorio Motta, Walter Neirotti, Rita Nespoli, Teodoro Oliva, Ernesto Orsini, Luigi Pasetti, Athos Passalacqua, Giovanni Pinchi, Angelo Piras, Giacomo Pittau, Stefania Pizi, 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
Telefoni: 02/72439269-460-295
Fax: 02/72439355-464-260

Amico Treno on line
Web Developer: Venturino Giorgione
E-mail: direttore.amicotreno@galactica.it
Url: http://www.amicotreno.com

Abbonamenti annuali: **Italia**: ordinario Lit. 15.000; ridotto (per i possessori di abbonamento mensile Fs o integrato) Lit. 10.000; gratuito (per i possessori di "Carta Amicotreno" o di abbonamento annuale Fs o integrato (escluso "Metrebus Roma"). **Estero**: ordinario Lit. 30.000.
Modalità di pagamento: versamento su c/c postale n. 22771208 intestato a Ferrovie dello Stato Spa - "Amico Treno", Piazza Freud, 1 - 20154 Milano.
L'abbonamento partirà dal primo numero raggiungibile. Per il rinnovo attendere avviso di scadenza.
Arretrati: da richiedere alla redazione di Milano (costo di una copia Lit. 4.000).

Editore: Leonardo Periodici Srl - Viale dei Mille, 35 - Milano
Progetto grafico e impaginazione:
Studio Cancelli – Milano
Referenze fotografiche: pagg. 6-7 Marco Bruzzo, D-Day;pagg. 18-19 Fabio Cianchi; pagg. 20-21, 22, Archivio Fs.

Illustrazioni: Marco Vaglieri
Stampa: Baioni Stampa - Roma
Impianti per la stampa: Color Sistem - Milano
Distributore per l'Italia: Arnoldo Mondadori Editore S.p.A. 20090 Segrate (MI)
Articoli, fotografie e disegni non si restituiscono anche se non pubblicati. Tutti i diritti riservati.
Iscrizione al Tribunale di Milano n° 543 del 16/10/1992
Tiratura 60.000 copie
Il disegno di copertina è di Enzo Lunari
Chiuso in tipografia il 11 agosto 1997

SOMMARIO

4 Tra timori e speranze

6 Anche i treni cambiano look

8 Catalogo treni per il trasporto locale

14 Novità Carta Amicotreno

18 Nell'impero del Panda

20 Storia delle ferrovie in Italia (3ª puntata: 1950-1985)

24 Eritreo Cazzulati

26 Sbuffi

28 Da visitare in treno

30 Da leggere in treno

32 Una formidabile scala di pietra

35 Iniziative

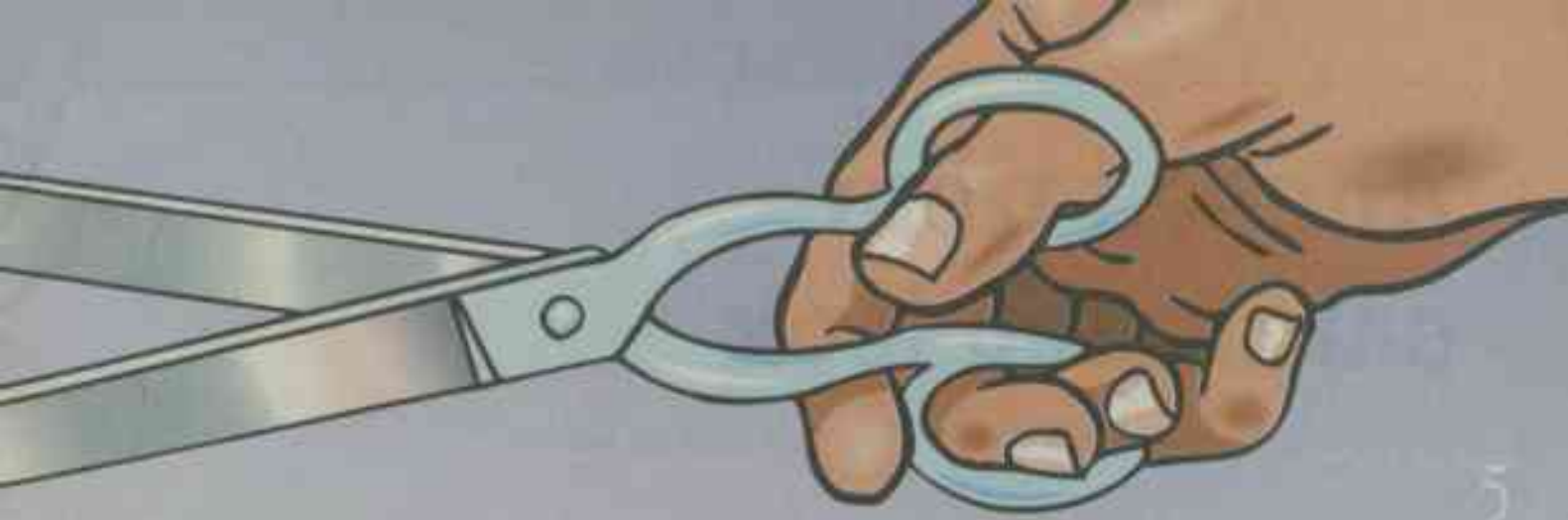
41 Lettere & lettere

Tra timori e speranze

Ancora nubi sul futuro delle ferrovie...

Negli ultimi mesi si è riacceso il dibattito sul futuro delle Ferrovie italiane. Come già era avvenuto all'inizio degli anni Settanta e poi di nuovo verso la metà degli anni Ottanta, nell'ambito della classe dirigente ci si domanda in maniera neppure troppo criptica se valga ancora la pena spendere una fetta non trascurabile del bilancio nazionale per tenere in piedi un sistema di trasporto che, in fondo, movimenta appena una quota minoritaria di persone e di merci. Chi, come noi, sperava che nessuno più dubitasse del ruolo insostituibile del treno in una nazione che si pretende avanzata, è destinato ad essere deluso.
Lo stesso Ministro dei Trasporti, Claudio Burlando, nel corso dell'estate, ha lanciato l'allarme in più di un'intervista: «Non si può risanare la finanza pubblica buttando a mare le Fs». Segno evidente che, all'interno di una compagine governativa alle prese con il rompicapo della riforma dello stato sociale, la tentazione di assestare un taglio definitivo alle spese per investimenti e sovvenzioni al trasporto su rotaia permane molto forte. Venticinque anni fa, ai tempi dell'apoteosi autostradale, pareva che il treno fosse ormai avviato al tramonto. La crisi energetica del 1973 costrinse i governanti del tempo a rifare i conti ed a promettere un nuovo modello di sviluppo. Modello rimasto poi in gran parte sulla carta del tanto ambizioso, quanto largamente irrealizzato, Piano Nazionale dei Trasporti. Dodici anni fa tornarono in auge le terapie draconiane. C'era chi sosteneva, dall'alto di posizioni di primo piano, che sarebbe valsa la pena salvare poche direttrici fondamentali e rimborsare le spese di taxi ai (pochi!?) utenti delle linee regionali. L'emergenza ambientale e la crisi ormai evidente del trasporto su gomma si incaricarono poi di seppellire anche queste facezie. Ma in seguito gli investimenti sono andati avanti con esasperante lentezza e, in molti casi, non hanno ancora prodotto gli effetti auspicati. Per cui, sull'onda dei sacrifici imposti da Maastricht, torna per la terza volta, puntuale come ogni ciclo depressivo, l'insofferenza alla spesa ferroviaria. E allora stavolta chi salverà il nostro amico treno?
Purtroppo non esistono facili scorciatoie: un'azienda risanata potrebbe costare molto meno al contribuente, ma, per rendere davvero appetibile il trasporto su rotaia, occorre soprattutto investire sull'intera rete, a cominciare dai nodi metropolitani, dal raddoppio di troppi colli di bottiglia che limitano la potenzialità del sistema, dalle stazioni e dal materiale rotabile. Naturalmente occorre anche eliminare gli sprechi, accrescere la produttività, dotarsi di una strategia commerciale aggressiva - tutte cose pure tentate in questi anni con alterni successi - ma senza investimenti mirati (soldi davvero disponibili, però, non solo stanziati sulla carta) sarà ben difficile rilanciare sul serio le aziende ferroviarie (pensiamo alle Fs, ma anche alle reti concesse) e creare i presupposti per l'effettivo coinvolgimento del capitale privato. Soprattutto mettiamo in guardia dalla facile illusione di poter ottenere grandi risultati con la leva tariffaria. Il gradimento del servizio ferroviario, in Italia, è ancora modesto. Un'indagine condotta da Legambiente sulla qualità del servizio Fs registra giudizi piuttosto severi riguardo a molti degli aspetti che concorrono a determinare la qualità percepita dal cliente, a cominciare dalla pulizia (argomento spinoso da cui siamo partiti nella scorsa primavera), e dallo stato del materiale rotabile, per finire ai servizi di biglietteria ed informazioni. Il treno viene scelto soprattutto in funzione del minor tempo di spostamento rispetto agli altri mezzi (29 per cento degli





intervistati), della affidabilità (23 per cento), della sicurezza (16 per cento). Ma solo 13 passeggeri su 100 lo ritengono particolarmente conveniente, mentre il comfort è citato quale elemento di scelta appena da una sparuta minoranza (4 per cento). Scendendo verso il Mezzogiorno della penisola è del tutto verosimile che i motivi di malcontento tenderebbero semmai ad inasprirsi. Puntare in queste condizioni a rincari generalizzati delle tariffe potrebbe davvero innescare una spirale di disaffezione al mezzo su rotaia che, finora, per fortuna, non si è registrata. Neppure è facile differenziare i prezzi in funzione delle linee o dei singoli treni.

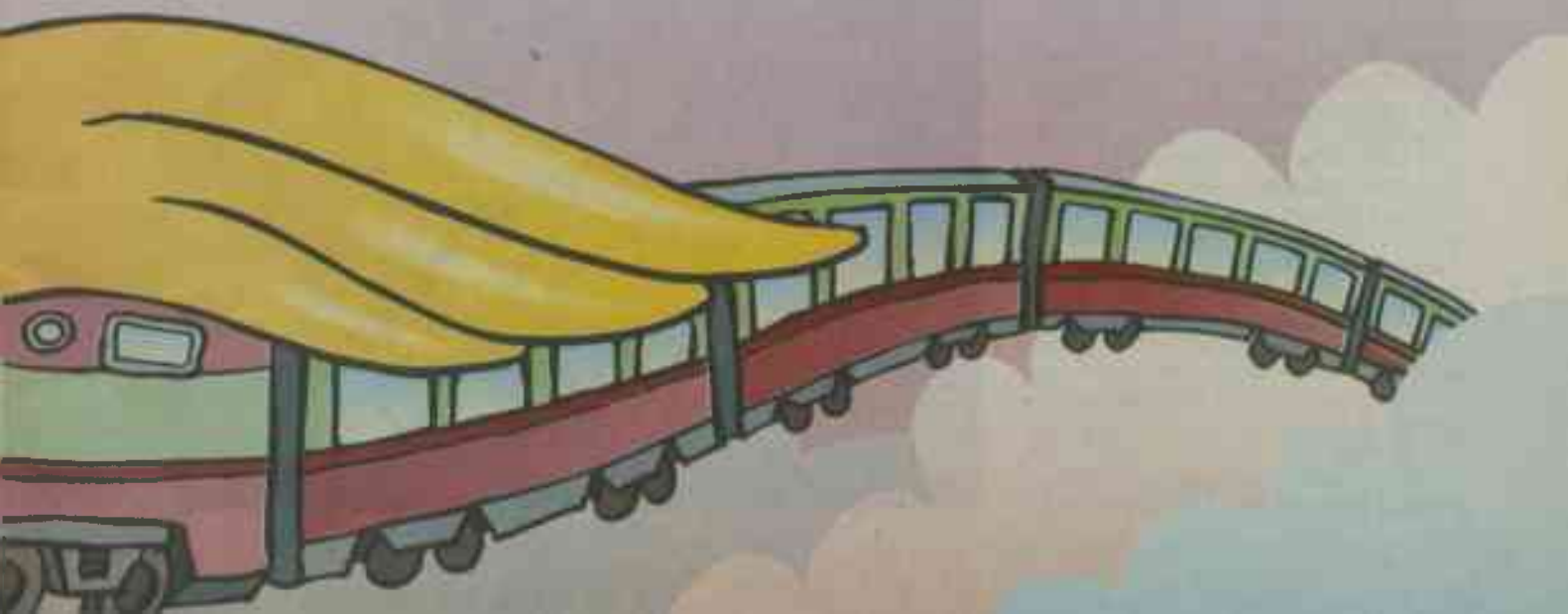
... mentre si annuncia l'arrivo dei nuovi treni

Se le prospettive permangono preoccupanti, nondimeno, alcune notizie possono essere salutate con sollievo. Così per quel che riguarda il rinnovo del materiale rotabile cui è dedicata parte di questo numero del nostro giornale. Che le condizioni di carrozze ed elettrotreni costituiscano da tempo un elemento di costante disagio da parte di molti utenti delle Ferrovie italiane è cosa abbastanza scontata ed i sondaggi da noi effettuati nelle ultime settimane non fanno che confermarlo. Abbiamo appena visto come il fattore "comfort" sia uno dei meno apprezzati da chi comunque sceglie il treno. Ed il confronto cui sono avvezzi gli automobilisti, viziati dalle case produttrici che ormai propongono il condizionatore di serie su larga parte delle vetture in commercio, suona spesso impietoso per il treno. Soprattutto per i convogli destinati al trasporto locale, come vuole un'altra lamentela ricorrente tra i pendolari, che sostengono di essere stati sacrificati a favore della più remunerativa clientela dei treni a lungo percorso. Lascia ben sperare, quindi, la massiccia iniezione di nuovo materiale rotabile, a cominciare dai 130 convogli TAF (Treni ad Alta Frequentazione) a due piani, ad accessibilità facilitata, con postazioni attrezzate per i portatori di handicap, dotati di aria condizionata e sistemi automatizzati di informazione.

Con questi mezzi le nostre Fs si metteranno finalmente al passo delle migliori reti europee, che stanno dotandosi di materiale analogo per i propri servizi metropolitani. Ma non meno importanti sono le 177 composizioni reversibili per treni regionali, nonché le 110 elettromotrici e le 82 automotrici termiche destinate alle tratte meno frequentate. Segno che il destino delle linee secondarie non è compiuto, come qualcuno vorrebbe, mentre l'arrivo di materiale rotabile più veloce e confortevole (unitamente a promozioni commerciali intelligenti, come la Carta Amicotreno, di cui raccomandiamo il sostegno e la diffusione) potrebbe finalmente invertire la tendenza al lento declino.

E non sottovalutiamo la grande novità di questo nutrito pacchetto di ordinazioni: le 35 automotrici termiche a cassa oscillante, sorelle minori dei "pendolini", capaci di viaggiare a 160 km orari anche sulle linee non elettrificate. Grazie a questi veicoli sarà possibile migliorare sensibilmente i tempi di percorrenza su itinerari finora negletti, ma non privi di potenzialità commerciali o turistiche, come la Torino-Ventimiglia/Nizza, la Trento-Venezia, la Ravenna-Firenze, la Siena-Roma, la Roma-Campobasso, la Sibari-Reggio Calabria, la Palermo-Catania, la Cagliari-Sassari. Come già è avvenuto sulle grandi relazioni nazionali dove, in attesa di nuove linee ancora di là da venire, sono stati i Pendolini e gli Etr 500 (defaillances a parte!) a rinnovare l'immagine del treno, è possibile che anche il rilancio del trasporto locale sia tributario dei nuovi mezzi in arrivo. A noi non resta che sperarlo.

Il Comitato dei Garanti



Anche i treni cambiano look

I denominatori comuni nel materiale rotabile alle soglie del Duemila

I treni che si apprestano ad entrare nel terzo Millennio avranno ben vaghe somiglianze non solo con i loro progenitori che varcarono fumanti la soglia del Novecento, carichi di promesse di progresso e benessere non sempre mantenute, ma anche con i loro immediati predecessori, che hanno caratterizzato gli anni a noi più vicini e che ancora prevalgono sulle nostre linee.
Un elemento comune certamente destinato a durare è il binario tradizionale, visto che le linee a monorotaia hanno conosciuto un ambito di applicazione assai limitato ed i sistemi magnetici o a cuscino d'aria - nonostante gli investimenti giapponesi sul Maglev o quelli tedeschi sul Transrapid - sembrano confinati a pochi esperimenti innovativi, almeno nel futuro prevedibile. Ma per tutto il resto - aerodinamica, carrozzeria, interni - l'aspetto del treno ed il comfort stanno rapidamente mutando sotto i nostri occhi.

Se l'Alta Velocità diventa una consuetudine

A cominciare, ben inteso, dall'Alta Velocità che, almeno in Europa e ancor di più in Giappone, sta modificando non solo i tempi di spostamento tra i principali centri e le abitudini di vita che ne derivano, ma inizia anche a trasformare l'ambiente delle principali stazioni. Ormai i Tgv, nelle differenti tipologie Sud-Est, Atlantique, Nord, Thalys e Duplex (quello a due piani), con la variante di qualche esemplare giallo, specializzato per l'inoltro rapido della corrispondenza, caratterizzano il panorama francese e, nella versione Ave, cominciano ad imporsi anche nella penisola iberica. Il candido Ice è già una presenza costante tra Zurigo e Berlino, mentre i nostri Etr 500 hanno finito di costituire un elegante prototipo e stanno diventando una presenza familiare, almeno per i frequentatori dell'asse Milano-Napoli. Questo per non parlare del lontano Giappone, dove i convogli ad Alta Velocità sono ormai arrivati alla quinta generazione e stanno assumendo fisionomie che sconfinano nel futuribile, come nel caso del prototipo serie 500 della JR West.
Ovunque, grande cura degli interni per garantire al cliente non solo i tradizionali servizi bar e ristorante, ma anche, come nel caso dell'Ice, la sala conferenze, i fax, i telefoni portatili, la filodiffusione, i televisori incorporati nel retro di ogni poltrona. Tanti accessori, più o meno utili, che rischiano di far dimenticare il primo piacere di ogni viaggio in treno: quello della tranquilla contemplazione del paesaggio.

Il Pendolino fa scuola

Anche la tecnologia del pendolamento (di cui per molto tempo, in condominio con i Talgo spagnoli, avevamo detenuto l'esclusiva) va rapidamente diffondendosi, complice l'esiguità di risorse finanziarie che frenano molte nazioni - Stati Uniti in testa - dall'imbarcarsi nella costruzione di linee integralmente nuove.
I "pendolini" sono per di più prediletti dai movimenti ambientalisti (salvo che da noi, dove spesso vengono confusi con l'Alta Velocità vera e propria), per la possibilità di utilizzare con pochi interventi di miglioria le linee già esistenti. Adesso se ne prevede la diffusione anche in Francia, nazione finora refrattaria alla cassa inclinabile, visto l'orientamento ecologista della nuova compagine governativa, coniugato alla necessità di ridurre la spesa pubblica imposta dagli accordi di Maastricht. Come dire, occorre far di necessità virtù. Inoltre, è noto, anche le reti svedesi, norvegesi, finlandesi, ceche, polacche, slovene, oltre a quelle dello stesso Giappone e del Canada sono interessate ai "pendolini" che, in alcuni casi, sono già presenti nell'offerta commerciale.
In Germania, dall'inizio di giugno è in servizio il VT 611, ovvero il primo pendolino a trazione diesel, fabbricato da Adtranz e capace di



Il Tgv Milano-Parigi nella stazione di Modane.

viaggiare a 160 km orari.
Dal successo di questo materiale potrebbero derivare interessanti prospettive di rilancio per molte relazioni secondarie dal profilo tortuoso, sottoposte alla dura concorrenza della gomma, e per le quali non sono ipotizzabili massicci investimenti per la rettifica del tracciato. In Svezia gli X2000, elettrotreni a cassa inclinabile, consentiranno nel 1998 di ridurre a 2h 45' il viaggio tra Gotheborg e Stoccolma (456 km), che con i normali intercity durava circa 4 ore.

Una nuova generazione di treni regionali

Se la tecnologia a cassa inclinabile costituisce lo spartiacque tra le relazioni principali e quelle complementari, potendosi adattare con versatilità sia alle prime sia alle seconde, non per questo meno importanti sono le innovazioni nel materiale rotabile destinato ai servizi regionali. Tra questi sta facendo scuola il Ter (Train Express Régional), ispirato in Francia a cinque caratteristiche distintive: elevato comfort, accurato design, ambiente piacevole, interni diversificati (salottino, posti appaiati ed individuali), presenza del telefono a bordo. Questo tipo di treni è frutto della cooperazione tra ingegneri, architetti e sociologi e degli accordi tra le Ferrovie francesi (Sncf) e le Regioni. Il Ter dispone di 150 posti a sedere, può raggiungere i 160 km orari ed ha un'accelerazione particolarmente elevata, fattore tanto più importante quando le fermate possono essere ravvicinate. I costi di gestione e manutenzione sono ridotti; il piano d'accesso è ampio e ribassato. Un sistema di informazioni audiovisive all'interno consente di fornire tutte le indicazioni utili al passeggero (destinazione, ora di partenza, prossima fermata ecc.), anche col personale di scorta ridotto al minimo. E sappiamo quanto il contenimento dei costi di esercizio possa aiutare la sopravvivenza ed il rilancio delle relazioni regionali. Una versione a trazione diesel ed a prestazioni più contenute (140 km orari di velocità massima) costituisce il prototipo del primo treno regionale europeo, nato dalla cooperazione tra Ferrovie francesi e Ferrovie tedesche. Queste ultime, poi, hanno presentato nuovi modelli di automotrici ultraleggere, adatte alle linee rurali. Un ulteriore intelligente tentativo di scongiurarne la chiusura.



I convogli per i pendolari

Nel segmento prettamente suburbano - altro grande bacino di utenza per le reti ferroviarie del Duemila - i treni tendono sempre più ad assomigliare a metropolitane e, in certi casi, ad essere intercambiabili con il materiale rotabile in uso sulle stesse, come già avviene in qualche caso nella banlieue parigina. In linea di massima le aziende ferroviarie privilegiano la capacità ed il numero di posti a sedere, dovendo accontentare anche pendolari "di lungo corso" che trascorrono in vettura ogni giorno più di due ore della propria vita. Le aziende di trasporto urbano, viceversa, hanno come primo obiettivo quello di accelerare la salita e la discesa dei passeggeri, per contenere i tempi di fermata.
Perciò le prime optano sovente per le carrozze a due piani, mentre le seconde preferiscono sacrificare i posti a sedere, pur di disporre di ampie porte d'accesso, tendenzialmente tre per ogni vagone. Un'altra scelta che sembra imporsi nelle metropolitane vere e proprie sono i treni a vetture intercomunicanti che creano un unico ambiente dalla testa alla coda della composizione, ovviamente bloccata. Con questa soluzione si recuperano spazi, si facilitano le pulizie e si riducono i rischi di aggressione o vandalismo nelle ore a scarsa frequentazione, eliminando gli spazi isolati.

Accessibilità totale per i mezzi urbani

Proprio nell'ambito del trasporto urbano si assiste ad una fioritura di modelli di treni leggeri e tram moderni, senza eguali negli ultimi decenni. L'esposizione mondiale tenutasi a Stoccarda nel giugno scorso, sotto l'egida dell'Uitp (Union Internationale des Trasports Publics), che raggruppa la gran maggioranza delle imprese operanti nel settore, ha offerto un'ampia panoramica delle novità sul mercato. Evidente segno dei tempi, l'economia, l'ecologia e l'accessibilità si sono imposte quali denominatori comuni nel nuovo materiale rotabile. Economia innanzitutto, visto che le imprese e le municipalità non possono più permettersi sprechi o anche orpelli superflui e devono contenere i costi di gestione per salvaguardare l'essenza del servizio. I costruttori sembrano averlo capito benissimo, visto che rivaleggiano per contenere il prezzo di vendita, ma soprattutto i costi di manutenzione del veicolo. Così "Combino", il nuovo tram tedesco, costa il 25 per cento meno degli omologhi della precedente generazione.
Provato con successo durante il rigido inverno viennese, senza mai incorrere in incidenti su 20mila km di percorso, è stato opzionato dalla città tedesca di Potsdam in 48 esemplari. Il tram francese "Citadis" punta invece sul binomio riuscito tra design ed ergonomia ed è già stato prenotato per le reti di Montpellier e di Dublino in corso di allestimento. Il pianale ribassato, che, coniugato al marciapiede alto, consente l'ingresso in vettura senza la necessità di superare alcun gradino, è ormai considerato non più un "optional", ma un requisito fondamentale, visto l'imperativo dell'abbattimento delle barrire architettoniche, per favorire i portatori di handicap e, più in generale, una popolazione urbana che in tutto il continente tende ad invecchiare. Ma anche per velocizzare l'incarrozzamento, riducendo i tempi di fermata e consentendo così di accrescere la produttività.

Trazione elettrica per la salvaguardia dell'ambiente

L'attenzione ambientale, infine, è implicita nella accresciuta attenzione per il mezzo di trasporto a trazione elettrica, al punto che si ipotizzano soluzioni ibride per le comunità di medio-piccole dimensioni, che non possono permettersi gli investimenti ingenti richiesti dallo scavo di una metropolitana e neppure quelli, più contenuti, che si rendono necessari per l'impianto di una linea tranviaria. Ovvero soluzioni che spaziano dalla riscoperta del filobus (ovviamente anch'esso a pianale ribassato e capace di svincolarsi dalla rete aerea in caso di incidenti o ingorghi, grazie ad un'alimentazione d'emergenza a batterie o a gasolio) al più innovativo tram su pneumatici, guidato da una sola rotaia centrale. Un'opzione che avrebbe dovuto essere sperimentata per la prima volta nella città normanna di Caen e che ora, dopo il parziale ripensamento di quella amministrazione, vede Clermond Ferrand in prima fila per questa nuova avventura. Non sarà un caso se la capitale dei pneumatici (a Clermond hanno sede le famose officine Michelin) colga l'occasione per cercare di applicarli anche a un veicolo eminentemente ferroviario come il vecchio tram. Che, d'ora in poi, potrà correre anche il rischio di una foratura, come capita a qualsiasi banale automezzo.

Commuter

Catalogo treni per il trasporto locale

Presentiamo in queste pagine il già avviato programma di rinnovo del materiale rotabile per i pendolari

Questa presentazione, pur se con alcune semplificazioni nell'indicazione delle composizioni, vuole costituire un primo "catalogo", proiettato al 2004, dei materiali utilizzabili per il Trasporto Locale e delle loro principali caratteristiche.

Le composizioni realizzabili assicureranno al 2004 la produzione di circa 170milioni di treni-km con uno spostamento dell'offerta verso i segmenti di maggior frequentazione, ottenendo un consistente incremento dei posti-km rispetto all'attuale produzione.

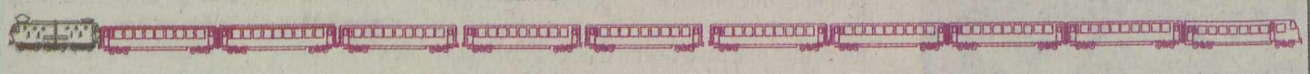
Nelle composizioni realizzabili non sono stati inclusi i materiali obsoleti (quelli con oltre 30 anni d'età) per i quali, se non ristrutturati, è stata prevista la radiazione.
Oltre alle ristrutturazioni già varate, che riguardano una parte delle carrozze "X" e tutte le Ale 601 (le prime consegne all'esercizio sono già state effettuate) sono in corso di realizzazione interventi di ristrutturazione leggera che interesseranno gran parte del materiale del parco.

Con l'orario estivo 1998 entreranno in esercizio i primi TAF ed i primi treni con carrozze a salone, tutti dotati di aria condizionata.

Per i rotabili che, pur essendo di non recente costruzione, presentano ancora positive possibilità di utilizzazione (carrozze a piano ribassato, doppio piano ed elettromotrici Ale 801) sono in fase avanzata di progettazione speciali interventi di "Revamping" radicali.

La raccolta rappresenta un elemento di trasparenza dell'Area Trasporto Metropolitano e Regionale nei confronti della clientela ed una testimonianza di impegno per migliorare le condizioni del servizio.

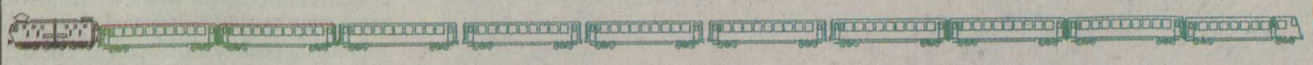
SERVIZI INTERREGIONALI



COMPOSIZIONI PER CARROZZE MEDIA DISTANZA V.E.
(76 composizioni reversibili)



PRINCIPALI CARATTERISTICHE
- Posti offerti 700;
- Velocità 160 km/h;

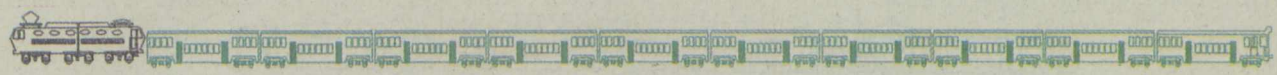


COMPOSIZIONI DI CARROZZE UIC "X" RISTRUTTURATE
(20 composizioni reversibili)



PRINCIPALI CARATTERISTICHE
- Posti offerti 700;
- Velocità 160 km/h;
- Aria condizionata;

SERVIZI AD ALTA FREQUENTAZIONE



a) COMPOSIZIONI A PIANO RIBASSATO
(67 composizioni reversibili)



PRINCIPALI CARATTERISTICHE
- Posti offerti 970;
- Velocità 140 km/h;

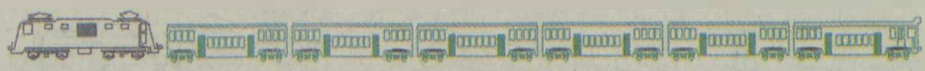


b) COMPOSIZIONI A DOPPIO PIANO
(57 composizioni reversibili)



PRINCIPALI CARATTERISTICHE
- Posti offerti 1200;
- Velocità 140 km/h;

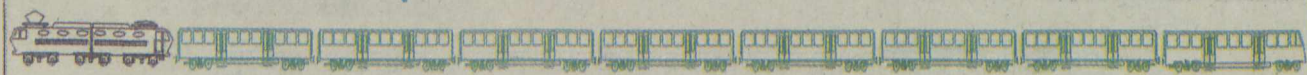
SERVIZI A MEDIA FREQUENTAZIONE



a) COMPOSIZIONI DI CARROZZE A PIANO RIBASSATO
(37 composizioni reversibili)



PRINCIPALI CARATTERISTICHE
- Posti offerti 570;
- Velocità 140 km/h;



b) COMPOSIZIONI DI CARROZZE MEDIA DISTANZA
(182 composizioni reversibili)



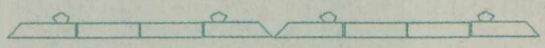
PRINCIPALI CARATTERISTICHE
- Posti offerti 630;
- Velocità 160 km/h;

SERVIZI A MEDIA FREQUENTAZIONE



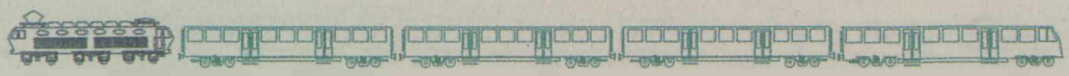
30 COMPLESSI DI AUTOMOTRICI ELETTRICHE RISTRUTTURATE (ex 601)

Accoppiabilità:



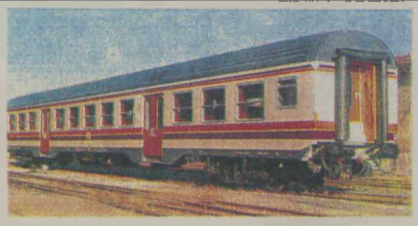


PRINCIPALI CARATTERISTICHE
- Posti offerti 300;
- Velocità 160 km/h;
- Aria condizionata.



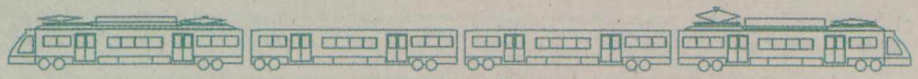
COMPOSIZIONI DI CARROZZE MEDIA DISTANZA VESTIBOLI CENTRALI

(44 composizioni reversibili)



PRINCIPALI CARATTERISTICHE
- Posti offerti 300;
- Velocità 160 km/h;

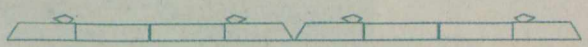
SERVIZI A MEDIA FREQUENTAZIONE



a) COMPOSIZIONI DI AUTOMOTRICI ELETTRICHE

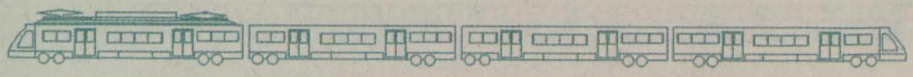
(130 composizioni reversibili)

Accoppiabilità:





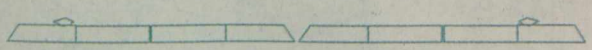
PRINCIPALI CARATTERISTICHE
- Posti offerti 310;
- Velocità 140 km/h.



b) COMPOSIZIONI DI AUTOMOTRICI ELETTRICHE

(50 composizioni reversibili)

Accoppiabilità:



PRINCIPALI CARATTERISTICHE
- Posti offerti 300;
- Velocità 140 km/h.

SERVIZI A BASSA FREQUENTAZIONE

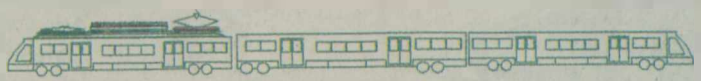


a) COMPOSIZIONI DI AUTOMOTRICI ELETTRICHE
(26 composizioni reversibili)

Accoppiabilità:

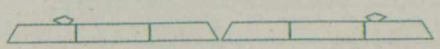


PRINCIPALI CARATTERISTICHE
- Posti offerti 120;
- Velocità 140 km/h.



a) COMPOSIZIONI DI AUTOMOTRICI ELETTRICHE
(27 composizioni reversibili)

. Accoppiabilità:





PRINCIPALI CARATTERISTICHE
- Posti offerti 130;
- Velocità 140 km/h.

SERVIZI A BASSA FREQUENTAZIONE



b) COMPOSIZIONI DI AUTOMOTRICI TERMICHE
(90 composizioni reversibili)



PRINCIPALI CARATTERISTICHE
- Posti offerti 130;
- Velocità 130 km/h.



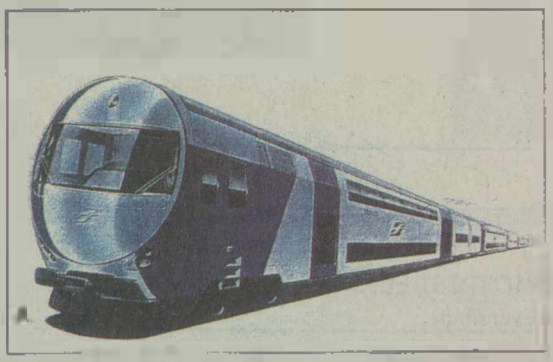
b) COMPOSIZIONI DI AUTOMOTRICI TERMICHE
(62 composizioni reversibili)

PRINCIPALI CARATTERISTICHE
- Posti offerti 130;
- Velocità 130 km/h.

SERVIZI AD ALTA FREQUENTAZIONE



COMPOSIZIONI BLOCCATE PER TRENI METROPOLITANI (TAF)
(130 composizioni reversibili, accoppiabili, doppio piano)



PRINCIPALI CARATTERISTICHE

- Posti offerti 470;
- Velocità 140 km/h;
- Aggancio automatico
- Aria Condizionata
- Sistema automatizzato di informazione ai viaggiatori;
- Postazione attrezzata per portatori handicap (pedana mobile, toeletta, ecc.).

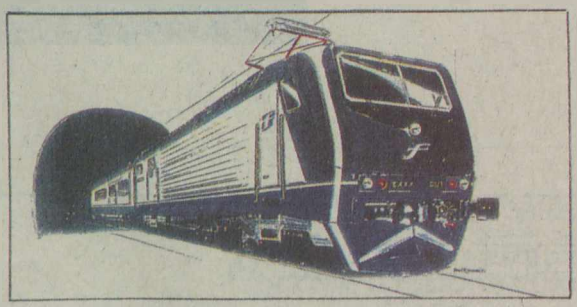
Accoppiabilità complessi - Posti Offerti 470+470



SERVIZI A MEDIA FREQUENTAZIONE



COMPOSIZIONI REVERSIBILI PER TRENI REGIONALI
(177 composizioni, reversibili, accoppiabili)



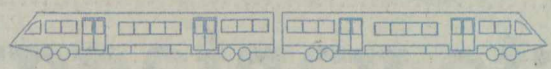
PRINCIPALI CARATTERISTICHE

- Posti offerti 300;
- Velocità 160 km/h;
- Aggancio automatico
- Aria Condizionata
- Sistema automatizzato di informazione ai viaggiatori;
- Postazione attrezzata per portatori handicap.

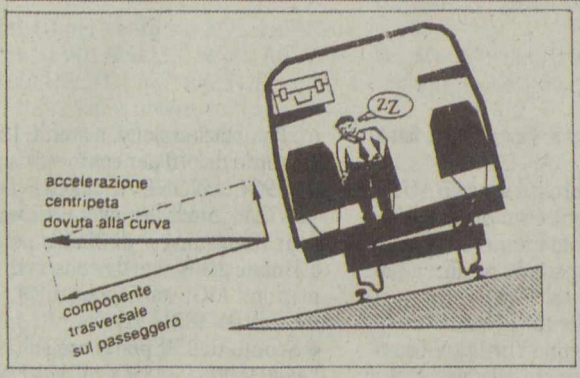
Accoppiabilità complessi - Posti Offerti 300+300



SERVIZI DIRETTI REGIONALI



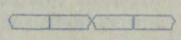
COMPOSIZIONI DI AUTOMOTRICI TERMICHE A CASSA OSCILLANTE
(35 composizioni, reversibili, accoppiabili)

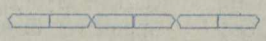


PRINCIPALI CARATTERISTICHE

- Posti offerti 120;
- Velocità 160 km/h;
- Aggancio automatico
- Aria Condizionata
- Sistema automatizzato di informazione ai viaggiatori;
- Postazione attrezzata per portatori handicap.

Accoppiabilità complessi - Posti Offerti:

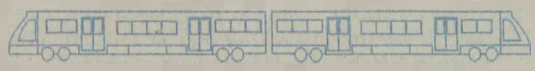

(composiz. da ≈ 240 posti)


(composiz. da ≈ 360 posti)

SERVIZI A BASSA FREQUENTAZIONE



a) COMPOSIZIONI DI AUTOMOTRICI ELETTRICHE
(110 composizioni, reversibili, accoppiabili - velocità 160 km/h)



b) COMPOSIZIONI DI AUTOMOTRICI TERMICHE
(82 composizioni, reversibili, accoppiabili - velocità 130 km/h)

Accoppiabilità complessi (a) - Posti Offerti:


(Composiz. da ≈ 240 posti)


(Composiz. da ≈ 360 posti)

Accoppiabilità complessi (b) - Posti Offerti:


(Composiz. da ≈ 240 posti)


(Composiz. da ≈ 360 posti)

PRINCIPALI CARATTERISTICHE

- Posti offerti 120;
- Aggancio automatico
- Aria Condizionata
- Sistema automatizzato di informazione ai viaggiatori;
- Postazione attrezzata per portatori handicap.

Quattro pagine ricche di proposte vantaggiose

"Amico Treno" mantiene le promesse

Come promesso, la nostra rivista tiene aggiornati i suoi lettori su tutte le opportunità legate alla Carta AMICOTRENO
Vogliamo presentarvi le tante **NUOVE INIZIATIVE** studiate e concretizzate durante l'estate per regalarvi l'occasione di prolungare le vacanze anche in autunno e in inverno.
Consentiteci comunque di illustrare a chi non è ancora entrato a far parte del Club degli *Amici del Treno* TUTTI i contenuti della proposta.

La Carta AMICOTRENO offre il **50 per cento di sconto** sul prezzo del biglietto sui treni del trasporto locale denominati "Treni Verdi", evidenziati con il colore verde nell'orario ufficiale e nei quadri orario presenti in stazione: se si viaggia durante la settimana si può acquistare il biglietto scontato per utilizzare un'ampia selezione di *Interregionali, Diretti, Regionali* e *Metropolitani*; se si viaggia il sabato, la domenica e nei giorni festivi la riduzione del 50 per cento è valida per tutti i treni suddetti. E, se ci si sposta in due, il vantaggio raddoppia: **lo sconto del 50 per cento è infatti estendibile ad un eventuale accompagnatore.**
Facciamo un esempio. Un biglietto in seconda classe per una percorrenza compresa tra 151 e 175 km (Milano-Genova, Bologna-Fano, Firenze-Perugia, Roma-Chiusi Chianciano T., Napoli-Sapri) costa, a tariffa ordinaria, 14mila lire per l'andata e 14mila per il ritorno. Acquistando i biglietti con la Carta, si pagano 7mila lire per l'andata e 7mila per il ritorno (a conti fatti, il ritorno è gratis). Se si dovesse fare lo stesso percorso 7 volte in un anno (andata e ritorno) lo sconto cui si ha diritto coprirebbe in pratica l'intero costo della Carta: si risparmierebbero infatti 98mila lire. Se si viaggiasse anche con un accompagnatore, il costo della Carta si recupererebbe con meno di 4 viaggi all'anno.
La Carta AMICOTRENO è messa in vendita al prezzo di **99mila lire** e ha la **validità di un anno** (12 mesi dalla data effettiva della consegna).
Per dare ancora un'idea concreta: il prezzo della Carta equivale in un mese, più o meno, al costo di 1 ingresso al cinema, oppure di 6 quotidiani, o di 2 pacchetti di sigarette o 4 di caramelle o di 6 caffè.
In un giorno... a quello di una telefonata.
Con questa piccola spesa, si può avere un passe-partout per ottenere notevoli risparmi e vantaggi.
Giudicate da voi.

Opportunità sul treno e in stazione

● **Sconto del 10 per cento** sul servizio *AUTO AL SEGUITO* (la riduzione è sul biglietto dell'auto per viaggi di andata e ritorno su qualsiasi relazione, esclusi i periodi: natalizio, pasquale ed estivo dal 15/6 al 15/9).
● **Sconto del 10 per cento** sui *TRENI SPECIALI* del Servizio Marketing Turismo e Charter Fs (ad esempio sui treni della Neve). Per informazioni: tel. 055/2352796.
● **Sconto del 50 per cento** sull'iscrizione al *"CLUB EUROSTAR"*, presente in 19 stazioni italiane (il prezzo "pieno" è di 150mila lire).
● **Sconto del 10 per cento** sui *PASTI COMPLETI SERVITI NELLE CARROZZE RISTORANTE* dei treni IC, EC ed ETR 460/500 e sui *VASSOI AL POSTO* serviti a bordo dei treni ETR 450/460/500.
● **Sconto del 20 per cento** nei *RISTORANTI DELLE STAZIONI* di Milano Centrale e Bologna Centrale; ai *BUFFET DELLE STAZIONI* di Bari, Foggia e Taranto è presso il "Bar Stazione" e il "Nuovo Caffè Torino" di via Roma a Cagliari.
● **Sconto del 10 per cento** nei *RISTORANTI* "La Piazza" della stazione di Roma Termini e "Casina delle Rose" della stazione di Firenze S. Maria Novella; nel Bar Stazione di Isernia; nei locali "Spizzico" delle stazioni di Ferrara, Genova Brignole, Pisa Centrale e Roma Termini.
● Tre buoni validi per ritirare **gratuitamente** *UNA COPIA DELL'ORARIO Fs* nella versione "Nord - Centro" o "Centro - Sud" o, in alternativa, per ottenere **uno sconto** equivalente al prezzo di questi orari, utilizzabile per l'acquisto dell'edizione "Tutt'Italia".
● **L'abbonamento annuale gratuito** alla *RIVISTA "AMICO TRENO"* (l'abbonamento annuale ordinario costa 15mila lire).

Opportunità per il tempo libero

● Fino al **30 per cento di sconto** sulla camera doppia - colazione inclusa - negli *HOTEL IBIS, MERCURE, NOVOTEL, SOFITEL*. L'offerta è valida dal venerdì alla domenica (nei mesi di luglio e agosto, anche nei giorni infrasettimanali). I ragazzi di età inferiore a 16 anni possono dormire **gratuitamente** in camera con i genitori.
● **Sconto del 5 per cento** sulle preferenziali tariffe pubblicate sulle edizioni "Speciale Estate" e "Speciale Inverno" dei *JOLLY HOTEL*. Per prenotazioni e informazioni rivolgersi al Centro Prenotazioni Jolly, n. verde 167-017703.
● **Sconto del 40 per cento** sull'iscrizione *AIG - ASSOCIAZIONE ALBERGHI DELLA GIOVENTÙ*: (15mila lire invece di 25mila per i singoli; 18mila invece di 30mila per le famiglie) e 3ª notte gratis ogni tre consecutive. Per informazioni: AIG, via Cavour n. 44 - 00184 Roma (tel. 06/4871152).
● **Sconto del 30 per cento** sull'iscrizione all'*AGRITURIST - ASSOCIAZIONE NAZIONALE PER L'AGRITURISMO, L'AMBIENTE E IL TERRITORIO*: (35mila invece di 50mila) dietro esibizione della Carta presso gli uffici dell'Associazione in tutte le città capoluogo di regione oppure con invio di fotocopia della stessa in caso di versamento tramite c/c postale. L'iscrizione dà diritto a: ricevere **gratuitamente** la "Guida dell'Ospitalità Rurale" (prezzo di copertina 29mila lire) per l'anno in corso e la rivista trimestrale "Agriturist"; beneficiare, sulle prenotazioni effettuate direttamente dal socio (senza il tramite del Servizio Prenotazioni), dello sconto del **5 per cento** su ospitalità, prodotti e servizi, nelle oltre 400 aziende agrituristiche evidenziate sulla "Guida dell'Ospitalità Rurale" per questa agevolazione (lo sconto è riservato al gruppo familiare del socio fino ad un massimo di quattro persone); fruire del Servizio Prenotazioni Agriturist centralizzato presso la sede Agriturist di Grosseto (via dei Barberi n. 108 - 58100 Grosseto, tel. e fax 0564/417418); ottenere riduzioni di prezzo sulle pubblicazioni dell'Associazione; ricevere informazioni sui soggiorni agrituristici; esprimere valutazioni sulle aziende visitate. Per informazioni rivolgersi direttamente ad Agriturist, corso Vittorio Emanuele n. 101 - 00186 Roma (tel. 06/6852342).
● **Sconto del 10 per cento** sui pagamenti in contanti presso i ristoranti *BREK RISTORAZIONE* di **Milano** (via Lepetit, 20 - ang. Stazione Centrale; piazzetta U. Giordano, 1 - San Babila; piazza Cavour, 2); **Torino** (piazza C. Felice, 22; piazza Solferino; Centro Commerciale "Le Gru" - Grugliasco); **Treviso** (corso del Popolo, 25/27); **Mestre - VE** (via Carducci, 54); **Padova** (piazza Cavour, 20); **Trieste** (via S. Francesco, 10); **Verona** (piazza Brà, 20); **Vicenza** (corso Palladio, 10/12); **Bologna** (c/o Centro Commerciale "Via Larga", piazza Malpighi n. 1 - ang. via S. Felice); **Firenze** (c/o Centro Commerciale "I Gigli" - anche presso il Bar e la Birreria).
● *WWF*: - **sconto del 50 per cento** sul biglietto di ingresso ordinario (4mila lire invece di 8mila lire) in tutte le 62 Oasi aperte al pubblico.

Lo sconto si applica anche a un eventuale accompagnatore, ma non è cumulabile con altre agevolazioni. Il biglietto di ingresso consente di usufruire di una visita guidata all'Oasi. Per informazioni rivolgersi direttamente a WWF Italia, via Garigliano n. 57 - 00198 Roma (tel. 06/844971).

● *T.C.I.*-Touring Club Italiano: - Iscrizione con Pacco Soci arricchito dallo speciale volume "Guida Turistica d'Italia" allo stesso prezzo della normale iscrizione annuale riservata ai Soci Touring.

● **Sconto del 10 per cento** sui *PACCHETTI NEVE ITALIA, MARE ITALIA E MONTAGNA ESTIVA ITALIA DEL TOUR OPERATOR SAP* DEL GRUPPO Fs*. Sap è presente all'interno delle stazioni di Roma Termini, Milano Centrale e Torino Porta Nuova con le agenzie "Passaggi", che operano con orario continuato dal lunedì alla domenica (Torino solo sabato mattina). È previsto **un ulteriore sconto del 5 per cento** se la prenotazione viene effettuata 60 giorni prima della partenza.

● **Sconto del 15 per cento** sulle tariffe speciali Sap* per *WEEK-END NELLE CITTÀ D'ARTE ITALIANE*.

● **Sconto del 5 per cento** sui *PACCHETTI VACANZE* dei più importanti tour operator* (offerta cumulabile anche con altre iniziative promozionali).

● **Sconto del 10 per cento** sulle tariffe Sap* per il *NOLEGGIO AUTO*.

*Le offerte sono valide fino a un massimo di 5 persone, compreso obbligatoriamente il titolare della Carta, e a condizione che vengano acquistate presso le Agenzie "Passaggi" di Sap. Tutti coloro che abitano in una città dove non sono presenti le agenzie "Passaggi" possono rivolgersi al n. verde 167-013429, a disposizione per ogni informazione sui pacchetti vacanze e sugli alberghi convenzionati.

Sconti sull'autonoleggio

● **Sconto del 10 per cento** sulle tariffe "Plus" della *SOCIETÀ DI AUTONOLEGGIO MAGGIORE* (lo sconto è praticato da tutte le Agenzie di città, escluse quelle degli aeroporti). La società Maggiore dispone di un Centro Prenotazioni ed Informazioni raggiungibile telefonicamente da tutta Italia formando il numero 1478.67067. Il Centro è operativo dal lunedì al venerdì dalle 8.30 alle 18.30 (sabato dalle 9.00 alle 13.00).

Opportunità per... il viaggio virtuale

● **Sconto del 10 per cento** riservato dalle *LIBRERIE FELTRINELLI*, a chi presenta la Carta AMICOTRENO, su tutti i prodotti in vendita - libri, video, Cd-Rom (ad eccezione delle riviste). Inoltre, con la Carta, si può usufruire di tutti i servizi offerti dal circuito delle 33 Librerie Feltrinelli presenti in Italia.

● **Sconto del 10 per cento** sui libri acquistati presso le *LIBRERIE MONDADORI*. Per accedere allo sconto i possessori della Carta AMICOTRENO dovranno ritirare presso le librerie la tessera "Amico della Libreria", l'unica ritenuta valida per ottenere lo sconto presso il circuito delle Librerie Mondadori. Le Librerie Mondadori sono presenti nelle città di **Milano** (largo Corsia dei Servi, 11 e presso "Coin", piazza 5 Giornate); **Roma** (piazza Cola di Rienzo 81/83); **Genova** (via XX Settembre 210R); **Como** (via Vittorio Emanuele 36) e **Taranto** (presso "Coin", via Di Palma n. 88).

● **Sconto del 10 per cento** sui libri della *SELLERIO EDITORE* acquistati in tutte le librerie del territorio nazionale su presentazione della Carta.

● *GALACTICA*: - **sconto del 25 per cento** sull'abbonamento a Internet per un anno. Per informazioni rivolgersi a Galactica s.r.l., via Vitruvio n. 38 - 20124 Milano (tel. 02/67076322).

E, in giro per l'Italia... altro ancora

ABRUZZO

● *CONSORZIO MAJELLA* (Associazione di servizi turistici della Val di Sangro - 20 strutture associate dislocate nelle località sciistiche di Passo Lanciano e Mamma Rosa/Massiccio della Maiella): - **10 per cento di sconto**, al titolare della Carta e ad un eventuale accompagnatore, sui servizi offerti dalle strutture associate (impianti di risalita, escursioni guidate, pernottamento e ristorazione), escluso il mese di agosto. Per informazioni: tel. 0871/77555.

● *VALSANGRO PROMOZIONE TOUR* (Associazione di villaggi turistici e alberghi della Val di Sangro): - **10 per cento di sconto**, al titolare della Carta e ad un eventuale accompagnatore, sui servizi di ristorazione e alloggio delle strutture associate, escluso il mese di agosto. Per informazioni: tel. 0872/860475.

● *ASSOCIAZIONE AGRITURISMO TERRANOSTRA ABRUZZO* (200 aziende agrituristiche nella regione): - **10 per cento di sconto**, al titolare della Carta e ad un eventuale accompagnatore, sui prezzi di ristorazione e alloggio delle strutture agrituristiche associate. Per informazioni: tel. 0862/22343.

● *ASSOCIAZIONE REGIONALE PRODUTTORI OVICAPRINI D'ABRUZZO* (Anversa degli Abruzzi - AQ) - Strutture Agrituristiche - (15 aziende nella Valle Peligna e Valle del Sagittario): - **10 per cento di sconto**, al titolare della Carta e ad un eventuale accompagnatore, sui prezzi di ristorazione e alloggio delle strutture agrituristiche associate. Per informazioni: tel. 0864/49492.

● *MUSEI REGIONALI*: - **20 per cento di sconto**, al titolare della Carta e ad un eventuale accompagnatore, sul biglietto d'ingresso ai musei (Museo delle Tradizioni e delle Arti contadine di Picciano, Museo Storico Fortezza Borbonica di Civitella del Tronto, Museo Civico di Teramo - sezione archeologica e sezione pinacoteca, Museo delle ceramiche di Castelli, Museo Capitolare di Atri, Museo Civico di Collelongo.



● *PESCARA*: - **20 per cento di sconto**, al titolare della Carta e ad un eventuale accompagnatore, sul biglietto d'ingresso presso i musei civici (Museo Ittico, Museo delle genti d'Abruzzo, Museo Cascella); **10 per cento di sconto**, al titolare della Carta e ad un eventuale accompagnatore, sui servizi di ristorazione presso il ristorante "La Griglia" di Villanova (Pescara)

● *CIRCOLO GOLF ABRUZZO DI BRECCIAROLA (CHIETI)*: - **25 per cento di sconto**, al titolare della Carta e ad un eventuale accompagnatore, sul prezzo del green-fee ai giocatori in regola con il tesseramento della Federazione Italiana Golf. Per informazioni: tel. 0871/77555.

BASILICATA

● *POTENZA*: - **15 per cento di sconto** sul pernottamento al **** "Grande Albergo" di Potenza (corso XVIII Agosto, 46 - tel. 0971/410280).

CALABRIA

● *ACQUAPARK ODISSEA 2000 DI ROSSANO (CS)*: - **10 per cento di sconto** sul biglietto di ingresso al titolare della Carta e ad un eventuale accompagnatore.

● *AQUAPARK DI ZAMBRONE (CZ)*: - **10 per cento di sconto** sul biglietto di ingresso al titolare della Carta.

CAMPANIA

● *NAPOLI*: - **20 per cento di sconto** sul prezzo del biglietto d'ingresso al Museo Civico Filangieri.

EMILIA ROMAGNA

● *TERME DI PORRETTA (BO)*: - **10 per cento di sconto**, al titolare della Carta ed ai suoi familiari, sul soggiorno alberghiero e sui programmi della "Linea Benessere"; **15 per cento di sconto**, al titolare della Carta ed ai suoi familiari, sui prezzi di listino delle cure termali a pagamento. Per informazioni: tel. 0534/22062

● *TERME DI SALSOMAGGIORE (PR)*: - **20 per cento di sconto**, al titolare della Carta, sulle cure termali effettuate negli stabilimenti termali e nei reparti cure degli alberghi "Grand Hotel Porro" e "Hotel Valentini" (sono esclusi i pacchetti promozionali, le prestazioni estetiche, massoterapiche e le visite specialistiche); **10 per cento di sconto** su tutta la linea di prodotti cosmetici "Terme di Salsomaggiore" dietro presentazione della Carta presso le Terme o per corrispondenza inviando fotocopia. Per informazioni: tel. 0524/578201

● *TERME DI TABIANO (PR)*: - **20 per cento di sconto**, al titolare della Carta e ad un eventuale accompagnatore, sulle cure termali a pagamento effettuate presso lo Stabilimento termale delle Terme di Tabiano.

● *RICCIONE TERME (RN)*: - **Gratis** *1 Giornata Relax* (valore a listino 85mila lire), previa prenotazione.
Per informazioni: tel. 0541/602201.

● *TERME DI CERVIA E DI BRISIGHELLA (RA)*: - **15 per cento di sconto** sui trattamenti acquistati singolarmente (lo sconto non è cu-

mulabile con altre facilitazioni e non si applica a massaggi, esami, visite specialistiche e a tutti i trattamenti estetici); sono inoltre riservate al titolare due proposte di trattamenti speciali "benessere": **Amicotreno 3 giorni**, al prezzo di 280mila lire invece di 369mila, e **Amicotreno 6 giorni**, al prezzo di 465mila lire invece di 569mila, più un "trattamento viso completo" (valore pari a 70mila lire). Per informazioni: numero verde 167-016245.

● *IPPODROMO DEL SAVIO DI CESENA E IPPODROMO ARCOVEGGIO DI BOLOGNA:* - ingresso **ridotto (sconto pari al 40 per cento)**.

Friuli V. G.

● *PORDENONE:* - biglietto a **prezzo ridotto** per le manifestazioni organizzate dall'Ente Fiera di Pordenone.

● *GORIZIA:* - biglietto a **prezzo ridotto** per le manifestazioni organizzate dall'Azienda Fiere di Gorizia.

● *UDINE:* - biglietto a **prezzo ridotto** per le manifestazioni organizzate dall'Ente Fiera Udine Esposizioni.

● *TRIESTE:* - biglietto a **prezzo ridotto** per le manifestazioni organizzate dall'Ente Autonomo Fiera di Trieste; **10 per cento di sconto** nella Libreria Internazionale Transalpina di Trieste, la libreria dei viaggi e delle vacanze (in via Di Torre Bianca n. 27/a - centro città - tel. 040/662297-661288), su tutti i prodotti in vendita ad eccezione delle riviste.

Liguria

● *ACQUARIO DI GENOVA:* - **sconto di 2mila lire** sul biglietto d'ingresso adulti al titolare della Carta e ad un eventuale accompagnatore; **sconto del 10 per cento** su tutti gli acquisti effettuati presso il gift-shop dell'Acquario; **un omaggio** presso il gift-shop ad un eventuale bambino dai 3 ai 12 anni accompagnato dal titolare della Carta. Per informazioni: tel. 010/2488011.

● *PADIGLIONE DEL MARE E DELLA NAVIGAZIONE DI GENOVA:* - **sconto di 2mila lire** sul biglietto d'ingresso adulti al titolare della Carta e ad un eventuale accompagnatore; **sconto del 10 per cento** sugli acquisti effettuati presso il book-shop del Padiglione del Mare. Per informazioni: tel. 010/2463678.

● *TEATRO DI GENOVA:* - **sconto del 20 per cento** sul biglietto intero valido per gli spettacoli rappresentati al Teatro della Corte e al Teatro Duse

● *PALAZZO DUCALE DI GENOVA:* - biglietto d'ingresso alle mostre a **prezzo ridotto** (**sconto dal 20 al 30 per cento**, a seconda delle mostre) al titolare della Carta e ad un eventuale accompagnatore; **sconto del 10 per cento** per acquisti alla "Libreria Ducale"; **sconto del 10 per cento** sui servizi di ristorazione del "Gran Caffè Roberti" e del "Ristorante Ducale".

Lombardia

● *BERGAMO:* - **sconto del 30 per cento** sul biglietto d'ingresso e **sconto del 10 per cento** sull'acquisto del catalogo per le mostre ospitate presso il Palazzo della Ragione e l'Accademia Carrara.

● *BRESCIA:* - biglietto **ridotto** e **sconto del 10 per cento** sull'acquisto del catalogo e del materiale prodotto per le mostre organizzate da Brescia Mostre e ospitate presso il Palazzo Martinengo, la Chiesa di Santa Giulia, e i Palazzi Bonoris-Tosio; ingresso **ridotto** ai musei della città (Museo Civico età Romana e Tempio Capitolino, Museo Civico del Risorgimento, Museo Civico delle Armi antiche "Luigi Marzioli", Monastero di San Salvatore e Santa Giulia, Museo Civico di Storia Naturale, Pinacoteca Tosio Martinengo); ingresso **ridotto** agli spettacoli teatrali del Centro Teatrale Bresciano, del Teatro Santa Chiara e del Teatro Grande; **sconti fino al 20 per cento** in qualsiasi periodo dell'anno e **sconto del 50 per cento** ai ragazzi fino a 16 anni di età in camera con i genitori negli alberghi: **** "Hotel Vittoria", via X Giornate n. 20; **** "Hotel Ambasciatori", via Crocifissa di Rosa; **** "Hotel Radisson Sas", viale Europa n. 45.

● *PROVINCIA DI CREMONA:* - **sconto del 50 per cento** sul biglietto d'ingresso per le mostre organizzate dall'Associazione Promozione Iniziative Culturali di Cremona (Cremona: Museo Civico "Ala Ponzone", S. Maria della Pietà; Crema: ex Chiesa di San Domenico; Castelleone: Chiesa S.S. Trinità); biglietto **scontato** al Teatro Comunale di Cremona "Amilcare Ponchielli" per posto di platea e palco per le rappresentazioni liriche (50mila lire anziché 77mila) e per le rappresentazioni di balletto (40mila anziché 55mila).

● *MILANO:* - **sconto del 50 per cento** sul prezzo del biglietto d'ingresso al Museo Poldi Pezzoli; biglietto a **prezzo ridotto** per Teatridithalia, Elfo e Portaromana Associati; biglietto e abbonamento a **prezzo ridotto** per il Teatro Carcano; **sconto del 30 per cento** sul biglietto d'ingresso e del **10 per cento** sull'acquisto del catalogo per le mostre della Fondazione Mazzotta; **sconto del 10 per cento** sui prodotti Mazzotta in vendita al book-shop; **sconto del 50 per cento** sul biglietto d'ingresso alla Biblioteca di Via Senato; **sconto del 10 per cento** sul biglietto per le mostre promosse o organizzate dalla Fondazione Arte & Civiltà.

● *LAGO D'ISEO:* - **sconto fino al 20 per cento** in qualsiasi periodo dell'anno e **sconto del 50 per cento** ai ragazzi fino a 16 anni di età in camera con i genitori negli alberghi: **** "Continental Hotel", viale Dante - 24065 Lovere BG; **** "Hotel Villa Kinzika", via Provinciale n. 1 - 25057 Sale Marsino (BS); **** "Golf Hotel Franciacorta", via XXIV Maggio n. 40 - 25030 Paratico (BS); **** "Residenze Turistiche Il Patio", via Colombera n. 2 - 25049 Iseo (BS).

● *CORTEFRANCA (BS):* - **sconto del 20 per cento** per il parco acquatico "Acquasplash".

● *SABBIONETA (MN):* - **sconto del 20 per cento**, al titolare della Carta e ad un eventuale accompagnatore, sul biglietto d'ingresso ai monumenti del XVI secolo della città.

● *MONZA (MI):* - **sconto del 20 per cento**, al titolare della Carta e ad un eventuale accompagnatore, sul biglietto d'ingresso alle mostre ospitate presso la Villa Reale e per le iniziative espositive organizzate dal Settore Cultura della Città di Monza.

● *SVIZZERA:* - **sconto del 50 per cento** sui biglietti ordinari di prima e di seconda classe delle Ferrovie Federali Svizzere acquistati in Italia nelle stazioni Fs o nelle Agenzie di viaggio per le seguenti linee nel Canton Ticino: Chiasso/Luino-Bellinzona-Locarno su tutti i treni (Regionali, Diretti, Intercity, Eurocity); Bellinzona-Airolo (linea panoramica del Gottardo) sui treni Diretti.
Riduzione prevista per i detentori della tessera svizzera "1/2 tariffa" su biglietti acquistati nelle stazioni FFS in Svizzera per le escursioni turistiche "Ticino pauschal" (primavera-autunno) - proposte di viaggio comprendenti ingressi, cremagliere, battelli ecc.; **sconto del 50 per cento** sui biglietti ordinari della Società Navigazione Lago di Lugano per la linea Porto Ceresio-Lugano. Vendita dei biglietti a bordo.

Molise

● *CAMPITELLO MATESE:* - **sconto del 20 per cento** sul costo del soggiorno presso gli alberghi "Hotel Kristal", "Hotel Kristiana" ed il "Rifugio Jezza" di Campitello Matese.

● *CAMPOBASSO:* - **sconto del 10 per cento** sul pernottamento in camera doppia o singola all' "Hotel Roxi" di Campobasso; **sconto del 15 per cento** sul "Servizio Taxi".

● *ISERNIA:* - **sconto del 15 per cento** sul pernottamento e **sconto del 10 per cento** al ristorante nel **** "Grand Hotel Europa"; **sconto del 10 per cento** sui servizi di ristorazione e alberghieri dell' **** "Hotel La Tequila"; **sconto del 10 per cento** sul pernottamento e **sconto del 15 per cento** sul pernottamento+ristorazione nell' "Hotel Sayonara".

Piemonte

● *SALONE DEL LIBRO E SALONE DELLA MUSICA - TORINO:* - **sconto del 30 per cento**, al titolare della Carta e ad un eventuale accompagnatore, sul biglietto d'ingresso (Salone della Musica 16-21 ottobre '97, Salone del Libro 21-26 maggio '98). Per informazioni: tel. 011/4337054.

● *CENTRO GIOCO EDUCATIVO:* - **sconto del 10 per cento** sugli acquisti nei negozi di Torino, Alba, Asti, Ciriè, Chieri, Cuneo, Grugliasco, Moncalieri, Pinerolo, Rivoli.

● *MUSEI CIVICI DELLA CITTÀ DI TORINO:* - biglietto **ridotto**, al titolare della Carta, presso: la Galleria d'Arte Moderna e Contemporanea, Borgo e Rocca Medioevale; Museo Civico di Numismatica, Etnografia e Arti Orientali; Museo Civico Pietro Micca e dell'Assedio di Torino.

● *TEATRO ALFIERI E TEATRO ERBA - TORINO:* - abbonamento a **prezzo ridotto** per la Stagione teatrale 1997/98. Per informazioni: tel. 011/5623800.

● *TEATRO STABILE DI TORINO:* - abbonamento a **prezzo ridotto** per la Stagione teatrale 1997/98 e biglietto singolo a **prezzo ridotto** per gli spettacoli non esauriti in abbonamento. Per informazioni: tel. 011/5176246.

● *MUSEO DELL'AUTOMOBILE - TORINO:* - **sconto del 30 per cento** sul biglietto d'ingresso (7mila anziché 10mila). Per informazioni: tel. 011/677666.

● *MUSEO D'ARTE CONTEMPORANEA - CASTELLO DI RIVOLI (TO):* - biglietto **ridotto** a 7mila lire. Per informazioni: tel. 011/9587256.

Puglia

● *ZOOSAFARI DI FASANO (BR):* - **gratis** il bi-

glietto d'ingresso al Teatro degli Animali.
● *DISCOTECA DIVINAE FOLLIAE:* - **sconto del 20 per cento** sul biglietto d'ingresso alla discoteca (sulla SS 16 Adriatica fra Trani e Bisceglie, a 35 km da Bari), escluso il 31 dicembre. Per informazioni ci si può rivolgere al Centro Turistico Mastrogiacomo (tel. 080/3980033).

SARDEGNA
● *CAGLIARI:* - **sconto del 20 per cento** sul biglietto d'ingresso alla Galleria Comunale e all'ExMA' (centro polivalente culturale); **sconto del 10 per cento** sulla camera singola e doppia, colazione a buffet inclusa, presso l' "Hotel Italia" (via Sardegna, 31 - 09124 Cagliari).
● *ASSOCIAZIONE AGRITURISMO TERRANOSTRA SARDEGNA:* - **sconto del 10 per cento** sui prezzi praticati dalle aziende agrituristiche convenzionate (sconto sui servizi di pernottamento e di prima colazione per la durata di almeno tre giorni per un minimo di tre persone o, nel caso del solo servizio di ristorazione, per un minimo di dieci persone; lo sconto non viene praticato durante le festività natalizie e di capodanno, le festività pasquali, i ponti ed nel periodo compreso tra il 1° giugno ed il 31 agosto).
● *VALBURGER FAST FOOD:* - **sconto del 10 per cento** su tutti i prodotti venduti (escluso promozioni) nei locali di Cagliari (via Crispi, 17) e Oristano (c/o Centro Commerciale Porta Nuova zona Pontixeddu).
● *SARDINIA HOTEL GROUP:* - **sconto del 30 per cento** sulla camera singola e doppia, colazione a buffet inclusa, durante il fine settimana (dal venerdì alla domenica - minimo due notti) e nel mese di agosto; **sconto del 10 per cento** dal lunedì al giovedì sulla camera singola e doppia, colazione a buffet inclusa; **sconto del 10 per cento** per l'affitto delle sale convegni, sui ricevimenti e colazioni di lavoro e nel ristorante "La Scala" dell' **** "Hotel Sardegna", via Lunigiana 50 - 00122 Cagliari (tel. 070/286245); **sconto del 30 per cento** sulla camera singola e doppia, colazione a buffet inclusa, durante il fine settimana (dal venerdì alla domenica-minimo due notti) e **del 10 per cento** nel mese di agosto, **sconto del 20 per cento** dal lunedì al giovedì sulla camera singola e doppia, colazione a buffet inclusa, escluso il mese di agosto, **sconto del 10 per cento** per l'affitto delle sale convegni, sui ricevimenti, colazioni di lavoro e nel ristorante dell'albergo negli **** "Hotel Victoria" (via Mons. Virgilio, 72 - 08041 Tortolì-Arbatax tel. 0782/623457), **** "Hotel Mistral 2" (via XX Settembre - 09170 Oristano tel. 0783/210389) e **** "Hotel Rina" (via delle Baleari, 34 - 07041 Alghero tel. 079/984240).

SICILIA
● *PALERMO:* - **sconto del 20 per cento** sul servizio taxi della Cooperativa Taxi Trinacria.

UMBRIA
● *NAVIGAZIONE LAGO TRASIMENO:* - **sconto del 20 per cento** su tutte le tariffe APM della Navigazione Lago Trasimeno.
● *TERME DI FONTECCHIO (PG):* - **sconto del 20 per cento** sulle cure presso lo stabilimento termale; **sconto del 20 per cento** sulle prestazioni alberghiere; **sconto del 10 per cento** sulla ristorazione.
● *TERME DI SAN FAUSTINO (PG):* - **sconto del 20 per cento** sulle cure idropiniche presso lo stabilimento termale; **sconto del 10 per cento** sulle prestazioni alberghiere.
● *TERME DI SANGEMINI (TR):* - **sconto del 20 per cento** sulle cure idropiniche presso lo stabilimento termale.
● *ACQUE DI SAN FRANCESCO (TR):* - **sconto del 20 per cento** sulle cure idropiniche presso lo stabilimento termale.
● *ASSOCIAZIONE AGRIUMBRIA:* - **sconto del 30 per cento** sui biglietti d'ingresso alle manifestazioni organizzate dall'Associazione Agriumbria di Bastia Umbra (PG).

VENETO
● *PADOVA:* - biglietto unico a **prezzo ridotto** per la visita ai seguenti musei e monumenti della città: Musei Civici Eremitani, Cappella degli Scrovegni, Palazzo della Ragione, Orto Botanico, Battistero del Duomo, Scoletta del Santo, Museo Antoniano; biglietto a **prezzo ridotto** per le manifestazioni aperte al pubblico organizzate dall'Ente Padova Fiere.

Per acquistare la Carta AMICO*TRENO* basta compilare la scheda di adesione sotto riportata, indicando la modalità di pagamento prescelta, e spedirla in busta chiusa e affrancata, insieme all'assegno o alla ricevuta del versamento in c/c postale, al seguente indirizzo: Ferrovie dello Stato Spa - Carta Amicotreno - Corso Magenta, 24 - 20123 Milano.

Sì voglio associarmi alla Carta AMICO*TRENO*.
Pagherò la quota annua associativa di 99.000 lire, nel modo che indicherò qui sotto, apponendo una X nell'apposita casella.

❑ **Pagamento attraverso bollettino di c/corrente postale allegato alla rivista "Amico Treno" (n° 22771208 intestato a Ferrovie dello Stato S.p.A. - Amico Treno Piazza Freud,1 - 20154 Milano).**
Riceverò la tessera direttamente a casa.

❑ **Pagamento con assegno bancario non trasferibile intestato a Fs S.p.A. Carta AMICO*TRENO*. Riceverò la tessera direttamente a casa.**

❑ **Pagamento e ritiro presso la biglietteria Fs o la ricevitoria Sisal (abilitata alla vendita dei biglietti Fs) di**

_____

_____

_____

(indicare la biglietteria Fs o la ricevitoria Sisal completa di indirizzo, presso la quale si desidera ritirare la Carta).
Ritirerò la tessera al momento del pagamento, dopo avviso recapitato a casa.

In seguito a ciò, avrò diritto ad usufruire di tutti gli sconti, le facilitazioni e i servizi che la Carta AMICO*TRENO* mette a disposizione dei Soci.

Nome

Cognome

Indirizzo **N.**

CAP **Città** **Prov.**

Telefono **Data di nascita**

Professione

Titolare di abbonamento Fs (o integrato): si ❑ no ❑

Le informazioni che ci trasmetterà con questa scheda sono raccolte solo a fini promozionali e commerciali e verranno gestite elettronicamente con la massima riservatezza. Quando vuole lei può cancellare o aggiornare i suoi dati scrivendo a Ferrovie dello Stato S.p.A. - Carta Amicotreno - Corso Magenta, 24 - 20123 Milano. Tali informazioni potranno essere utilizzate al solo scopo di farle pervenire le nostre proposte commerciali ed eventualmente di aziende di nostra fiducia.

Data_____ **Firma**_____

Per informazioni sulla Carta AMICO*TRENO* si può telefonare al
NUMERO VERDE 167-100650

Nell'impero del Panda

Veri gioielli della natura da raggiungere in treno

Wwf Italia - Settore Oasi e Aree protette
Via Garigliano, 57 - 00198 Roma
Tel. 06/84497393 - 84497394

Come potete leggere su questo stesso numero, fra le opportunità messe a disposizione dei sottoscrittori della "Carta Amicotreno" è compreso lo sconto del 50 per cento per l'ingresso alle Oasi del Wwf. Antonio Canu, Responsabile del settore Oasi e Aree protette del World Wildlife Fund, ne illustrerà alcune sul nostro giornale. La sua collaborazione si apre tratteggiando la loro storia.



Oasi del Lago di Burano (Grosseto).

C'è un'Italia verde che cresce sempre di più. Un'Italia speciale, fatta di piante, animali, boschi, monti, colline, mari, che vengono tutelati e protetti dal Wwf. In piccoli paradisi naturali trovano rifugio specie rare e protette, come il Cervo sardo, il Camoscio d'Abruzzo, la Lontra, il Lupo, insieme a creature più piccole ed ugualmente preziose, come il gambero di fiume, il Macaone sardo.

Territori di grande interesse e valore naturalistico vengono messi a "disposizione" della gente, organizzati con regole precise, ma aperti: sono le Oasi del Wwf.

Molte di esse sono raggiungibili con il treno, il mezzo di trasporto veloce che preferiamo e che suggeriamo di prendere ai nostri visitatori.

Iniziamo a parlare delle Oasi, in particolare di quelle che tutti noi possiamo raggiungere facilmente proprio con il treno. Dal prossimo numero, in una rubrica dedicata al turismo naturalistico per tutti, presenteremo alcune delle più belle Oasi del nostro Paese. Ognuna di esse è, a suo modo, unica e preziosa e ciascuna possiede una sua storia. Inizieremo dunque un viaggio tra passato e presente, tra foreste e paludi, lupi e camosci, cervi e tartarughe, anatre e Cavalieri d'Italia.

Qualche cenno storico sulle Oasi. L'atto di nascita indica come località il Lago di Burano, un vero gioiello in terra maremmana, che il Wwf prese in affitto. Quella decisione, che ha segnato il cammino della nostra Associazione in Italia, da molti è stata definita coraggiosa, per i protagonisti è ricordata quasi come un colpo di fulmine.

Infatti, l'intervento diretto a difesa di un habitat e di un paesaggio straordinari, e con essi di migliaia e migliaia di uccelli a riposo durante le migrazioni o in cerca di riparo per nidificare, non era un semplice e rischioso innamoramento, ma una scelta strategica che nel futuro è diventata vincente per il Wwf. Si potrebbe riassumere con: "non solo parole, ma fatti". Fatti che hanno consentito la tutela di migliaia di ettari di territorio quasi sempre a rischio e che hanno promosso l'immagine del Wwf come Associazione concreta e impegnata in prima persona a gestire ambienti naturali. E, in decenni di assenza, parziale o totale, da parte dello Stato, quell'impegno ha dato i suoi frutti. Per definire le Oasi, la nostra Guardia più anziana, Gigi Calchetti della grande Laguna di Orbetello, ama raccontare ai bambini in visita: «Nei dizionari un po' vecchi il termine Oasi era spiegato come "palmizi nel deserto". Oggi significa un'area protetta del Wwf». Burano era una zona umida da salvare perché sottoposta a rischio. Bonificate le grandi paludi, anche i sistemi minori, i laghi ed i tratti di fiume non cementificati stavano subendo la stessa fine, o erano teatro di grandi battute di caccia. In altre parole: un'emergenza. Dopo Burano, seguirono nuove Oasi "umide": Bolgheri, Orbetello, Punte Alberete, Persano, Le Cesine, Angitola e poi Alviano, S. Giuliano, Penne, Valle Averto, Pignola, Le Bine e tante altre. Tante che attualmente rappresentano più del 40 per cento dell'intero Sistema. Un patrimonio straordinario, anche per la ricchissima biodiversità che lo caratterizza. Fin dal principio, la gestione non si limitava alla tutela del territorio: facendo riferimento all'esperienza di Associazioni simili, e in particolare a quelle inglesi, come la Rspb (Royal Society for Protection Birds, con più di 110 Oasi), le nostre aree furono aperte al pubblico. Ricorrendo alla capacità e all'ingegno delle nostre Guardie, si attrezzarono capanni e torri d'osservazione, s'inventarono i primi sentieri-natura, si sperimentarono forme e modalità di fruizione che potessero tenere conto delle esigenze ambientali e allo stesso tempo fornissero al visitatore occasioni, stimoli, strumenti per ammirare e vivere un frammento di Natura in piena armonia. Le giornate e gli orari obbligati e le tariffe d'ingresso diventarono una regola, ma anche una forma di educazione, di rispetto, di controllo. Proprio l'educazione ambientale è stato il secondo e più importante investimento. Si è iniziato da un utilizzo diverso delle nostre Guardie, le quali, smessi parzialmente gli abiti di sorveglianti e operai, si sono formate anche come guide e come educatori eccellenti. Tanto che oggi, chiamandole Guardie, ci sembra di ridurre e non valorizzare al meglio il loro ruolo. Persone entusiaste, preparate,

pronte a lavorare molto di più di quanto ricevono in cambio. Perché, come dicono molte di loro, curare un'Oasi non è un lavoro, è una specie di missione.
Più di un milione di ragazzi delle scuole hanno trascorso ore o giornate nelle Oasi. Sono i nostri visitatori principali e, forse, i più graditi. Infatti con loro stiamo costruendo un rapporto diverso per il futuro; dalla loro educazione e dal loro interessamento alle nostre battaglie, si otterranno le forze e le idee per governare correttamente il territorio. Oltre alle Guardie, altri operatori - formati all'interno o provenienti dalle Cooperative di servizio, tutte Wwf - hanno migliorato e qualificato le at-



tività didattiche. Dai primi capanni, dai primi percorsi, si è passati - crescendo - ad altre forme di "lettura e comprensione" del paesaggio, dei fenomeni naturali, dei problemi ambientali: orti botanici, aree faunistiche, giardini delle farfalle, musei, centri visita, materiali e pubblicazioni, grazie ai quali si sono promossi soggiorni particolareggiati, iniziative speciali e visite.
Utilizzando tecniche poco "scolastiche", coinvolgenti e mai noiose, si è riusciti a stabilire un contatto che va oltre una semplice passeggiata. Così, i Campi di Avventura per gli adolescenti e i Campi di Lavoro per i più grandi sono diventati un appuntamento regolare, spesso vivai di nuovi aderenti o addirittura "scuola" per futuri attivisti dell'Associazione. Senza dimenticare i visitatori della domenica, sempre più numerosi, che hanno scoperto un modo diverso e interessante di trascorre una giornata, magari a due passi da casa.
Gestire un'area significa approfondire le conoscenze. Fin dai primi passi, si è promossa e sollecitata anche all'esterno la ricerca scientifica. Sono migliaia i lavori di studenti universitari, ricercatori, "semplici" dilettanti, spesso fondamentali per alcuni settori delle scienze naturali, che hanno avuto luogo nelle nostre Oasi. Da tre anni pubblichiamo una rivista, "Studi e Ricerche nelle Oasi Wwf", che raccoglie i lavori più importanti e riassume gli altri. Un modo per aggiornare dati e informazioni e per essere presenti a pieno titolo nel mondo della ricerca scientifica. Va ricordato infatti che il Wwf è anche un Ente di ricerca.
L'attenzione dell'Associazione - e quindi l'obiettivo delle nuove Oasi - si orientò man mano anche verso altri ambienti molto minacciati o che avevano subito le trasformazioni maggiori, a cominciare dalle coste e dalle rive dei corsi d'acqua, per continuare con le formazioni forestali litoranee, le macchie, i boschi planiziari e le foreste montane.
Alla Riserva del Bosco Wwf di Vanzago, acquisita grazie ad un lascito, si aggiunsero Palo, Seu, Macchiagrande, Vulci, Alvisopoli, solo per citarne alcune.
Il Sistema, che si stava ormai ampliando in tutta Italia, si arricchì di altri ambienti con operazioni spesso favorite da situazioni particolari - per esempio l'accordo con privati "illuminati" e nuovi lasciti, come la Valpredina in Lombardia - o da campagne di sensibilizzazione più generali.
Tra questi, una tappa importante non solo per il Wwf è sicuramente la Riserva marina di Miramare, l'unica, insieme all'isola di Ustica, a rappresentare ancora oggi l'ambiente marino protetto in Italia. Da questa esperienza, nascono le altre Oasi blu del Wwf. L'impegno è significativo: queste sono infatti aree demaniali ottenute in concessione dallo Stato per fini protezionistici. Significa cioè che l'Associazione paga ogni anno un canone d'affitto allo Stato per tutelare un bene che è di tutti.
Una delle pagine più entusiasmanti del libro delle Oasi è l'acquisto di Monte Arcosu, in Sardegna. I motivi sono tanti: perché si è tutelata una delle foreste mediterranee più belle; perché è stata, e purtroppo è ancora, l'unica vera area protetta in Sardegna; perché con il nostro arrivo si è salvata una delle ultime popolazioni dell'endemico Cervo sardo. Un successo: al nostro arrivo i cervi erano 80-85, oggi - dopo dieci anni - sono arrivati ad essere 300-350.
Con Monte Arcosu si è avviata anche una nuova fase delle Oasi: l'acquisto diretto di terreni. Non siamo ancora ai livelli del National Trust inglese o del Nature Conservancy americano, ma la strada è stata aperta. Dopo Monte Arcosu, sono seguiti altri acquisti: Orbetello e Orti-Bottagone in Toscana, Siculiana in Sicilia, Valle Averto nella Laguna Veneta, Lago Secco nel Lazio, di recente ancora una fetta di Monte Arcosu, Bosco Rocconi in Toscana e un bosco nell'area del Furlo, nelle Marche. La strategia degli acquisti ha pagato e continuerà ad essere applicata dove necessario.
Si è detto del Cervo sardo, ma anche altri animali sono stati simboli di nuove Oasi. Tra tutte, va ricordata l'operazione Camoscio d'Abruzzo, che ha permesso di riportare questo splendido arrampicatore sulle montagne della Maiella. Promossa da Wwf e Parco nazionale d'Abruzzo, custode dell'ultima popolazione della specie, l'operazione ha avuto un grande successo dal punto di vista naturalistico e un impatto favorevole sugli abitanti della Maiella. Nasce così l'oasi di Lama dei Peligni - oggi Riserva naturale e Parco nazionale - e si conferma quel segnale di adesione delle amministrazioni locali e delle popolazioni alla creazione di aree protette, già emerso negli ultimi tempi.
Ci sono voluti tanti anni, ma alla fine abbiamo vinto la diffidenza, l'opposizione, l'indifferenza della gente. Come dimenticare i momenti difficili delle prime Oasi, quando c'era un'atmosfera ostile alla nostra presenza? Come non ricordare le minacce e le ritorsioni contro le Oasi nate in contesti difficili, quali quelli di Persano, Macchiagrande, Le Cesine o dello stesso Monte Arcosu?
Ebbene, il lavoro quotidiano, l'apertura alla gente, il coinvolgimento dei giovani locali, i primi ritorni economici dovuti proprio alla presenza delle Oasi, l'affermazione di una cultura a tutela e valorizzazione di un bene comune hanno abbattuto un muro. Ovunque, anche al Sud.
Un cambiamento netto, dal momento che oggi siamo costretti a "rifiutare" tante proposte di nuove aree, avanzate proprio da amministrazioni locali in tutta Italia. Un riconoscimento importante, sancito anche dall'affidamento in gestione di Riserve naturali, nazionali e regionali da parte di Ministeri e Regioni: sono quasi la metà del Sistema, e continuano ad aumentare. Quello che scherzosamente, ma con orgoglio, viene chiamato "impero del Panda" ha conquistato altri ambienti: dalle aree urbane (il Tevere a Roma, la Bula ad Asti, gli Astroni a Napoli), a quelle di campagna (Pian S. Angelo nel Lazio), a luoghi teatro di battaglie storiche (Policoro in Basilicata). In questi trent'anni, il compito delle Oasi si è adeguato ai tempi e alle necessità: azione diretta per salvare o preservare ambienti o specie minacciate, aule per la didattica e la crescita culturale, laboratori per la ricerca scientifica, aree per lo svago, presidi e punti di riferimento territoriali, opportunità per attività economiche ecocompatibili.
Oggi le Oasi svolgono anche il ruolo di precursori nel proteggere aree più vaste e offrono un esempio per dimostrare come i parchi e le riserve siano la via più sicura per uno sviluppo socio-economico duraturo.
Nel nostro piccolo, abbiamo attivato aziende agricole che producono alimenti biologici e laboratori di artigianato per oggetti orientati a temi naturalistici. La nascita di cooperative formate da giovani locali, sono una decina, dimostra che la protezione dell'ambiente offre anche occupazione diretta.
"L'impero del Panda" si regge sulle forze di pochi addetti e può contare sulle risorse dei Soci e sulle entrate dirette, alle quali si aggiungono i finanziamenti pubblici, importanti ma ridotti.
Le Oasi attualmente sono 81, ottantuno pezzi d'Italia che ci impegneremo a conservare e valorizzare, facendoli diventare sempre più "santuari" della Natura, ma anche luoghi per lo svago, per la cultura: un esempio di come va gestito il nostro patrimonio naturale. E cresceranno, con l'identico spirito con cui trent'anni fa nacque l'Oasi di Burano.

Antonio Canu
Responsabile Wwf Settore Oasi e Aree protette

Storia delle ferrovie in Italia

3ª puntata: 1950 - 1985

Alla fine della seconda guerra mondiale, mentre era in corso la ricostruzione delle ferrovie, si riapre ancora una volta la questione su quale dovesse essere l'assetto istituzionale dell'azienda Fs. Già all'inizio del Novecento si era assistito a un balletto di commissioni incaricate della materia (nel 1904 la commissione Saporito, nel 1911 la Finali, nel 1914 la Chimirri), i cui lavori non produssero però riforme sostanziali. Dopo la parentesi fascista, che annulla qualsiasi tipo di autonomia dell'azienda ferroviaria, nel 1945 è la volta della commissione Di Fausto, che si occupa comunque solo dell'organizzazione interna e non avanza alcuna proposta istituzionale.

L'incarico di elaborare un progetto di riforma viene allora affidato, nel 1950, alla commissione Severi, composta - come fa notare Giovanni Coletti (*Storia di una Riforma*) - oltre che da magistrati amministrativi e da funzionari aziendali, anche da imprenditori privati appartenenti a quei settori che avevano rapporti industriali con le ferrovie. L'aspetto più innovativo della proposta, secondo Coletti, riguarda i poteri spettanti al Ministro che, da quelli di direzione vera e propria dell'epoca fascista, vengono ridotti a poteri di vigilanza. Al Ministro spetta comunque ancora il potere di nomina, rimozione e sospensione dei componenti del consiglio di amministrazione e degli altri organi direttivi dell'azienda, nonché il potere di determinare le tariffe e le piante organiche del personale.

Nel 1952, poco dopo che erano stati presentati i risultati della commissione Severi, viene istituita un'altra commissione, la commissione Berruti, per integrare e completare i lavori della precedente. Lo schema di legge che sarà presentato conferma le proposte della commissione Severi con l'aggiunta di alcuni elementi nuovi tra cui quello riguardante il bilancio aziendale, che avrebbe dovuto essere considerato - come spiega Coletti - «sotto un duplice aspetto, quello di un servizio pubblico e quello di un'azienda di tipo industriale... lo Stato poi avrebbe provveduto a concedere una sovvenzione per il mantenimento delle linee a scarso traffico».

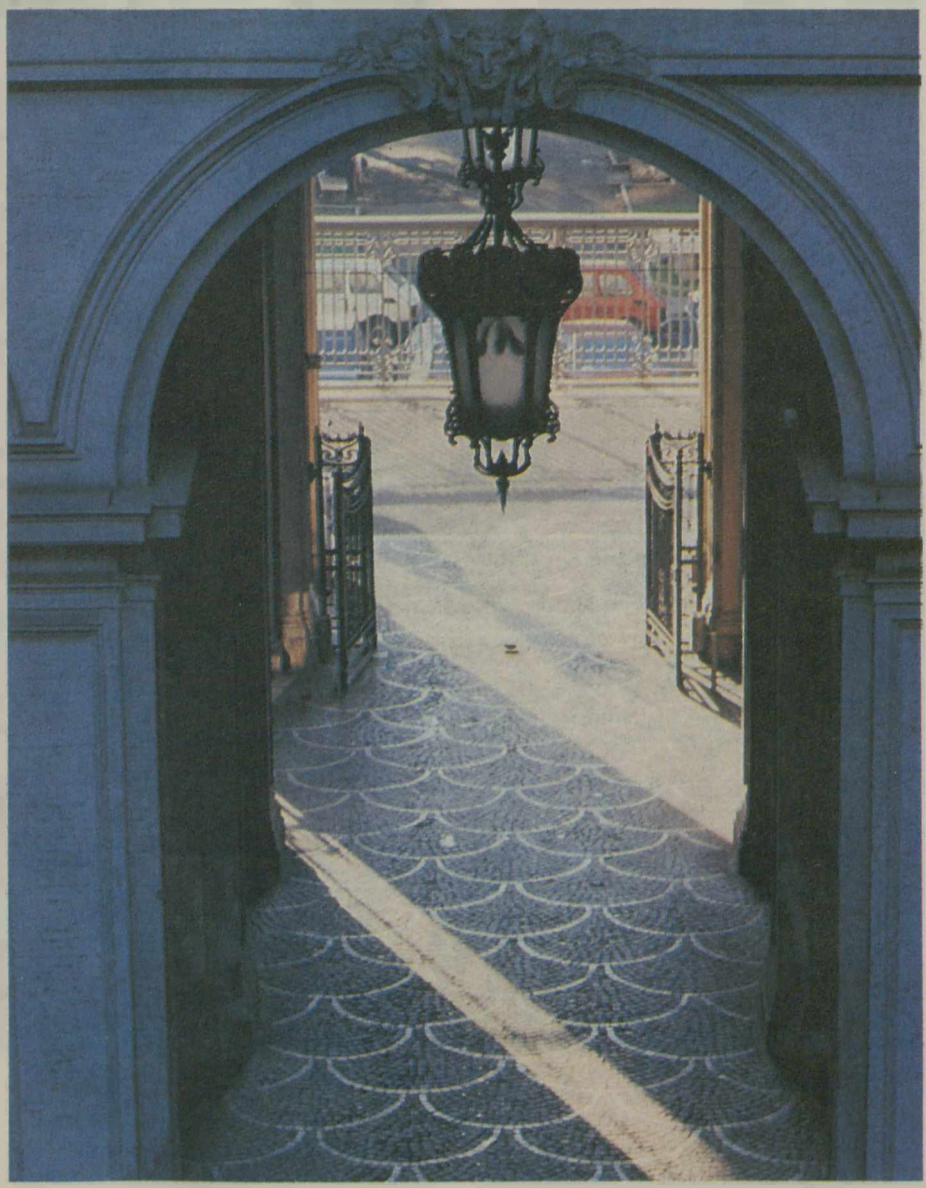
Con la legge del 20 dicembre 1954, con la quale il Parlamento delega il Governo ad emanare uno o più decreti legge per la nuova disciplina dell'impiego statale (l'art. 8 riguardava esplicitamente le ferrovie), sembrerebbe giunta la volta buona. Ma non è così: i termini per l'attuazione della legge delega decadono l'11 gennaio 1956. Comunque non si perde tempo - si fa per dire - a predisporre un nuovo schema di legge, su espresso incarico del Ministro dei Trasporti Angelini. Anche questo non approderà a nulla. Da questa data in poi è un susseguirsi di proposte di legge, di commissioni e di gruppi di studio misti azienda-sindacati (vedi box). Ma a parte le normative riguardanti alcuni aspetti specifici (assetto giuridico-economico del personale, programmi di finanziamento, snellimento delle procedure e così via), per arrivare ad una legge di riforma vera e propria dobbiamo aspettare il 1985: trentacinque anni quindi dall'insediamento della commissione Severi.

Nel corso di tutto questo periodo «la struttura dell'azienda - commenta Coletti - non vie-



Villa Patrizi con il monumento dei ferrovieri caduti in guerra.

ne mai alterata nei suoi principi cardine ed i problemi di gestione imprenditoriale restano relegati in disegni di legge, oggetto soltanto di dibattiti politico-sindacali». In quest'ottica, chiaramente, la gestione dell'azienda da parte della dirigenza si configura come un'impresa non semplice e spesso frustrante, costretta com'è più a mediare o arginare le diverse pressioni politiche, che ad elaborare strategie aziendali. Preziosa, a questo proposito, è la testimonianza di Filippo Bordoni, che ne *Il casino di Villa Patrizi* (Villa Patrizi è sede delle Fs e del Ministero dei Trasporti) ha raccontato le «amare esperienze di un direttore generale». Anche Bordoni, che ha ricoperto tale ruolo dal



L'ingresso di Villa Patrizi.

gennaio 1972 al marzo 1975 succedendo a Ruben Fienga, lamenta l'inutilità dei lavori delle varie commissioni insediatesi dal dopoguerra in poi per proporre riforme di struttura: «ma tutto resta sulla carta - scrive - e intanto la situazione peggiora, il ministro pretende di gestire l'azienda col più severo assolutismo e, tracimando dagli argini del bacino politico, l'acqua santa ministeriale invade il campo delle decisioni operative, mandando tutto a farsi benedire... l'azienda diventa sempre meno autonoma, politicizzata all'inverosimile, ad un livello tale da non trovare riscontro in alcun altro paese dell'Europa occidentale». Questo vale per la burocrazia centrale, che ha i suoi centri di potere a Villa Patrizi, dove le «calunnie e le congiure sono all'ordine del giorno». Per fortuna esiste anche una burocrazia periferica, generalmente «non inquinata» da elementi estranei, che riesce a far girare la macchina ferroviaria.

In tutte le pagine del libro, ad essere protagonisti sono alla fine i politici: vero e proprio incubo del manager Bordoni, che a un certo punto decide anche di classificarli, secondo il peso e l'ingerenza che esercitano sull'attività aziendale.

«Il potere politico - afferma - può influire sull'attività aziendale tanto da fuori quanto da dentro. Da fuori si esprimono tutte quelle forze che vanno dai parlamentari ai reggitori delle sorti delle regioni, delle province, dei comuni ed altri ancora; da dentro si agitano i sottosegretari e i ministri con i loro amici e con i burocrati togati». I primi, quelli operanti da fuori, sono definiti da Bordoni «stelle nane», i secondi, quelli operanti da dentro, «nove e supernove».

«I parlamentari - prosegue - hanno l'hobby delle "interrogazioni con richiesta di risposta scritta" e sono molto fertili nella loro attività: ne scaricano una media di quattrocento all'anno. Per lo più si tratta di istanze piuttosto strane, che servono solo a soddisfare esigenze clientelari, senza risolvere assolutamente nulla». Alcuni propongono la rapida costruzione di superferrovie, come la Monaco di Baviera-Venezia-Ravenna-Rimini, altri premono per la realizzazione di alcune trasversali, come la Foggia-Matera-Metaponto; altri ancora sostengono la Maratea-Lauria-Castrovillari-Cosenza contro la Maratea-Lauria-Senise-Policoro-Metaponto. Altri più modestamente si accontentano di istanze per lo spostamento di linee e stazioni, per l'elettrificazione di linee secondarie oppure lamentano mancate promozioni o inadempienze nel riconoscimento di benefici particolari. Ogni richiesta è ovviamente riferita al collegio elettorale del singolo parlamentare e quanto più è ampia la clientela, tanto più numerose sono le segnalazioni: «Alcuni - scrive Bordoni - che dispongono di segreterie efficienti, sono capaci di spedirti cinque o sei missive al giorno. Guai se non rispondi regolarmente a tutti: non importa come, basta rispondere».

Poi c'è l'attività parlamentare vera e propria, in aula o in commissione e qui il rischio è che, nella discussione dei disegni di legge, si introducano emendamenti insensati, che possono produrre effetti negativi sulla gestione aziendale.

Ma anche con gli enti locali il rapporto negli anni Settanta non è facile. Bordoni lamenta il fatto che le Regioni non abbiano mai avuto le idee chiare sulla funzione delle ferrovie e sul coordinamento dei diversi modi di trasporto e se recentemente «hanno finalmente compreso che la loro attenzione va centrata essenzialmente sui grandi nodi ferroviari», ogniqualvolta però si discute il progetto di un raddoppio o di un quadruplicamento nelle vicinanze di un grande centro insorgono mille difficoltà: «non si riesce mai a stabilire quale debba essere il tracciato. Si è arrivati all'assurdo di ritardare di anni l'esecuzione di un'opera nel tentativo di risparmiare un campo sportivo. Lavori come il quadruplicamento della Milano-Piacenza e della Milano-Treviglio, anche se interessano soprattutto il trasporto dei pendolari, continuano a subire forti ritardi... e di questo passo la moneta si svaluta, i costi aumentano, l'affidamento dei lavori diventa sempre più difficoltoso e si riesce a realizzare ben poco di concreto».

Per informazione del lettore, va detto che i lavori sulla Milano-Treviglio sono a tutt'oggi fermi per l'opposizione del comune di Fracazzano, che non ha ancora firmato il contratto di programma, dopo 25 anni dall'esempio citato da Bordoni.

Per quanto riguarda le "nove", ministri e sottosegretari, a parte aver fame di segretari (sessanta o settanta addetti - commenta Bordoni - non sono un vantaggio di scarso conto e ri-

solvono brillantemente, a spese altrui, il costoso problema della segreteria), il limite di quelli che salgono le scale di Villa Patrizi è il rapido avvicendamento e il fatto di appartenere più alla categoria dei collegiali (nel senso di politici che curano appassionatamente gli interessi del proprio collegio elettorale), che a quella degli ambiziosi. Da qui l'impostazione eternamente riduttiva dei problemi trasportistici e ferroviari in particolare: manca sempre una visione generale, di più ampio respiro, capace di comprendere il futuro delle ferrovie nel contesto europeo più che in quello nazionale. Anzi, secondo Bordoni, si rischia di tornare all'inizio della storia delle ferrovie, quando l'Italia era divisa in otto stati, ciascuno dei quali faceva quel che gli pareva nella progettazione e costruzione delle linee ferroviarie. E coerente a ciò è anche la politica degli investimenti: «si spendono miliardi - afferma Bordoni - senza ottenere gli effetti desiderati perché si è obbligati a realizzare opere di scarso interesse economico, dimenticando di orientare gli investimenti sulla rete fondamentale», che deve assolvere ai compiti di una rete europea moderna, in grado di garantire alta capacità ad elevata velocità. Un esempio di tale miopia politica e delle difficoltà che impongono i farraginosi iter di approvazione, è la storia del quadruplicamento della Roma-Firenze. Promotore dell'opera era stato il predecessore di Bordoni, Ruben Fienga, che era riuscito con grande tenacia ad arrivare, in tempi brevi, all'inizio dei lavori. Come fa notare Bordoni, a differenza di altre importanti imprese (come i grandi trafori alpini e appenninici), il quadruplicamento della Roma-Firenze non aveva avuto un lungo periodo di incubazione: «esso è stato limitato a dieci anni - scrive - perché, fortunatamente, sono venute a mancare, al di fuori dell'azienda, discussioni, proposte e polemiche sui tracciati da seguire e sulle soluzioni da adottare. Le discussioni, proposte, polemiche sono venute dopo, quando i lavori erano già cominciati [e infatti ci vorranno 21 anni per la loro conclusione, *n.d.r.*]. Prima si è dovuto soltanto combattere con i politici per procurarsi i finanziamenti».

Quale il problema del collegamento? Progettazioni parziali e scarsità di risorse finanziarie avevano fatto sì che il tracciato realizzato seguisse le tortuosità del territorio, creando cinque anse (Fara Sabina, Orte, Ficulle, Arezzo e Pontassieve) che si ripercuotevano negativamente sui tempi di percorrenza. All'inizio (verso la fine degli anni Cinquanta e ancora nel 1966) l'impostazione data dagli stessi progettisti delle Ferrovie, e condivisa dai vertici, era finalizzata alla rettifica di queste anse attraverso l'inserimento, fra le due estremità di ciascuna, di un tronco a doppio binario pressoché rettilineo.

«A quel tempo - spiega Bordoni - fu trascurato l'aspetto più importante del problema: non si era ancora presa in considerazione la necessità di aumentare la capacità di trasporto della linea, che poteva essere attuata solo attraverso il quadruplicamento con un nuovo tracciato. Il concetto di alta velocità non era stato ancora associato al concetto di alta capacità». Ieri come oggi, potremmo commentare, viste le tante resistenze e diffidenze sorte attorno al progetto Tav.



Il cortile di Villa Patrizi.

Alla fine però, almeno tra alcuni specialisti dell'esercizio, il problema viene posto nei termini corretti, quelli di far coincidere un aumento della velocità con un aumento della capacità, che comportava l'eliminazione, sia pur a costi maggiori, di tutte le strozzature. Impostazione che guardava una volta tanto al futuro, visto che la Roma-Firenze, già satura all'epoca, nelle previsioni era destinata a sopportare traffici sempre più elevati.

La scelta progettuale fu quella di integrare la nuova linea con la vecchia attraverso dieci punti di interconnessione. Il progetto di massima fu impostato nel 1968: sui nuovi tronchi non c'erano stazioni; i treni potevano circolare indifferentemente in qualsiasi direzione su ciascuno dei quattro binari e il movimento sarebbe stato regolato da un unico posto di comando. Queste scelte progettuali, innovative all'epoca anche nei confronti delle esperienze estere, avrebbero triplicato la capacità della linea. A questo punto il problema era procurarsi i finanziamenti: operazione che non si presentava semplice. Visto che i politici ritenevano che si volesse creare «un'opera di prestigio, destinata solo alle alte velocità... per persuadere la classe politica, il direttore generale [Ru-

ben Fienga, *n.d.r.*] usò un "accorgimento tecnico-finanziario". Convinse un potente gruppo di imprese private a dichiarare pubblicamente la loro disponibilità a finanziare (a chiacchere) l'opera, senza alcun onere da parte dello Stato». La dichiarazione insospettì immediatamente i politici che, per opporsi al gruppo privato, votarono tutti, al di fuori di ogni distinzione di partito (salvo rare eccezioni), il finanziamento statale, approvato con la legge del 25 ottobre 1968.
I lavori iniziarono nel 1970 e la "guerra dei tracciati" nel 1972, con battaglie (Arezzo, Firenze, Roma) in parte vinte e in parte perse, tutte comunque faticose come sempre accade quando i problemi tecnici vengono trasformati in problemi politici: il che, tra l'altro, comporta sempre spendere più quattrini. E così infatti avvenne. Quando Bordoni si presentò nel 1974 al Ministro del Tesoro per batter cassa, erano previsti costi intorno ai 500 miliardi (650 se veniva accettata la proposta di interramento avanzata da Firenze). Ma già nel settembre del '76 - come scrive lo stesso Bordoni - le previsioni di costo superavano i mille miliardi «a causa dei ritardi dovuti alle controversie scaturite in corso d'opera, dei finanziamenti differiti e della svalutazione della moneta».
I lavori del quadruplicamento della Firenze-Roma saranno ultimati a fine 1991.
Nel 1981, a dimostrazione di come alla classe politica continui a mancare una visione d'insieme ed integrata del settore trasporto, viene approvata la legge n.17. Potrebbe rappresentare l'occasione per l'ammodernamento e il rilancio in chiave strategica delle ferrovie, tanto più necessario in quanto, a parte la ricostruzione del dopoguerra e il finanziamento a pillole del quadruplicamento della Firenze-Roma, per quasi trent'anni non si erano destinati investimenti alle ferrovie: le risorse finanziare erano state concentrate nella costruzione della rete autostradale, che difatti ancora oggi è una delle più sviluppate d'Europa.
L'occasione però è sprecata: la legge 17/81 si caratterizza come un faraonico piano di investimenti (a valori attuali saremmo su una cifra vicino ai 200mila miliardi, che nessuno Stato europeo potrebbe oggi permettersi), irrealizzabile e per di più viziato in partenza dalla logica degli interventi "a pioggia", con tutte le perversioni caratteristiche dei piani di opere e non di sistema: la prima delle quali è quella di costare molto alla collettività, senza produrre nessuna ricaduta funzionale positiva sul sistema di rete, e quindi sul servizio. Sta di fatto che dei miliardi stanziati ne vennero erogati all'inizio meno di un decimo del totale. Il resto era demandato alle leggi finanziarie successive, che finirono per destinare annualmente 3mila miliardi di investimenti per la rete e 2mila per il rinnovo del materiale rotabile. Il risultato fu che si aprirono mille cantieri tutti assieme e non si chiusero per anni, creando una situazione nei fatti ingestibile da parte dell'azienda Fs, che si è trovata a dover fare i conti con alcune di queste code, legate alla legge 17, ancora nel contratto di programma del 1996.
Tra l'altro, la legge in questione aveva introdotto un meccanismo molto discutibile di assegnazione dei lavori, denominato "concessione di prestazioni integrate", che appaltava ai vincitori della gara indetta tra consorzi (che non è difficile supporre che si siano accordati tra loro) non solo l'elaborazione dei progetti, ma anche la discussione con gli enti locali, la definizione dei costi e la realizzazione delle opere: un meccanismo perfetto per essere certi della lievitazione dei costi.
La riforma istituzionale dell'azienda - come abbiamo già detto - sarà attuata nel 1985 con la legge n.210, che istituisce l'Ente Ferrovie dello Stato e che recepisce quasi integralmente il disegno di legge proposto l'anno prima dall'allora Ministro dei Trasporti Claudio Signorile, e successivamente unificato in un testo unico con le proposte di legge Caldoro, Bocchi, La Penna.
Il principio ispiratore, imposto dalla normativa Cee del 1975 e a cui l'Italia si adegua con dieci anni di ritardo, è quello dell'autonomia gestionale e della distinzione del patrimonio, del bilancio e della contabilità delle aziende ferroviarie nazionali rispetto a quelli dello Stato. Tali principi vengono garantiti con il passaggio dell'azienda dal diritto amministrativo al diritto civile, sia nella sfera patrimoniale che contabile e contrattuale (compresi i rapporti con il personale).
Per quanto riguarda le tariffe, l'azienda è libera di determinare le tariffe internazionali per il trasporto delle persone e quelle, internazionali e nazionali, per il trasporto delle merci. La determinazione delle tariffe nazionali per il trasporto passeggeri spetta invece al Ministro dei Trasporti, di concerto con i Ministri del Tesoro, del Bilancio e della Programmazione Economica.
La riforma stabilisce inoltre che le norme interne di servizio, per le quali prima occorrevano specifiche disposizioni di legge, possano essere modificate dal consiglio di amministrazione; mentre i controlli sono attuati dalla Corte dei Conti (come disposto per gli enti sovvenzionati dallo Stato o comunque dotati di potere tariffario) e dal collegio sindacale (come nelle imprese private).
Gli organi previsti sono il consiglio di amministrazione, responsabile della gestione aziendale, il presidente, il direttore generale, il collegio sindacale. In particolare, il consiglio di amministrazione (che dura in carica cinque anni e i cui membri possono essere confermati per una sola volta) è composto dal presidente, sette consiglieri (scelti tra persone con competenza nel settore dei trasporti), un rappresentante della Ragioneria generale dello Stato, un rappresentante dello Stato maggiore dell'Esercito e un avvocato dello Stato.
L'azienda deve redigere un bilancio preventivo e un bilancio consuntivo (secondo le modalità previste dal codice civile) i cui tempi sono legati alla «dinamica parlamentare di approvazione del bilancio dello Stato e della legge finanziaria».
Per quei tempi, la trasformazione in Ente dell'azienda ferroviaria rappresentava un fatto innovativo, tanto che Coletti definisce la riforma «il primo esempio sostanziale di *deregulation* attuato in Italia». Le aspettative, per questa prima grande riforma dell'amministrazione statale, erano elevate. Lo stesso Signorile, nella prefazione al libro di Coletti, definiva il passaggio delle Fs da azienda di stato in ente economico una trasformazione radicale: «non soltanto - affermava - perché muta i rapporti di lavoro, ma perché fa emergere il concetto di industria produttrice di servizi... un soggetto che da passivo, in quanto esprimeva una domanda scontata rispetto all'industria e ai cittadini, che non gestiva il territorio, che si esprimeva con tariffe "politiche", si trasforma invece in soggetto attivo a tutti i livelli».
Oggi sappiamo che molte di queste aspettative saranno deluse. A un certo punto ai vertici dell'Ente dovrà essere nominato un commissario straordinario (Mario Sdhimberni) e qualche anno più tardi si renderà necessaria la trasformazione dell'ente in società per azioni: vedremo perché nel prossimo numero.

Cristina Forghieri

TRENTACINQUE ANNI DI PROPOSTE DI LEGGE

1950 - 1960
Commissione Severi (1951-1952)
Commissione Berruti (1952-1953) e legge delega 20.12.1954 n.1181
Progetto di legge aziendale (1956)

1960 - 1970
Commissione Longo-Onida-Saraceno (1960-1961) e disegno di legge Spataro (1961)
Gruppo misto di studio azienda-sindacati per gli emendamenti al disegno di legge Spataro (1961-1962)
Disegno di legge Ferrari-Agradi (1960)
Commissione Medici (1963)
Progetto Preti (1964)
Comitato Nenni (1964-1965)
Progetto Scalfaro nel disegno di legge delega (1966)
Progetto Leoni (1969)
Commissione Vincelli (1969)

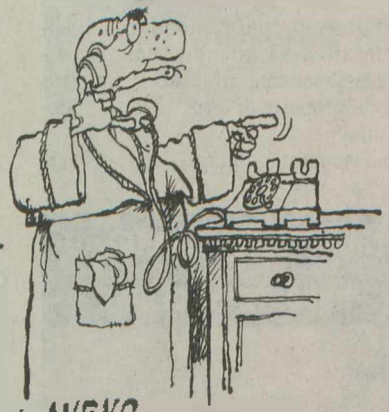
1970 - 1980
Gruppo di lavoro interministeriale Trasporti-Tesoro sulla decisione Cee del 1975
Proposta di legge Marzotto-Caotorta (1976)
Progetto aziendale (1976)
Gruppo misto di lavoro azienda-sindacati (1977)
Progetto Lattanzio (1978)
Proposta di legge Caldoro (1977-1978)
Progetto Colombo (1978)
Progetto Preti (1979)
Disegno di legge Pci (1979)
Progetto di riforma governativo del ministro Preti (1980)
Disegno di legge Formica (1980)

1980 - 1985
Proposte di legge Caldoro, La Penna, Bocchi (1983)
Disegno di legge Signorile (1984)
Legge 17 maggio 1985 n.210: istituzione dell'Ente Ferrovie dello Stato

(fonte: *Storia di una Riforma* di Giovanni Coletti)

ERITREO CAZZULATI

di Enzo Lunari



AH, È QUESTO CHE DICE DI ME LA CUGINA ADELINA? CHE SONO UN VECCHIO RIMBACUCCHITO??



AH, CHE NON CAPISCO PIÙ NIENTE E CHE ORMAI NON MI RICORDO DAL NASO ALLA BOCCA??!



VECCHIA STREGA!



NON AVEVO INTENZIONE DI ANDARE ALLA FESTA PER IL SUO OTTANTESIMO COMPLEANNO...:



(ABITA FUORI CITTÀ ED È UNA SECCATURA ARRIVARCI...)



MA SE È PER UN CONFRONTO CI VADO ECCOME!!



LA VEDREMO CHI È PIÙ LUCIDO FRA ME E QUELLA MUMMIA!



DITELO CON I FIORI


MI PIA LA PIANTA GRASSA PIÚ SCRIPOSA E PUNGIGLIOSA CHE HA
STAZIONE
UN BIGLIETTO DI ANDATA E RITORNO PER INVERIGO
HO DETTO INVERIGO? NO, NON È INVERIGO: È INVERUNO
INVERIGO O INVERUNO?
IMBERSAGO
INSOMMA: INVERIGO, INVERUNO, IMBERSAGO... SI PUÒ SAPERE DOVE VUOLE ANDARE?
COMINCIA PER I.... È DOVE ABITA MIA CUGINA ADELINA
O SANTO CIELO!..
IMPERIA?.. INDUNO?.. INGUFTASU?.. ISERNIA?...
GUARDI SE VIAGGIARE È COSÍ DIFFICILE È MEGLIO CHE ME NE RESTI A CASA. CI RINUNCIO!

A Liegi la stazione del XXI secolo

La prima grande stazione del XXI secolo potrebbe essere quella di Liegi. La città belga ha affidato all'architetto spagnolo Santiago Calatrava l'incarico di progettare il nuovo terminale per i treni ad Alta Velocità lungo l'asse Parigi-Colonia. Sarà ubicata all'estremità nord-est dell'abitato e sostituirà l'antica stazione Guillemins, sita all'interno dell'omonimo quartiere, di cui è prevista una profonda ristrutturazione urbanistica. Il nuovo fabbricato viaggiatori abbraccerà su oltre 200 metri un fascio di 9 binari, sovrastati da due passerelle perpendicolari che permetteranno l'accesso ai treni grazie ad una serie di scale mobili. Una grande volta di vetro e acciaio dominerà la stazione, conferendo una sensazione di fluidità e trasparenza, coerente con la funzione di interscambio che sarà chiamata a svolgere. Nel 2005, data prevista per il completamento dell'Alta Velocità in Belgio, Liegi sarà a due ore sia da Parigi sia da Francoforte, a due ore e mezza da Amsterdam, a tre ore da Londra. Intanto, nel primo anno di esercizio, il Tgv Thalys - che viaggia tra Parigi, Bruxelles ed Amsterdam, sfruttando in buona parte le linee tradizionali - ha registrato un tasso di frequentazione del 65 per cento, aumentando di un quarto il numero di passeggeri che in precedenza si servivano della rotaia.

Il Vietnam scommette sul treno

Dopo decenni di guerre e carestie, anche il Vietnam sembra avviarsi con determinazione sulla strada dello sviluppo. Si prevede che il prodotto nazionale lordo cresca al ritmo del 10 per cento all'anno fino al 2010, cosicché la fragile rete di trasporti interni sarà chiamata a far fronte alle esigenze di movimento per cose e persone. Le Ferrovie vietnamite (DSVN) già ora conoscono una crescita nel traffico passeggeri oscillante tra il 5 ed il 9 per cento annuo, nonostante una serie di tornadi e piogge torrenziali abbia più volte interrotto la circolazione dei treni. Ora è in programma il potenziamento dell'asse principale Hanoi-Ho Chi Minh (Saigon) lungo 1.726 km, per elevare la finora molto modesta velocità dei convogli. La costruzione di nuove linee è prevista sia al nord, verso il confine cinese, sia al sud, tra Ho Chi Minh ed il porto di Vung Tau (Cap Saint-Jacques, al tempo della colonizzazione francese). Inoltre, verrà riattivata la ferrovia a cremagliera tra Tap Cham e la località climatica di Dalat. Infine, si pensa alla realizzazione di una nuova linea di 146 km verso Pnom Penh, capitale della Cambogia, che consentirebbe al Vietnam di raccordarsi al sistema ferroviario transasiatico ora in progetto.

Stop a nuove autostrade dal governo di Parigi

Il nuovo Governo francese, uscito dalle elezioni della scorsa primavera con una maggioranza di sinistra a guida socialista ed una forte componente ambientalista, ha modificato gli orientamenti in materia di trasporti in precedenza assunti. In particolare, si profila una moratoria per i progetti autostradali ancora in programma, come l'A51 tra Grenoble e Sisteron o ancora la tratta tra Annemasse ed il confine svizzero, nello Chablais, sulla sponda meridionale del lago Lemano. Ciononostante, la rete autostradale francese, che ancora nel 1970 si limitava praticamente al solo asse Lille-Parigi-Marsiglia per poco più di mille chilometri di estensione, ha ormai raggiunto i 9mila km di sviluppo, lasciando ben poche zone dell'Esagono ad una distanza maggiore di 50 km dal casello più vicino. Si stima perciò che l'autostrada abbia ormai dispiegato quasi integralmente la propria capacità concorrenziale nei confronti delle ferrovie. Al confronto la rete Tgv, benché già parecchio estesa, non dispone del medesimo grado di capillarità, lasciando scoperte importanti regioni, come l'Alsazia e la Lorena (in attesa della linea Tgv Est), la Normandia, il Massiccio Centrale. In queste aree, naturalmente, il treno è più esposto alla competizione con la gomma. Un altro progetto su cui è calata la scure del Governo, sotto la pressione del Ministro dell'Ambiente, la combattiva Dominique Voynet, è quello del canale navigabile Rodano-Reno, che avrebbe potuto consentire anche a navi di medio tonnellaggio di passare dal Mediterraneo al Mare del Nord, ma a prezzo di rilevanti alterazioni del territorio. Una possibile alternativa sarebbe ora costituita dal progetto di una linea ad Alta Velocità tra Lione e Strasburgo, ma anche su questa pesano le riserve degli ambientalisti.

Euromed, nuovo treno veloce lungo la costa spagnola

Dal 16 giugno è in servizio Euromed, un nuovo treno ad Alta Velocità, lungo il cosidetto "Corridoio Mediterraneo", tra Barcellona, Valencia ed Alicante. Pur non disponendo di una linea integralmente nuova (il tracciato dell'antica ferrovia costiera è stato rettificato solo in alcuni punti), Euromed ha consentito una notevole riduzione nei tempi di percorrenza tra i principali porti della Spagna mediterranea. Tra Barcellona e Valencia (345 km) bastano oggi meno di tre ore di viaggio, contro le quattro di un anno fa. Entro la fine del secolo si potrà scendere a 2h 15'. Tra Barcellona ed Alicante (513 km) si è già passati da 6h a 4h 40', con l'obiettivo finale di arrivare a 3h 35'. Naturalmente la rotaia trarrà vantaggio da queste migliorie, sottraendo quote di mercato all'auto ed all'aereo che finora si aggiudicavano la maggior parte degli spostamenti su queste relazioni, nell'area economica più dinamica del regno.
Si prevede che il traffico ferroviario possa cre-



scere almeno del 10 per cento. I treni Euromed sono sostanzialmente uguali a quelli Ave, già in servizio in Spagna sulla linea ad Alta Velocità vera e propria tra Madrid e Siviglia ed assomigliano molto nella linea aerodinamica ai Tgv francesi, salvo differenziarsene per le tinte bianco-azzurre e la vela tricolore, impressa sulla carrozzeria. In composizione bloccata di 10 elementi (8 carrozze più 2 motrici bidirezionali), offrono la scelta tra due classi ("turista" e "preferente", una sorta di "business class") e sono accompagnati da sette persone di equipaggio, incluso un solo macchinista.

Puntualissimi i treni pendolari iberici

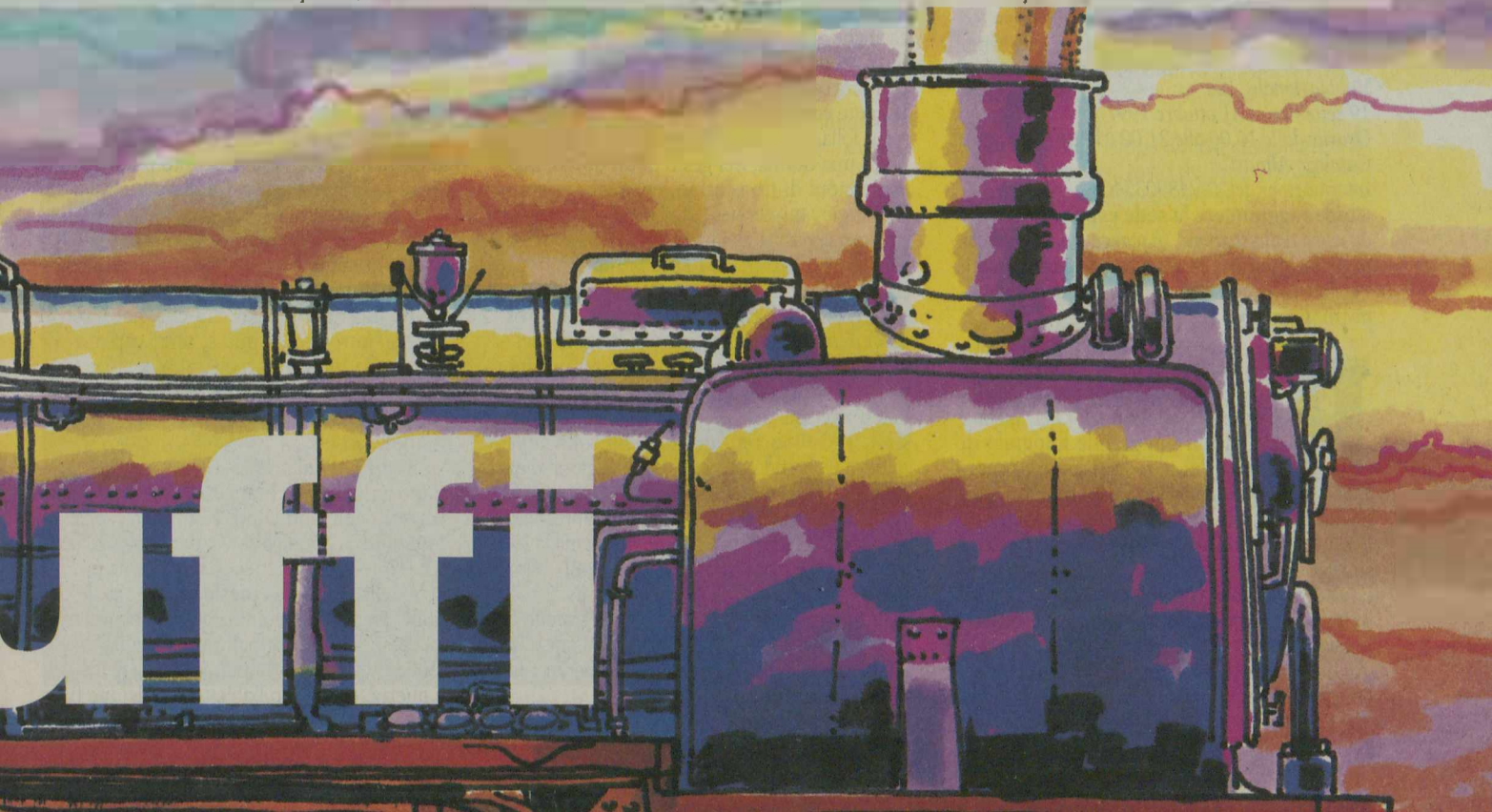
Anche grazie ai nuovi servizi offerti, migliora il traffico ferroviario in Spagna sia in quantità sia in qualità. Nei primi mesi del 1997 il numero di passeggeri è cresciuto del 6 per cento rispetto al medesimo periodo dello scorso anno. Soprattutto i treni regionali raccolgono ampio successo, aumentando del 10,8 per cento i propri introiti a tariffe praticamente invariate, contro il 7,5 per cento di crescita per i convogli a lunga percorrenza. Ma sono soprattutto i dati relativi alla puntualità a destare ammirazione. Il 97,7 per cento dei treni circolanti è arrivato a destinazione puntuale: tra quelli a lungo percorso, solo il 5,1 per cento ha superato i 10 minuti di ritardo; tra quelli pendolari appena uno su cento ha registrato un ritardo superiore ai 3 minuti. I convogli locali cominciano ad essere usati non solo per recarsi a scuola o al lavoro, ma anche nel tempo libero. Nel corso della stagione estiva, a Siviglia, è stata riaperta al traffico la linea dell'isola fluviale di La Cartuja, costruita in occasione dell'Expo del 1992 ed ora utilizzata per servire il grande parco tematico di intrattenimenti di "isla Magica". La linea costiera Denia-Alicante ha ricevuto nuovi locomotori per rinforzare il servizio turistico "Limon Express", che serve le spiagge e le discoteche della Costa Blanca, mentre a La Coruna è stata ricostruita in perfetto stile "rétro" una linea tranviaria per mettere in comunicazione il Castello e la Torre d'Ercole, ovvero le due principali attrazioni cittadine.

Una ferrovia transasiatica da Istanbul a Singapore

Si torna a parlare di una ferrovia Transasiatica, che dovrebbe porre in diretto collegamento Istanbul e Singapore, con uno sviluppo complessivo di 14mila chilometri. Ovviamente, su queste distanze il servizio passeggeri non potrebbe competere con l'aereo, ma buone prospettive si aprirebbero per il traffico merci, tenuto conto della impetuosa crescita delle economie del sud-est asiatico. Per via mare non occorrono meno di 30/35 giorni di viaggio, mentre la rotaia potrebbe consentire il risparmio di una settimana da origine a destinazione. In effetti, non si tratta di costruire ex-novo una ferrovia di smisurata lunghezza, ma più semplicemente di interconnettere tra loro sottosistemi già funzionanti. In particolare, per evitare soluzioni di continuità, occorre completare 550 km di binario tra Iran e Pakistan e costruire una linea di circa 1.400 km tra Bangladesh, Birmania e Tailandia. Un ulteriore, non trascurabile, problema è però costituito dalla differenza tra gli scartamenti, considerando che Turchia ed Iran dispongono di linee di tipo europeo, mentre nel subcontinente indiano prevale lo scartamento largo di tipo spagnolo e nel sud-est asiatico quello ridotto di un metro. Nondimeno, un itinerario euroasiatico, che si aggiunge alla tradizionale transiberiana, è già ora operativo tra Istanbul e Pechino, passando per Teheran, le repubbliche islamiche ex-sovietiche ed il Sinkiang cinese. Il miglioramento delle relazioni internazionali in aree del globo già molto turbolente ed il boom economico dell'Oriente lasciano ora ben sperare per il completamento di una rete bi-continentale.

In métro alla spiaggia di Copacabana

È programmato per il mese di aprile del prossimo anno il prolungamento della metropolitana di Rio de Janeiro fino alla stazione di Arcoverde, in prossimità della celeberrima spiaggia di Copacabana. Grazie a questa estensione si prevede una crescita di 70mila unità nel numero di passeggeri trasportati ogni giorno dal métro carioca. Successivamente - ma la data non è ancora ipotizzabile - i treni dovrebbero arrivare fino ad Ipanema e Tijuca, altre splendide località lungo l'Avenida Atlantica, che collega le maggiori attrattive balneari della megalopoli brasiliana. A parte l'indiscussa attrattiva turistica, però, Rio de Janeiro deve fronteggiare ogni giorno complessi problemi di mobilità, visto che, nonostante le superstrade scavate nella roccia granitica dei "morros" (le caratteristiche colline a forma di panettone che costellano la baia) e gli autobus di lusso con aria condizionata, il traffico risulta sempre più caotico e prossimo alla paralisi. Per questo vengono ora rivalutati anche i treni suburbani, a lungo negletti e presi d'assalto soprattutto dalle bande di giovani spesso impegnati in gare di equilibrismo suicide sui tetti delle carrozze. La CBTU (Compagnia Brasiliana di Treni Urbani), dopo l'ammenda inflitta dal Ministero dei Trasporti in ragione della cronica insicurezza di esercizio, si è impegnata a rinnovare il materiale rotabile, la stazione terminale Dom Pedro II, la rete aerea ed a costruire una serie di passerelle pedonali per evitare i pericolosissimi attraversamenti dei binari. Si prevede inoltre di prolungare la linea suburbana nella prospiciente città di Niteroi fino alla stazione marittima, in previsione di un futuro tunnel ferroviario sotto le acque dello stretto che separa i due centri.



Da visitare in treno

a cura di Marisa Radogna



Robert Capa, *Donna francese, con un bambino nato da un soldato tedesco, con la testa rasata per punizione*, Chartres 18 agosto 1944.

Robert Capa/Fotografie

Roma, Palazzo delle Esposizioni
Via Nazionale, 194
19 settembre - 31 ottobre 1997
Orario: dalle 10.00 alle 21.00 (chiusura martedì)
Catalogo Alinari
Informazioni: tel. 06/48903540
Come raggiungere la sede espositiva. *A piedi: usciti dalla stazione, in piazza dei Cinquecento girare a sinistra, in direzione di piazza Esedra (facilmente riconoscibile dai portici). Qui, sulla sinistra, si imbocca via Nazionale.*

Robert Capa, il cui vero nome era Endre Friedman (Budapest 1913 - Thaibinh, Vietnam 1954), è stato definito il più grande fotografo di guerra del mondo. I famosi reportage, di alto valore ed impatto, con cui ha fissato crudamente le atrocità di cinque conflitti, compongono il nucleo centrale della sua produzione.
La rassegna romana ha voluto affiancare a questi lavori altre immagini meno note, molte delle quali inedite, per dimostrare che la forza, la qualità, la precisa composizione grafica dell'opera di Robert Capa non si esauriscono nei documenti bellici, ma si rivelano con evidenza anche quando l'obiettivo focalizza i momenti di pace, di tregua, "rubando" e interpretando con rara sensibilità visiva gli stati d'animo della gente comune.
Nella folla, sul volto di un bambino, nello sguardo di una donna, nel gesto di un uomo, nelle espressioni di un vecchio, nei civili innocenti, nei giovani nemici prigionieri, nei morti e nei sopravvissuti, nei vinti e nei vincitori, il fotografo coglie e cattura l'individuo, immedesimandosi con solidarietà e compassione e coinvolgendo nella partecipazione anche chi ne osserva l'immagine riprodotta. «... egli riuscì a viaggiare in tutto il mondo, a comunicare le sue esperienze e i suoi sentimenti con una lingua universale, la fotografia. (...) La sua vita è stata la testimonianza di una difficoltà superata, di una sfida accettata, di un gioco d'azzardo vinto, salvo alla fine. Si è lasciato alle spalle il racconto del suo viaggio straordinario e una testimonianza visiva che proclama la sua fiducia nella capacità del genere umano a sopportare e, di tanto in tanto, a vincere».
Con queste le parole Cornell Capa, fratello di Robert, apre il volume realizzato insieme a Richard Whelan, edito da Alinari, che accompagna la mostra.

L'esposizione è costruita secondo un percorso che segue i dodici capitoli di questa pubblicazione.
Francia 1936-1939. Ebreo, Robert Capa viene espulso senza passaporto dall'Ungheria per aver partecipato ad attività studentesche della sinistra. Si rifugia a Berlino, ma l'ascesa del nazismo lo costringe a fuggire dalla Germania, per riparare a Vienna e trovare poi ospitalità a Parigi. Qui è conquistato dal fascino stravagante della città e da una giovane tedesca, Gerda Taro. Durante la primavera e l'estate del 1936, Capa fotografa i cortei, le adunate, gli scioperi, le occupazioni delle fabbriche (*Operai della Renault durante l'occupazione*), lasciandoci anche bellissimi frammenti della quotidianità nelle strade di Parigi o di Marsiglia alla fine degli Anni Trenta.
Spagna 1936-1939. Nell'estate del '36, Robert e Gerda si recano in Spagna per seguire la guerra civile. Le riprese effettuate a Barcellona, Madrid, Bilbao occupano la seconda sezione della retrospettiva. Nei soggetti si alternano gioia (una coppia, rinchiusa teneramente nella propria intimità, sembra estranea agli sconvolgimenti esterni), stupore, smarrimento, impotenza (*Osservando una battaglia aerea sopra Barcellona*), dolore (i profughi durante lo sfollamento, uccisi per le strade dalle mitragliatrici degli aerei fascisti), disperazione (quella che traspare negli occhi dei rifugiati in una stazione della metropolitana), distruzione (l'interno di una casa colpita da un bombardamento), morte (*Morte di un miliziano lealista, nei pressi di Cerro Muriano*, una delle foto più celebri). Nel 1937 Gerda rimane schiacciata sotto un carro armato.
Cina 1938. Dalla Spagna, Capa si sposta in Cina per documentare il conflitto cino-giapponese. Il sorriso (su due volti femminili e su quello ingenuo dei bambini che giocano con la neve) introduce in questo terzo capitolo. Le successive immagini registrano con forte intensità la violenza delle incursioni aeree giapponesi e la sofferenza conseguente alle alluvioni devastanti.
Messico 1940/Italia 1943-1944. Con l'occupazione nazista della Francia, il fotografo si trasferisce negli Stati Uniti. Nel '40 trascorre alcuni mesi in Messico dove, per conto della rivista "Life", ha l'incarico di realizzare una cronaca della campagna presidenziale e delle elezioni. Tre anni dopo, il reporter documenta i successi militari degli alleati in Sicilia e risale con le truppe verso Napoli. Ritrae la realtà della guerra, puntando l'obiettivo sulle due parti

in conflitto, entrambe, contemporaneamente, vittima e carnefice (*Medico americano che cura un soldato tedesco prigioniero; Funerale di 20 partigiani adolescenti al Vomero, Napoli*; Agrigento bombardata; la vita in strada a Cefalù dopo la Liberazione; un abitante di Troina con la figlia ferita tra le braccia; la solitudine in un accampamento; l'ospedale in una chiesa).

Francia 1944/Germania 1945. Il 6 giugno del 1944, Capa sbarca con il primo contingente delle forze americane a Omaha-Beach, in Normandia (le fotografie sono testimonianze "in diretta" di eccezionale valore) e insieme con Ernest Hemingway segue le truppe corazzate americane dalla Normandia alla periferia di Parigi, fino alla liberazione della città il 25 agosto del '44 (*Il generale Charles de Gaulle alla testa della sfilata sugli Champs-Elysées*). Il sesto capitolo della rassegna accoglie una delle immagini di maggior efficacia emotiva: *Donna francese, con un bambino nato da un soldato tedesco, con la testa rasata per punizione*. Anche la settima sezione - il fotografo, paracadutato con le truppe americane in Germania, riprende i combattimenti contro i tedeschi - ci offre un momento forte, toccante, di grande immediatezza: un soldato americano viene ucciso dai franchi tiratori tedeschi a Lipsia, su un balcone, mentre Capa lo sta fotografando dall'interno di una casa.

Europa orientale 1947-1949/Israele 1948-1950. Dopo alcuni mesi trascorsi a Hollywood nel '46, Capa fonda l'agenzia fotografica *Magnum*. Tra il '47 e il '48, viaggia in Russia, con John Steinbeck, in Cecoslovacchia, Ungheria e Polonia, raccontando nei servizi fotografici le proprie impressioni sulla popolazione, ripresa mentre lavora e mentre si diverte.

Le foto realizzate in Israele si concentrano sui primi immigrati arrivati nel paese.

Gli amici. È un capitolo a parte quello dedicato agli amici (Hemingway, Matisse, Picasso, Faulkner, Gary Cooper, Truman Capote, John Huston, Humphrey Bogart, Gene Kelly, Ingrid Bergman), ai tantissimi amici che circondavano Robert, uomo esuberante, divertente e generoso, di vivace intelligenza.

Europa occidentale 1946-1954/Giappone 1954/Indocina 1954. I caffè, i locali e la mondanità di Parigi del decimo capitolo contrastano con i raduni popolari in Giappone che aprono l'undicesima sezione, con le tradizioni di Tokyo e Nara, con le geishe, i bambini. E a queste ultime immagini, all'interno dello stesso percorso, si oppongono a loro volta in modo stridente gli scatti sulla moderna società giapponese, contagiata dalle invasive influenze occidentali.

Nel 1954 Capa giunge ad Hanoi, come inviato di "Life", per riprendere la guerra dei francesi in Indocina. Mentre fotografa le manovre militari sul delta del Fiume Rosso, il 25 maggio rimane ucciso calpestando una mina antiuomo.

La mostra e il volume si chiudono con l'ultima immagine scattata dal grande fotografo prima di morire, per un'ingiusta sorte, a quarant'anni.

I Farnese a Piacenza: il Palazzo e i Fasti

Piacenza, Palazzo Farnese
Piazza Cittadella
13 settembre - 30 novembre 1997
Orario: dalle 10.00 alle 18.00 (chiusura lunedì)
Catalogo Skira Editore
Informazioni: tel. 0523/326981-330567
Come raggiungere la sede espositiva. *A piedi: usciti dalla stazione Fs si attraversa viale S. Ambrogio, si prosegue sempre dritto per via Delle Benedettine (i giardini sulla sinistra) fino al primo semaforo. Qui sulla destra si incontra Palazzo Farnese (ingresso da piazza Cittadella). Con i mezzi pubblici: dalla stazione Fs autobus nn. 1, 2, 6, 8 (fermata in viale Risorgimento).*

Piacenza è teatro di una tra le più interessanti iniziative culturali del 1997. Il titolo della mostra ne condensa significato e contenuti. Protagonisti dell'esposizione sono i Farnese, la celebre e potente famiglia che per due secoli (1545-1731) dominò la città di Piacenza.

Co-protagonisti i pittori di corte, cui i Farnese affidarono la rappresentazione celebrativa delle proprie imprese, artisti che raffigurarono personaggi ed episodi del casato, riuscendo a trasformare sulle tele le vicende reali in *res gestae*, grandi eventi. Sebastiano Ricci magnificò Papa Paolo III (Alessandro Farnese) dipingendo l'alcova stuccata del Palazzo; Giovanni Evangelista Draghi illustrò negli stucchi delle sale di rappresentanza le azioni militari e politiche di Alessandro Farnese terzo duca; Ilario Giacinto Mercanti, detto Spolverini, fu il cronista mondano di corte: pittore virtuoso, di grande professionalità, riprese tutte le fasi della cerimonia di nozze tra Elisabetta Farnese e Filippo V di Spagna (il ciclo di opere posto al primo piano affrescato).

Lo scenario dell'avvenimento piacentino è Palazzo Farnese, il capolavoro architettonico tardo rinascimentale rimasto incompiuto (la realizzazione, iniziata nel 1558 e proseguita dal Vignola a partire dal 1564, non fu mai ultimata).

L'occasione è la riapertura dello storico edificio, a conclusione di un complesso lavoro di ricerca e di una lunga e difficile operazione di restauro, sistemazione e allestimento. E la mostra sui Fasti è essa stessa l'occasione per presentare al pubblico la prestigiosa struttura, ora restituita alla piena funzionalità e pronta a divenire un centro "vivo" di riferimento e promozione culturale.

Questo "Museo in forma di Palazzo" vale almeno una seconda visita.

Nell'imponente costruzione, oltre ai Fasti (inseriti negli spazi originali, distribuiti sui due piani nobili), troviamo la Pinacoteca, allestita in sei delle dieci sale del primo piano affrescato (cinquanta dipinti documentano il percorso dell'arte italiana a Piacenza dal Cinquecento all'Ottocento), le raccolte medioevali, le collezioni di armi antiche, le carrozze.

La città di Piacenza ha fortemente voluto la rinascita del suo Palazzo. La ricostruzione ha preso l'avvio nel 1965, con la costituzione dell' "Ente per il restauro e l'utilizzazione di Palazzo Farnese", ed il recupero progressivo è stato ispirato da rigidi criteri, nel pieno rispetto dei valori storici della struttura, senza interferenze con gli spazi e le decorazioni degli ambienti, limitando gli interventi a quelli strettamente necessari per la sicurezza e la prevenzione.

Palazzo Farnese, dopo difficili circostanze e alterne destinazioni, torna dunque a rivivere nella sua originale dimensione storica. Ed anche in quella artistica, soprattutto per la determinazione con cui le Soprintendenze hanno portato avanti le proprie idee e le proprie scelte. Straordinaria è l'avventura dei dipinti esposti. Parte di essi proviene da Napoli. Qui li aveva portati nel 1736 Carlo di Borbone, figlio di Filippo V di Spagna e di Elisabetta Farnese. Le opere trasferite da Piacenza, schiodate dai telai, chiuse nelle casse, rimasero nei magazzini di Capodimonte. Nel 1928, dai depositi della Reggia giunsero a Piacenza centoventidue dipinti, appartenenti alla decorazione artistica di Palazzo Farnese; nel 1996 ne sono pervenuti altri ventisei. Sulla base degli inventari del 1731, dal Palazzo piacentino uscirono trecentotrentatre quadri. Circa la metà è stata restituita. Oggi centoquarantotto dipinti, ritornati nei luoghi originari e nella stessa collocazione, possono essere reinseriti nel circuito culturale che meritano.



Ilario Spolverini, *Elisabetta Farnese si incontra con i cardinali Gozzadini e Acquaviva* (1714-17).

Da leggere in treno

a cura di Carlo Pino e Daniela Cremona

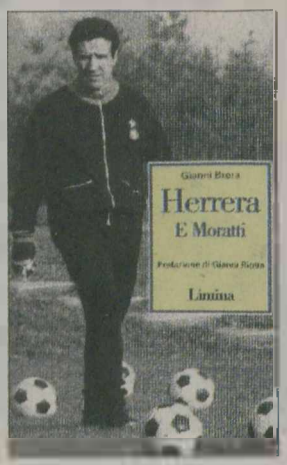
Sette tappe di un unico viaggio alla scoperta delle proprie radici e verso i luoghi della felicità. Ma la frontiera che separa esperienze di sofferenza e di dolore dai territori di pace, anche se non è segnata su nessuna carta, è un ostacolo difficile da superare. Martos, il villaggio andaluso dal quale il nonno anarchico è fuggito tanti anni prima per difendere il suo ideale di libertà, è la meta di un giovane comunista cileno che, sull'esempio del "Che", a diciotto anni mette in spalla lo zaino e inizia un lungo e tormentato viaggio. Il golpe dell'11 settembre 1973 lo priva della libertà per due anni e mezzo e lo segrega nelle carceri di Temuco. Eppure, in tempi terribili e pieni di paura, anche la vita del carcere può essere "più interessante che fuori". Scopriremo perché nel primo capitolo del libro, in pagine di grande vivezza che descrivono le torture e le umiliazioni subite dal protagonista e dagli altri *Prigué*.



Come in un film, l'azione sfuma a tratti nel ricordo. Ad esempio quando, intravedendo dai vetri della sala vip dell'aeroporto di Santiago (alla vigilia dell'esilio) la figura del padre, descrive un viaggio in treno fatto a quattordici anni. L'episodio lo vide al centro di un'*avventura* che lo turbò profondamente, ma che finì per segnare l'inizio di un grande rapporto con il genitore.
Il viaggio verso l'utopia continua a bordo di corriere polverose e di lenti treni dal Rio de la Plata alla Bolivia (dove per un soffio si salva dall'estrema violenza di uno squadrone militare), da Machala (città calda e puzzolente, nella quale accetta un contratto semestrale dalla locale Università e finisce per diventare l'accompagnatore, al cinema, delle puttane di un bordello) ad Ambato (in Ecuador, dove a villa Conquistada rischia di essere costretto al matrimonio).
Ma, infine, ecco Martos in cui ritrova "seduto su una sedia a sdraio all'ombra di un limone" don Angel, l'unico fratello ancora in vita del nonno. Un bellissimo ultimo capitolo che chiude un'ottima raccolta di storie.

● **Luis Sepúlveda**
La frontiera scomparsa
Parma, Ugo Guanda Editore
130 pagine, 18mila lire

«Il Mago l'ho visto solo una volta, in treno, da Venezia a Torino. Una giornata di sole bellissima, con colori che trovate solo in Italia. Il giorno prima avevo preso una decisione importante e difficile, e stavo seduto da solo in quel treno, almanaccando se fosse giusta o sbagliata. Mi giro e vedo il Mago. Stava seduto guardando dal finestrino, passa il carrello con i panini e il caffè, il Mago si informa sui prezzi e si lagna, "troppo". Lo avvicino, mi presento e gli chiedo, come qualunque tifoso cretino, un autografo. Quel biglietto da visita mi farà da portafortuna, a lungo». E' un ricordo di Gianni Riotta, tifoso dell'Inter e autore della prefazione di questo volumetto, che rispolvera immediatamente la memoria di un'infanzia *fatta* di calci al pallone, di giochi con le figurine "Panini" e di cantilene che mettevano in fila le formazioni della squadra del cuore: «Sarti, Burgnich, Facchetti...». E c'era il "Mago", soprannome che rendeva inutile la pronuncia del cognome del *nostro* allenatore, che - ad estranei - avrebbe provocato la richiesta un'ulteriore specifica: "Helenio o Heriberto?". Quello di Brera è un ritratto del Mago diverso dai tanti disegnati da cronisti sportivi o seguaci/tifosi: nessuna indulgenza verso le tante manie, i tic, la sbruffoneria, i "taca la bala o no". Ma in fondo il riconoscimento della giustezza del giudizio che egli stesso diede di sé: «Mi chiamano Mago e la realtà è un'altra: non credo nelle magie, bensì nella forza del lavoro».



Quelle che leggerete sono *pennellate* di grande giornalismo che i tifosi o gli appassionati di calcio non possono permettersi di perdere (ma che non ci sembra inopportuno consigliare anche agli altri).

● **Gianni Brera**
Herrera e Moratti
Arezzo, Limina
92 pagine, 25mila lire

Lo segnaliamo a quelli che - come noi - hanno sempre sperato di apprendere la lingua dei Lord e non ci sono mai riusciti. Questo divertente libretto voleva - e vuole - essere, come ricorda l'autore nella prefazione a questa nuova edizione (la prima, lo ricordiamo, è stata pubblicata nel 1992): «... un gioco, una provocazione, un saggio di antropologia linguistica, un testo scolastico, un divertimento per quelli che l'inglese lo sapevano già, una speranza per quanti volevano impararlo». Possiamo considerare quasi del tutto raggiunti questi obiettivi. Infatti, invogliati come sempre dalla chiarezza della scrittura di Servergnini e dalla sua ironia, ci siamo divertiti a leggere le pagine nelle quali vengono riportati gli avvisi affissi negli alberghi e rivolti alla clientela internazionale, le fantasie dell'estro "italiese" nell'attribuire nomi inglesi ai negozi, ma anche a leggere articoli che avevamo perso.
Alla fine, insomma, il nostro inglese non è migliorato di molto, ma il buon umore sì.

● **Beppe Severgnini**
L'inglese. Nuove lezioni semiserie
Milano, Superpocket
350 pagine, 6.500 lire

I racconti scelti - e in parte tradotti - da Maura Del Serra per questa antologia si svolgono lungo un filo conduttore assai interessante. Infatti, ad orientare la silloge è il viaggio della

coscienza femminile dall'infanzia alla maturità attraverso i "nodi" di un'iniziazione (o auto-iniziazione) personale, che affronta i temi dell'eros, della maternità, della famiglia, del lavoro, del linguaggio, dei rapporti e ruoli sociali, della morte. Tale odissea comporta costantemente una rottura più o meno violenta e definitiva con la verginità bio-psichica e con la simbiosi materna, punti di partenza della metamorfosi. La meta è la riconquista di una unità interiore che può non riuscire, tramutandosi così in tragica dissoluzione, in una "infelicità senza desideri", che spesso non trova le parole per essere espressa. Il titolo della raccolta richiama un mito celebrato nei misteri di Eleusi, quello di Kore, figlia di Demetra, rapita negli inferi da Ade. Nella drammatica contesa della fanciulla, Zeus impone l'alternanza della presenza di Kore nel regno materno e in quello coniugale. La ricomposizione della triade Demetra-Kore-Ade è il simbolo dunque della ricomposizione di un equilibrio della coscienza femminile, mediatrice di mondi e linguaggi opposti.
La letteratura contemporanea offre alcuni "specchi", alcune espressioni di grande intensità che consentono di rendere visibili i momenti spesso confusi e silenti di questo percorso di autocoscienza.
Posti in sequenza tematica, e non strettamente cronologica, sono gli stupendi racconti di Gianna Manzini, Marcel Proust, Karen Blixen, Marguerite Yourcenar, Djuna Barnes, Jorge Luis Borges, Carlo Emilio Gadda, Federigo Tozzi, James Joyce, David Herbert Lawrence, Katherine Mansfield, Dorothy Parker, Virginia Woolf, Eugenio Montale ed Ingeborg Bachmann. Maura Del Serra - nella preziosa introduzione ricca di rimandi e citazioni - aiuterà ad contestualizzare ogni singolo autore facendovi meglio apprezzare il testo a seguire.
Fra tante antologie legate a fili tematici labili ed effimeri, o mosse da partigianerie pretestuose che includono-escludono-incasellano la creatività e l'esperienza umana, *Kore* si distingue nettamente e, come testo aperto all'indagine sul reale, raggiunge l'obiettivo di suscitare nel lettore la voglia di saperne di più.

● **Maura Del Serra** (a cura di)
Kore. Iniziazioni femminili
Firenze, Le Lettere
284 pagine, 30mila lire

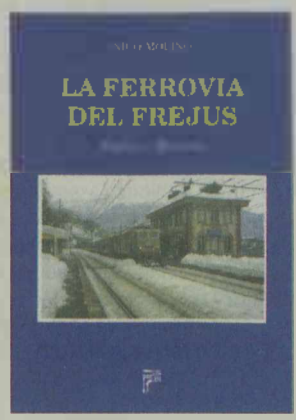


Avventura tragicomica dell'ingenuo Peter, che cede la sua ombra ad un signore con abito grigio in cambio della borsa della felicità di Fortunato, sempre colma di monete d'oro. Se non per brevi periodi e con faticosi sotterfugi, la ricchezza non impedirà a Peter di essere escluso dal consorzio umano. Il protagonista ritroverà la pace e se stesso solo nella solitudine e nella ricerca scientifica a stretto contatto con la natura.
Scritta nel 1813, questa sorta di favola trae linfa da un racconto popolare spagnolo che parla di un diavolo di Salamanca, o da una maschera della tradizione ebraica centro-orientale. Lo "Shlemiel" infatti rappresenta la figura del maldestro, del candido che non sa badare a se stesso, e "Schlimazl" in yiddish significa "sfortunato". Ma forse, più propriamente, i simboli della *Storia* vanno ricercati nella biografia di Von Chamisso, nobile della regione Champagne riparato in terra tedesca con l'infuriare della Rivoluzione e perennemente spossessato delle proprie radici: troppo francese in Germania e troppo germanico in Francia.
Nella bella edizione da lui curata, Gaetano Cappelli sostiene che il fascino struggente ed inquietante del testo sta nella leggerezza con cui Chamisso «riesce a far vibrare le nostre corde più profonde suscitando, dalla più ordinaria delle realtà, il meraviglioso lo straordinario il fantastico», senza cedere alle ben più bizzarre fantasticherie della produzione romantica. Giudizio che condividiamo ampiamente. Suggeriamo la lettura - o rilettura - di questo piccolo capolavoro della letteratura romantica tedesca perché è quasi "indispensabile" quanto quella de *Le avventure di Pinocchio*, di *Alice nel paese delle meraviglie*, dei *Viaggi di Gulliver* o de *Il piccolo Principe*. Leggere per credere.

● **Adalbert Von Chamisso**
Storia meravigliosa di Peter Schlemihl
Viterbo, Stampa Alternativa - Nuovi Equilibri
130 pagine, 14mila lire

Francesco Giuseppe Medail, commissario di dogana a Susa del governo Carloalbertino, già nel 1839 espresse al Regno di Sardegna la necessità di un collegamento ferroviario con Chambery, suggerendo un tracciato che prevedeva il traforo del colle del Fréjus. La proposta, apprezzata dal Conte di Cavour, iniziava a prendere concretezza attraverso una lunga fase di studi di fattibilità e di ricerca dei finanziamenti necessari. Nel 1853 si costituì la società Vittorio Emanuele con il compito di costruire e gestire le linee ferroviarie della Savoia; nel 1854 si inaugurò il tratto Torino-Susa; nel 1857 iniziarono i lavori del traforo lato Modane e lato Bardonecchia. Il testo di Molino si diffonde con ampi dettagli sulle difficoltà tecniche (problemi di drenaggio delle acque, di ventilazione, di alimentazione delle perforatrici pneumatiche, di illuminazione) legate ad una impresa guardata con grande attenzione da tutta Europa. Nel 1860 - secondo gli accordi segreti di Plombières - la Savoia fu annessa alla Francia, che in questo modo modificava significativamente il suo ruolo nella partnership interessata alla costruzione del collegamento ferroviario. Solo nel 1862 si riprecisava l'accordo italo-francese, con un impegno finanziario d'Oltralpe alquanto singolare. La Francia infatti sottovalutava la possibilità di concludere il traforo a scadenza breve, ed inoltre conservava una malcelata resistenza verso una linea che avrebbe potuto ridurre il traffico merci del porto di Marsiglia; così - quasi in una sorta di scommessa che era sicura di vincere - aumentò il proprio contributo ai costi in termini inversamente proporzionali al tempo di attivazione della galleria (stimato in quindici anni). Nonostante l'epidemia di colera diffusasi nel 1865, i lavori procedettero con alacrità, tanto che nel Natale del 1870 fu infranto l'ultimo diaframma del traforo, con soli 40 cm di scarto fra i segmenti dei due versanti. La galleria venne poi inaugurata nel settembre del 1871 ed il primo convoglio per Parigi transitò il mese successivo, con il completamento del tratto St. Michel-Modane.
Nico Molino accompagna in modo molto documentato la storia della Torino-Modane fino ai nostri giorni. Nel testo, ampia parte hanno tanto gli aspetti economico-sociali della Valle di Susa, quanto quelli tecnici collegati ai problemi del traforo, al raddoppio ed alla elettrificazione della linea (con il passaggio dall'alimentazione a corrente a trifase a quella continua, avvenuto nel 1961) agli eventi bellici, al tipo di traffico e di materiale rotabile sperimentato su questa linea. In chiusura, prima di una curata bibliografia, un capitolo suggerisce itinerari per un tipo di turismo foto-archeologico, sulle tracce lasciate nella valle dall'intervento umano in questa impresa. Il volume è complementare alla lettura del testo di Enrico Pieri, *La ferrovia del Moncenisio* (stesso editore, prezzo 32mila lire), già segnalato sul numero di luglio '97 della nostra rivista.

● **Nico Molino**
La ferrovia del Fréjus. Torino - Modane
Sant'Ambrogio (TO), Susalibri
(Tel. 011/939662)
134 pagine,
28mila lire



Una formidabile scala di pietra

Sulla "Strada dei quattro Rosari" verso l'Altopiano d'Asiago

Più che un itinerario, questo è un segno di omaggio e di ammirazione verso un'opera umana incredibile nel suo genere, la Calà del Sasso: una lunga strada gradonata e lastricata - di ben 4.444 gradini - che si aggrappa sulle scoscese pendici del Canale di Brenta nella provincia di Vicenza. Fu realizzata alla fine del XIV secolo per consentire agli abitanti di Asiago, sul loro altopiano denso di fitti boschi, di scaricare il proprio legname a valle e di dirigerlo, lungo il fiume Brenta, verso Padova e Venezia. In passato le vie fluviali erano intensamente utilizzate per il trasporto delle merci più pesanti. In Veneto, oltre al Brenta, anche il Piave e l'Adige fornivano una facile e frequentata via commerciale con porti, servizi e addetti al trasporto fra cui gli zattieri, coloro cioè che governavano sul filo della corrente le grosse partite di tronchi grezzi. Il pregiato legname del Cansiglio, delle valli di Fiemme e di Fassa, dell'Altopiano di Asiago serviva ai provetti carpentieri veneziani per le opere navali o per quelle edilizie.

Nelle regioni montane questa era spesso l'unica redditizia attività economica e consisteva sia nella cura e nel taglio del bosco, sia nel trasporto del legname ai mercati. Ogni comunità possedeva boschi, gestiti in forma collettiva, e ognuna poteva concedere, dietro compenso, il diritto del transito del legname di altri nel proprio territorio. Asiago, ad esempio, per arrivare dai propri boschi alle rive del Brenta doveva attraversare tre altri comuni, Gallio, Foza e Valstagna che traevano da questo commercio gran parte dei loro proventi. Per evitare un aggravio di spese, ogni comune cercava la via di comunicazione più diretta stando sul proprio. Da qui una serie infinita di rivalità e controversie, poiché spesso la scelta di una nuova via di discesa, come quella realizzata a un certo punto da Gallio lungo la forra della Val Frenzéla, comportava un danno per le comunità escluse. A dirimere la questione intervenne perfino Gian Galeazzo Visconti, signore dell'altopiano nel 1398, regolando gli interessi di ciascuno ma non accontentando in sostanza gli asiaghesi che, subito dopo, aprirono per conto loro una nuova via diretta e scoscesa fra la frazione Sasso e il territorio di Valstagna, denominata appunto Calà del Sasso.

Ma su queste belle mulattiere lastricate non transitava ovviamente solo legname. Fino alla metà del secolo scorso, l'Altopiano d'Asiago, con una superficie di oltre 44mila ettari e circa 18mila abitanti, era accessibile da questo e da soli altri tre impervi percorsi, di cui due del tutto simili (la Piovega di Sotto e la Piovega di Sopra nella zona di Enego) e il terzo una mulattiera diretta a Cogollo nella Val d'Astico.



Calà del Sasso, rampa.

Dopo quasi sei secoli la Calà del Sasso, opera ardita e ingegnosa, si presenta quasi intatta e si eleva, formidabile nel suo sviluppo, sull'acclive e selvaggio versante della montagna, avvolta nell'abbraccio di una folta vegetazione che rende ancor più misteriosa la sua esplorazione.

La Calà del Sasso.

Itinerario a piedi con partenza e arrivo alla stazione Fs di Carpanè-Valstagna (linea Mestre-Trento). Si svolge in gran parte sulla storica Calà del Sasso fino a raggiungere il bordo orientale dell'Altopiano di Asiago. Salvo il notevole dislivello altimetrico, non presenta altre difficoltà.

***Tempo medio di percorrenza** 3.30 ore (più altre 2 per il tratto di ritorno in discesa sul medesimo percorso). **Dislivello**: 810 metri.*

***Informazioni utili**: provvedere all'acqua e alle provviste da consumare sul percorso; si tenga però presente che a Sasso, località di arrivo della Calà, si trovano bar, alimentari e un piccolo ristorante (Trattoria Sole, via Chiesa 17, tel. 0424/690010). Il sentiero è indicato con tacche Cai bianco/rosse (n. 778) ed è inoltre percorso dalla Via Tilman, itinerario escursionistico della Resistenza partigiana.*

***Periodo consigliato**: dalla tarda primavera all'autunno inoltrato; in estate evitare le ore più calde della giornata; il percorso è da evitare in caso di pioggia per il fondo sdrucciolevole.*

***Bibliografia**: R. Chiej Gamacchio, L. Baldi, Guida all'Altopiano dei Sette Comuni, Ed. Panorama, Trento 1996 (l'itinerario n° 4 di questa guida contempla la salita della Calà e la discesa per altro sentiero dal Col d'Astiago fino a Valstagna; solo per escursionisti esperti); P. Rigoni, Altopiano d'Asiago, Cierre, Verona 1992.*

1. La ferrovia Mestre - Trento. Altresì denominata ferrovia della Val Sugana, realizza un collegamento diretto, anche se secondario, fra Venezia e il Trentino. Ha una lunghezza di 148 chilometri e un solo binario d'esercizio, elettrificato fino a Castelfranco Veneto. Di un collegamento diretto fra il porto di Venezia, il Trentino e l'Oltralpe si iniziò a parlare fin dalla metà dell'Ottocento, specie per interesse commerciale dell'Austria, cui apparteneva allora il Veneto. In realtà la linea si fece attendere a lungo. L'Austria realizzò il tratto di sua pertinenza nel 1896 (nel frattempo aveva perduto il Veneto) da Trento a Tezze-Primolano. L'Italia concluse la ferrovia in due fasi successive: nel 1908 da Mestre a Bassano del Grappa; nel 1910 da Bassano a Primolano.

La Calà del Sasso richiede un percorso di avvicinamento. Dalla stazione di Carpane (alt. 156), di fronte alla Manifattura Tabacchi, stabilimento un tempo approvvigionato dalle diffuse piantagioni di tabacco della zona, si segue verso sinistra (marciapiede) un breve tratto della strada statale 47 della Val Sugana. Al primo semaforo si volge a destra (via Marconi) e si varca il Brenta con bella veduta sull'abitato di Valstagna. Seguendo a destra, al di là del ponte, via Rialto e la Riviera Garibaldi si giunge nel concentrico del comune, radunato attorno a piazza San Marco, con il Municipio e il bell'edificio da cui campeggia un grosso leone alato.

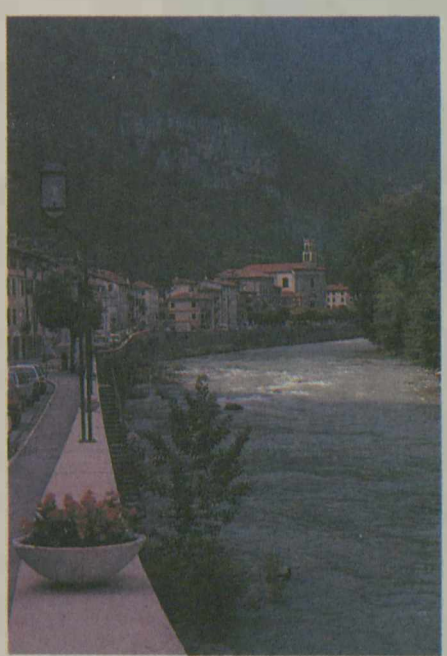
2. Valstagna. Il piccolo nucleo ha sempre avuto la fama di porto fluviale delle merci provenienti dall'altopiano di Asiago, oppure di cen-



tro artigianale con segherie e laboratori per la produzione di cappelli in feltro. Non poteva essere altrimenti, considerata la strettezza dell'insediamento tra il fiume e le precipiti pareti della montagna, tant'è che in una relazione del 1502 si informava che il luogo non possedeva «alcun palmo di terreno» coltivo. Solo in seguito, grazie all'immane sforzo di rendere praticabili le balze con terrazzi artificiali si poté avviare la coltivazione del tabacco, fortemente avversata dallo Stato Veneto, e sviluppata soprattutto dopo la Restaurazione.

Dalla piazza San Marco si sale verso Contrada Torre seguendo le indicazioni bianco-rosse del Club Alpino Italiano. Sono le case più alte di Valstagna, strette in una sorta di reciproca protezione dall'incombere della montagna. Si inizia poi a seguire l'incavo della Val Frenzela, la naturale via d'accesso all'Altopiano d'Asiago, portando per un breve tratto (circa 800 metri) l'itinerario lungo la strada provinciale Valstagna-Foza.
Giunti all'altezza del secondo tornante (alt. 221; area attrezzata) si lascia l'asfalto e si segue lo stradello sterrato che prosegue nello stretto fondovalle. L'ambiente si fa più selvaggio e, per certi versi, inquietante: ripide pareti stillano acque, trame di rampicanti le aggrediscono, mentre sopra di noi lo specchio del cielo si fa via via più ristretto. Passata una briglia si giunge all'imbocco della Calà (uno sbiadito cartello lo segnala), nel punto cioè dove il legname scaricato dalla montagna veniva preso in consegna dalle squadre di Valstagna e portato sul Brenta. Si inizia la salita.

3. La Calà del Sasso. Subito si percorre un terrapieno da cui si colgono la sagomatura e la struttura dell'opera: lunghe rampe rettilinee (saranno 17 in fine alla salita) o leggermente arcuate, larghe fino a 3 metri, alcune protese fino a 70-80 metri, ben sorrette a valle da sostegni in pietra. Ma è la divisione del selciato, di belle pietre calcaree, che incuriosisce: la parte verso monte è gradonata con una pedata regolare di circa 30 centimetri e un alzata di circa 10; quella verso valle si presenta invece lastricata e leggermente incavata con pietre di più grosse dimensioni. La prima serviva al passaggio pedonale, la seconda alla discesa dei tronchi. Questa avveniva a gravità, forse facilitata da un sottile velo d'acqua scorrente sul fondo che in inverno poteva esser ghiaccio o neve compressa, e rallentata, o meglio spezzata, dalla congiunzione ad angolo acuto delle rampe. Si noti infatti come la testata a valle di ogni rampa abbia ancora un rialzo o un muretto che serviva a frenare la velocità dei tronchi. I tratti più acclivi hanno pendenze fra il 20 e il 25 per cento.

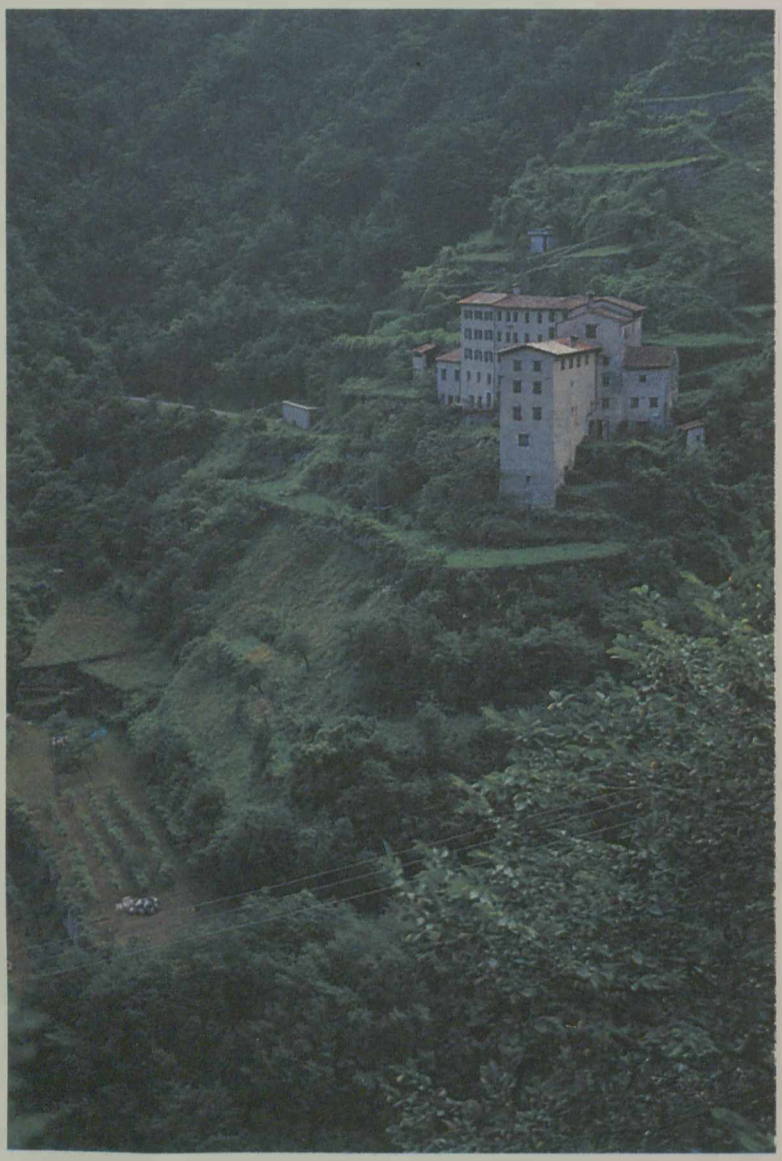

Valstagna, veduta dell'abitato lungo il Brenta.

Si prende rapidamente quota. La Calà segue una stretta fessura della valle fino a occuparne interamente l'alveo con la sua spessa lastricatura, pericolosamente viscida. Le pareti trasudano umidità e la vegetazione se ne avvantaggia con essenze tipiche di questi ambienti quali muschi, felci, ombrellifere e rampicanti. Ad un tornante si passa accanto a un riparo in roccia con vaghi simboli sacri, cui fa seguito una frana che ha del tutto sconvolto il selciato. Poi riprende la fuga dei tratti in ripida ascesa. Laddove il percorso attraversa il solco della valle si notino, protese nel bosco, delle protezioni spondali che servivano a convogliare l'acqua nello scivolo lastricato.
Si sale ancora di quota, lasciando il contorno dei castagni a quello dei faggi. A un altro risvolto ci si imbatte in un'edicola votiva, dedicata a Sant'Antonio. Una scritta slavata indica con cinismo la metà del cammino. Una tradizione ricorda come la Calà fosse anche chiamata "Strada dei quattro Rosari" perché il tempo necessario a recitarli era pari a quello della salita. Una macchia di luce, quasi offensiva dopo tanta ombrosa protezione del bosco, indica un tratto restaurato con grande perizia,



nei pressi di una sorgente. Subito dopo si osserva invece il tratto forse più spettacolare: la strada vince un notevole sbalzo di quota con due sole brevi rampe interamente sorrette da alti muri in pietra. La salita sembra interminabile ma la pendenza ora si fa meno sensibile e consente di affrontare con il dovuto respiro l'ultima serie di quattro brevi rampe sovrapposte (quelle forse dal selciato meglio conservato) che fanno accedere al ripiano prativo della Val Scausse, il punto d'arrivo (o di partenza, in senso storico) della Calà del Sasso. Seguendo la strada carrabile si fiancheggia un campo sportivo e, imboccato verso destra il primo bivio, si accede in poche centinaia di metri alla frazione Sasso di Asiago, a sua volta divisa in vari piccoli nuclei, sparsi sulla verdissima pendice della montagna a quasi 1.000 metri d'altezza. La via del ritorno ricalca esattamente quella dell'andata.

Testo e disegni di Albano Marcarini



Val Frenzéla.

I TRENI UTILI

Dall'Orario Ufficiale Fs in vigore dal 28 settembre 1997. Con un asterisco sono indicati i "treni verdi" che, se utilizzati con l'apposita "Carta Amicotreno", consentono al passeggero e a un eventuale accompagnatore uno sconto del 50 per cento sul prezzo del biglietto (tutti i treni indicati sono "treni verdi" nelle giornate di sabato e festivi).

Linea Venezia-Primolano-Trento

	Diretto 2810	Reg.* 5456
Venezia S. Lucia	7.35	
Venezia Mestre	7.47	
Bassano del Grappa	8.37	11.17
Carpané-Valstagna	8.50	11.29

	Reg. 5465+11071	Diretto 2817
Carpané-Valstagna	16.58	19.00
Bassano del Grappa	17.12	19.13
Venezia Mestre	18.18	20.17
Venezia S. Lucia	18.29	20.28

Linea Trento-Primolano-Venezia

	Reg.* 5459	Diretto 2815	Reg.* 5461
Trento	8.06	8.51	10.34
Primolano	9.29	10.08	11.49
Carpané-Valstagna	9.46	10.23	12.05

	Reg. 5460	Reg. 2816	Reg.* 5852
Carpané-Valstagna	16.46	17.33	18.39
Primolano	16.01	17.49	18.59
Trento	17.14	19.02	20.22

Iniziative

Calendario d'autunno

Trenotrekking

CAMPANIA

Il Cai di Salerno organizza **domenica 5 ottobre** un'escursione per ripercorrere il sentiero di Carlo Pisacane e dei Trecento "giovani e forti".

Partenza: raduno nella stazione di Salerno Centrale alle ore 6.00 e partenza con il Regionale 3453 (Treno Verde). Arrivo a Sapri.

Percorso: Sapri-Acquafredda di Maratea (Sapri-Acqua delle Vigne-Fontana del Lauro-Piano di Campolungo-Fonte della Spina, m 670-Belvedere su Acquafredda-Acquafredda spiaggia). Escursione di media difficoltà.

Inerpicandosi dapprima su una collina, si cammina poi, dolcemente, per un sentiero tra una vegetazione di tipo mediterraneo e mille profumi, mentre la vista può godere degli splendidi paesaggi marini dei golfi di Sapri e Maratea da un lato e dei severi e leggiadri Appennini meridionali dall'altro.

Ritorno: raduno ad Acquafredda di Maratea alle 18.45 e partenza con il Regionale 3712 (Treno Verde). Arrivo a Salerno.

Informazioni: Gaetano Condreas Cai di Salerno, tel. 089/234366 (cell. 0338/8335451).

MARCHE

Il programma *Trenotrekking '97*, nato tre anni fa dalla collaborazione tra la sezione di Ancona del Club Alpino Italiano e la Direzione regionale trasporto locale Marche, vede tra i promotori, per il '97, Legambiente di Ancona, il Comune (che mette a disposizione la struttura di "Informagiovani"), il Dopolavoro Ferroviario, la sezione di Pesaro del Cai.

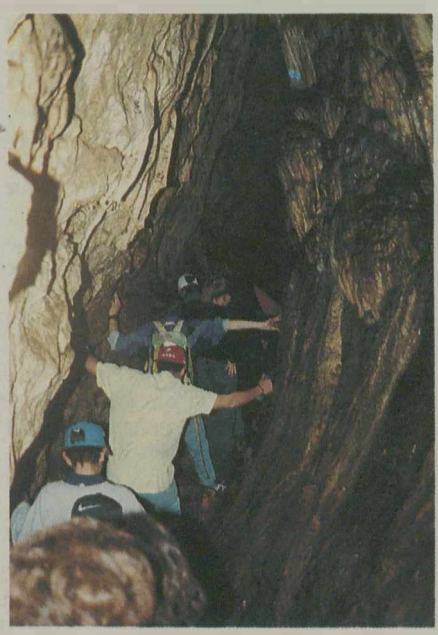
Domenica 12 ottobre - Stazione Monterosso: *Monte della Strega* (Cai Ancona), panorama inaspettato lungo il profilo ardito della montagna (difficoltà: abbastanza impegnativo - dislivello: m 900).

Domenica 26 ottobre - Stazione Gagliole: *Crispiero Castagne/2* (Cai Ancona - Legambiente), traversata nel Preappennino maceratese e "castagnata" a Crispiero (difficoltà: poco impegnativo - dislivello m 450).

Informazioni e prenotazioni - Dopolavoro Ferroviario di Ancona (tel. 071/24165 - 5923780, orario: da lunedì a venerdì dalle 9.00 alle 12.00, sabato precedente l'escursione dalle 9.00 alle 11.00). - Ufficio Informagiovani (tel. 071/54954, orario: martedì, giovedì, sabato dalle 10.00 alle 13.00, martedì, giovedì e venerdì dalle 17.00 alle 19.30). - Club Alpino Italiano sez. di Ancona (tel. 071/2070696, orario: mercoledì e venerdì dalle 18.30 alle 20.00). - Club Alpino Italiano sez. di Pesaro (tel. 0721/67352, orario: mercoledì dalle 17.00 alle 19.00, sabato dalle 16.00 alle 17.00). Per chi si prenota è previsto uno sconto sul biglietto ferroviario.

Luigi Rinallo





Binari minori a Torino

Binari minori è il titolo della rassegna dedicata al fermodellismo, organizzata dai gruppi *Arcamodellismo* e *Rocagis* per i giorni **1 e 2 novembre** a Torino, presso la sede del Circolo ricreativo Enel in via Assarotti, 6 (zona stazione Fs di Porta Susa). L'orario di apertura della manifestazione è dalle 10.00 alle 13.00 e dalle 15.00 alle 22.00. Domenica 2 vi sarà anche una borsa scambio di modelli usati.

Informazioni: tel. 011/5625583-5625827 (ogni martedì dalle 21.00 alle 24.00 e giovedì dalle 18.00 alle 24.00).

Toscana a vapore

Dopo la pausa estiva, il chiassoso frastuono delle locomotive a vapore torna anche in Toscana, con il programma che vede impegnate la "macchina a fumo" e le vetture "centoporte".

Domenica 28/9 itinerario *Firenze S.M.N./Lucca/Castelnuovo G.*

Domenica 12/10 e domenica 19/10 *da Firenze S.M.N. a Marradi*, in occasione della *Sagra delle Castagne.*

Domenica 9/11 itinerario circolare *Siena/Asciano/Monte Antico/Siena*, in occasione della *Mostra Mercato del Tartufo Bianco.*

Informazioni: Direzione regionale Fs Toscana, tel. 055/2356194.

Mauro Scarpi

Altri appuntamenti

ALTO ADIGE

Il **19 ottobre a Merano** tradizionale *Festa dell'uva*, con sfilata di bande musicali, carri allegorici, gruppi folkloristici, attraverso la città, e concerti di bande musicali sulla Passeggiata Lungo Passirio.

EMILIA ROMAGNA

La quinta edizione di *Modena per la fotografia* propone quest'anno, **dal 28 settembre al 16 novembre**, un viaggio per immagini dalle Ande agli Appennini, affiancando due itinerari geograficamente molto distanti, uno dal Centro al Sud America e un altro in Emilia Romagna. Il divario tra i due percorsi è però solo apparente. Infatti, in tutte le fotografie esposte la ricerca si sofferma sull'individuo, inteso come espressione di un gruppo etnico, un popolo, un paese, e gli autori, spesso parte attiva di quei gruppi, ne narrano la storia e i sentimenti. La mostra è allestita in cinque sedi: tre nella città di Modena (Palazzo S. Margherita, Palazzina dei Giardini, Istituto d'Arte Venturi) e due nel territorio provinciale (il Palazzo Ducale di Pavullo e la Sala delle Colonne del Palazzo Comunale di Nonantola).

Una sezione della rassegna - *Native Americans, a private landscape* - ci racconta dei nativi indiani, delle loro terre, della vita quotidiana (fotografie scattate da Adam Clark Vroman e Carl Lumholtz tra la fine dell'800 e i primi del '900). Un'altra - *Chile, 1970-2000* - è dedicata agli ultimi trent'anni di vita cilena e rende omaggio ad autori della fotografia sudamericana ancora da scoprire. Con *Tre anni nel Chiapas* ci spostiamo in Messico e la nostra attenzione si concentra sulla rivolta messicana in quella regione e sulle contraddizioni tra la realtà indigena e lo sviluppo della società messicana. *Pablo Ortiz Monasterio* ci offre con le sue riproduzioni



Hostin Martine *Navajo*, *Native Americans A Private Landscape*, 1903.

un documento delle celebrazioni pagane e dei riti ancestrali dell'etnia Huicholes, presente nel nord-ovest del Messico. I sogni sul lungomare dell'Avana, di fronte all'oceano, in cerca di una fuga per il continente, l'attesa eterna di oltrepassare il muro sono rappresentati con forza e suggestione dal cubano *Manuel Pina*, mentre l'argentino *Martin Weber* ritrae soggetti, incontrati per caso, ai quali ha chiesto di scrivere su una lavagnetta il proprio sogno: un semplice gesto per esprimere desideri e illusioni. Lasciate le Ande, il nostro viaggio ci conduce agli Appennini, nell'Emilia di ieri e di oggi, per esplorare un'Italia in trasformazione, attraverso le immagini di anonimi fotografi (le cartoline illustrate) e le immagini d'autore (Ghirri, Fontana, Vaccari, Barbieri, Guidi e i più giovani De Pietri, Barnabini, Boni, Salvatori), che ne interpretano il paesaggio architettonico e umano.

Per informazioni: tel. 059/206911.

TOSCANA

A Lucca, che può vantare a pieno titolo il riconoscimento ufficiale di "capitale del fumetto" (da più di trent'anni, infatti, la città è teatro di manifestazioni legate al fumetto) **dal 30 ottobre al 2 novembre** si svolge l'edizione autunnale '97 di *Lucca Comics*, Mostra del cinema d'animazione e dell'illustrazione. L'iniziativa propone *una personale dell'autore Giorgio Cavazzano*, il grande disegnatore e sceneggiatore delle storie di Disney, e *una mostra dedicata al fumetto tra storia e religione*, con opere del celebre illustratore *Sergio Toppi*. All'appuntamento farà tappa la *Striscia più lunga del mondo*: una strip in viaggio per l'Italia verso il Guinness dei primati e che ha già all'attivo la collaborazione di 45 artisti, tra vignettisti, disegnatori e umoristi, ci offre una singolare interpretazione della storia di Romeo e Giulietta.

Informazioni: Ente Autonomo Max Massimino Garnier, tel. 0583/48522.

Le sale di *Palazzo Corsini* di **Firenze**, ospitano **dal 17 al 19 ottobre** la I edizione della *Mostra della Grafica Antica*. Un evento che non ha precedenti in Italia, un'occasione per ammirare disegni e stampe di grandi maestri, proposti da espositori del settore: In rassegna opere grafiche di Dürer, Rembrandt, Piranesi, Tiepolo, Canaletto, Goya, Toulouse-Lautrec. A corredo, un'esposizione di incisioni giapponesi. Nella stessa sede, **dal 24 al 26 ottobre**, si svolge la II edizione della *Mostra del Libro Antico*, organizzata dall'Associazione Librai Antiquari d'Italia. Partecipano alla manifestazione quaranta note librerie antiquarie italiane e straniere, con un'ampia e selezionata scelta di opere dal XV al XX secolo: libri illustrati, libri d'arte, rare bibliografie, incunaboli, legature firmate, libri miniati. L'iniziativa prevede inoltre un'esposizione dal titolo *Le carte di Federico Fellini*, disegni originali di Federico Fellini: disegni preparatori, embrioni dei suoi capolavori (il regista disegnava sempre e dovunque prima della realizzazione dei suoi film, quando le sceneggiature erano solo nella sua fantasia), manifesti (Fellini curava personalmente la grafica e l'impostazione dei manifesti dei suoi film), locandine e documenti musicali di Nino Rota per Fellini.

Palazzo Corsini, Lungarno Corsini - Firenze. Orario: tutti i giorni dalle 10.00 alle 19.00. I visitatori in possesso di biglietto Fs in corso di validità avranno diritto allo sconto sull'ingresso per le esposizioni.

Dal 16 settembre al 26 ottobre il *Teatro della Limonaia* di **Sesto Fiorentino** presenta *Intercity London 2*, edizione straordinaria di "Intercity Festival", per festeggiare i dieci anni della manifestazione. Il festival "di città in città", che viaggia da una parte all'altra del mondo, quest'anno si muoverà anche nel nostro Paese. Dopo il debutto a Sesto Fiorentino, il 16 settembre con "Blasted", l'opera prima della giovanissima Sarah Kane, una delle autrici di maggior talento della nuova generazione di autori inglesi (repliche dal 20 al 26 ottobre), le produzioni e le compagnie saranno ospitate anche a Milano e a Bologna, mentre l'edizione toscana si avvarrà di molte collaborazioni, agendo su più teatri e spazi. Oltre agli spettacoli sul palcoscenico, nell'ambito dell'iniziativa sono previsti anche incontri con gli autori, letture dei loro testi, incontri con la poesia, grandi momenti musicali, una mostra sul giovane teatro inglese, presentazioni di produzioni videoteatrali e una selezione di videodanza con il meglio della creatività coreografica inglese recente.

Informazioni: Laboratorio Nove e Teatro della Limonaia, tel. e fax 055/440852.

VENETO

Il 9 e 10 ottobre, presso la Venice International University, nell'**Isola di San Servolo a Venezia**, si tiene il IV Incontro Internazionale su *Mobilità urbana e intermodalità nelle città d'acqua. I terminal di interscambio terra-acqua*. L'iniziativa è promossa dal Centro Internazionale Città d'Acqua in collaborazione con Asm (Azienda Servizi Mobilità), Actv (Azienda dei Trasporti Pubblici), Comune di Venezia e Regione Veneto. Il seminario - mettendo a confronto le esperienze più significative a livello mondiale e i massimi esponenti del settore - offre l'occasione per evidenziare le opportunità e le peculiarità dei terminal portuali, aeroportuali e ferroviari, elementi cruciali di connessione tra le reti di trasporto di terra e di acqua. In particolare viene indagato il "caso Venezia", rivolgendo l'attenzione sulle tre importanti stazioni intermodali terra-acqua (Fusina, Tessera e Punta Sabbioni), che dovranno consentire nel prossimo futuro l'ar-



E. Barrias, *La Natura si svela alla Scienza* (1896).

rivo differenziato al centro storico lagunare dei considerevoli flussi turistici.
Per informazioni: Centro Internazionale Città d'Acqua, San Marco 4403/A Venezia - tel. 041/5204458-5223509.

Sotto il titolo di *Progetto Venezia contemporaneo*, L'Assessorato alla Cultura e Spettacolo del Comune di Venezia ed i Civici Musei Veneziani hanno intrapreso alcune iniziative di grande interesse per chi ama l'arte contemporanea. Due di esse hanno il carattere di eventi estemporanei, altre testimoniano l'impegno del Comune di Venezia nel creare attività permanenti.
Fino al 12 ottobre, a **Venezia Marghera**, presso il Capannone Pilkington S.I.V (via dell'Industria, 46) si tiene la *mostra delle opere di Dennis Oppenheim*. Lo scultore americano, protagonista negli anni Settanta di quella forma di espressione artistica che verrà denominata "Land Art", ha percorso nel decennio successivo una ricerca sui "machine pieces": strutture tridimensionali animate da meccanismi, sorta di opere mutanti e distorte di grande effetto scenico e di notevole qualità ironica. Oltre 40 grandi sculture datate dal 1988 al 1997 sono ambientate in uno spazio singolare: un luogo dell'industria pesante dismesso da anni e recuperato per la prima volta al ruolo di centro espositivo e di grande laboratorio culturale.
Sempre al Capannone Pilkington, **fino al 12 ottobre**, una interessante mostra fotografica documenta la realtà in divenire del Polo industriale di Porto Marghera, soggetto a rapide e radicali trasformazioni. *Venezia-Marghera. Fotografia e trasformazioni nella città contemporanea* ospita i lavori di quindici artisti fra i più sensibili e significativi nella giovane fotografia italiana di oggi: Ballo Charmet, Barbieri, Basilico, Battistella, Campigotto, Castella, Chemollo, Chiaramonte, De Petri, Guerrieri, Guidi, Jodice, Niedermayr, Orsenigo e Zanta.
Tramite loro, per la prima volta, si è avuta la possibilità di accedere all'interno di immensi ed affascinanti spazi, carichi di tensioni e memorie storiche, quelli delle industrie di Porto Marghera, rimasti del tutto inaccessibili agli occhi del cittadino.
A **Venezia**, il Museo Correr in Piazza San Marco, **fino al 9 novembre**, ospita la prima grande *mostra antologica di Anselm Kiefer*, artista tedesco di fama internazionale che dagli anni Settanta ha orientato la sua ricerca espressiva sul tema della dialettica tra "Himmel" ed "Erde", tra Cielo e Terra, tra sacro e terrestre. L'esposizione comprende oltre cinquanta opere, tra dipinti, collages e fotografie, provenienti da musei europei ed americani.
Nell'ambito dello stesso "Progetto", riapre i battenti lo storico Palazzo Fortuny, divenuto ora sede della *Officina del Contemporaneo*. In una città che già dispone di centri di rilevanza internazionale quali la Biennale, il Museo Correr, Palazzo Grassi ed il Peggy Guggenheim, questa nuova struttura si colloca come momento di riflessione e sistemazione critica sul recente passato artistico, anche per individuare nuovi percorsi di un futuro possibile. L'Officina ha il suo fulcro nel "Tavolo delle storie e della Memoria": un ricchissimo centro di documentazione che raccoglie centinaia di immagini fotografiche, filmati, documenti e cataloghi. **Fino al 9 novembre** viene riproposta una ricognizione di quel periodo fecondo nella storia artistica veneziana intercorso tra gli anni Cinquanta e Sessanta e popolato da figure quali Calder, Pizzinato, Deluigi, Bacci, Asger Jorn, Appel, Vianello, Fontana, Tancredi, Morandis, Dubuffet, Moore, Arp, Capogrossi ed Arman, solo per citarne alcune.
Le iniziative del Progetto Venezia Contemporaneo sono gratuite, eccetto l'antologica di Anselm Kiefer (ingresso 14mila lire). Per ulteriori informazioni: Ufficio Stampa del Comune di Venezia, tel. 041/2747717.

A Padova, fino al 30 novembre, il Palazzo Zabarella (via San Francesco, 27) è sede della grande mostra dal tema *Incanto e anatomie del seno*. Promossa dall'Assessorato alla Cultura del Comune di Padova su un progetto del chirurgo senologo Alfonso Pluchinotta, l'evento artistico attira l'attenzione su un argomento di carattere scientifico di interesse attuale e di significato sociale. Attraverso una ricognizione della storia della medicina, scandagliando gli archetipi ed i miti che sottendono la cultura popolare o dotta, l'iniziativa vuole infrangere i luoghi comuni della malattia tumorale che genera psicosi, rassegnazione ed isolamento.
Il carico simbolico presente nell'immagine del seno femminile viene illustrato con un ricco materiale composto da statue, dipinti, ex voto, oggettistica e strumenti dell'arte sanitaria, dagli albori della nostra civiltà alle opere di arte contemporanea quali quelle di Marcel Duchamp, Man Ray, Jean Metzinger, Louise Burgeois, Yoko Ono e Nancy Fried.
Per informazioni: tel. 049/8204544.

ITINERARI OLTRE L'ESTATE

In Calabria sul "Sentiero azzurro"

Il monte che sovrasta l'abitato di Palmi si chiama S. Elia, in onore del santo che vi fondò un cenobio, oggi distrutto, ed una chiesetta.
Luigi Parpagliolo così descriveva il monte S. Elia : «*Ultimo anello di una catena, che si parte dalle selvagge alture degli Appennini per venire a specchiarsi sulle rive ridenti del Tirreno, esso da un lato giganteggia sopra una pianura lussureggiante che in talune ore del giorno sembra un mare lucente; dall'altro lato guarda coi mille occhi delle sue rupi l'immensa distesa del mare, che rumoreggia ai suoi piedi*».
In effetti la sua posizione è certamente felice e consente panorami unici. Sul versante tirrenico l'Aspromonte si getta rapidamente nel mare da quasi 600 metri d'altitudine creando una serie infinita di spiaggette, grotte marine ed insenature che danno vita alla famosa *Costa Viola*. Il panorama si apre anche sullo Stretto di Messina e sulle Isole Eolie. Lungo la Costa Viola, tra mille fatiche, veniva praticata la coltura della vite sugli orli terrazzati dei ripidi pendii.
In tale ambiente si snoda un *itinerario ad anello* facile da percorrere, che vi regalerà in un breve spazio uno dei paesaggi più suggestivi dell'Aspromonte: un sentiero sospeso tra l'azzurro del cielo e l'azzurro del mare.
Questo è uno dei pochi itinerari della provincia reggina raggiungibile con mezzi pubblici: si consiglia l'uso del treno, con fermata a Palmi. La linea ferrata passa proprio sotto i costoni del Monte S. Elia, attraverso una galleria lunga circa 8 km che in tre tratti (uno più lungo e gli altri molto brevi) esce allo scoperto, consentendo una fugace vista di *Cala Iancula, Marina Leone* e *Pietra Galera*, calette molto suggestive e accessibili solo via mare.
Giunti a Palmi, potrete utilizzare un autobus che collega la stazione al centro oppure dirigervi a piedi verso il monte S. Elia, già ben visibile. Proseguendo nella parte alta del paese, nei pressi di un distributore di carburante, inizia una stradina asfaltata che conduce ad una fontana. Poco avanti la strada diventerà un sentiero detto "tracciolino", che contorna il fianco del monte seguendo i resti di un vecchio acquedotto. Dopo aver incontrato una carreggiabile, si arriva alle ex Cantine Impiombato di contrada Barritteri. Qui è possibile far sosta presso il "centro d'accoglienza" del *Centro Culturale e Spirituale di Riconciliazione*, costruito dall'Associazione di Volontariato "Presenza". Proseguendo su uno stradello si arriva ad una solare pineta e da qui, lungo un viale di cipressi, si oltrepassano alcune costruzioni e si raggiungono le balconate panoramiche. Per scendere a Palmi si arriva alle Tre Croci dove i segnali indicano un sentiero tra i castagni provvisto quasi ininterrottamente di passamano e steccato in legno. Seguendolo si torna alla stradina asfaltata nei pressi della fontana dove ha avuto inizio l'itinerario.
A Palmi, infine, è d'obbligo una visita alla cittadina ed al suo *Museo di Etnografia e Folklore*, nonché alle sue spiagge: in particolare quelle della *Marinella* e della *Tonnara* in località Taureana.
Indicazioni: dislivello m 509 (stazione di Palmi m 66 / Monte S. Elia m 575); tempo di percorrenza 4 ore; possibilità di rifornirsi di acqua a Palmi e al Monte; segnaletica rosso-bianco-rosso (curata da "Gente in Aspromonte").
Informazioni: C.A.I. Sezione Aspromonte-Reggio Calabria (tel. e fax 0965/898295).

Mick Bagalà

Escursioni in Piemonte e Valle d'Aosta

Su questo numero di "Amico Treno" apriamo un piccolo spazio dedicato ad alcuni interessanti itinerari, a piedi o in bicicletta, in Piemonte e Valle d'Aosta. Ogni percorso viene illustrato con una breve sintesi di indicazioni utili (grado di difficoltà dell'escursione: "E" alquanto impegnativa / "T" poco impe-

gnativa).
Per maggiori informazioni ci si può rivolgere alla Direzione regionale trasporto locale del Piemonte, via Nizza n° 2 - 10125 Torino, tel. 011/6699436.

A PIEDI

Ronco Scrivia (GE) - *L'anello di Monte Reale*
Stazione di Ronco Scrivia (m 326) - Monte Reale (m 902) - Minceto (m 641) - Ronco Scrivia. *Linea Torino-Genova; difficoltà* E/T; *tempo di percorrenza* 4 ore; *carte* I.G.C. N° 16 (Genova-Varazze); *periodo consigliato* marzo-maggio/settembre-novembre.
Un percorso che si snoda tra boschi e paesini dell'Appennino ligure, molto panoramico, pur nella limitata altitudine del Monte Reale, utilizzando per il viaggio quella che fu la prima ferrovia costruita nel regno di Sardegna.

Traversata Spigno-Merana (AL)
Stazione di Spigno Monferrato (m 239) - Rocchetta (m 376) - Stazione di Merana (m 255). *Linea Acqui Terme-Savona; dislivello* m 250; *difficoltà* T; *caratteristiche* itinerario su stradine sterrate e brevi tratti di asfalto; *tempo di percorrenza* 2 ore e 15'; *periodo consigliato* da settembre a maggio; *carte* I.G.C. 50000 (Langhe meridionali). Bella e interessante passeggiata tra tranquille colline e caratteristici calanchi di tufo, che si snoda dalla stazione di Spigno in direzione Serole e da qui, su strada campestre, verso le Case Corrente. Dalle case, sempre su strada sterrata, si compie un ampio semicerchio che porta alla stazione di Merana.

Limone Piemonte (CN)
Stazione di Limone Piemonte (m 1.010) - Passo delle Clette (m 1.379) - Monte Vecchio (m 1.920) - Colle Arpiola (m 1.700) - Tetti Gianet (m 1.190) - Limone Piemonte. *Linea Cuneo-Ventimiglia; difficoltà* E/T; *tempo di percorrenza* 5 ore; *carte* I.G.C. N° 8 (Alpi Marittime e Liguri); *periodo consigliato* marzo/giugno, settembre/novembre. Si percorrono vecchie mulattiere, tra boschi di castagni e ruderi di frazioni ormai abbandonate, fino alla cima del Monte Vecchio da dove lo sguardo può spaziare su un panorama di magnifica bellezza e notevole suggestione.

Valle della Roya
Stazione di Breil Sur Roya (m 310) - Saorge (m 510) - Stazione di Fontan Saorge (m 400). *Linea Cuneo-Ventimiglia*: una delle più ardite e spettacolari linee del Piemonte per la varietà e il fascino dei luoghi attraversati; *dislivello* m 1.000; *difficoltà* E; *caratteristiche* sentiero segnalato; *tempo di percorrenza* 6 ore; *periodo consigliato* marzo/maggio e settembre/ottobre; *carte* I.G.N. 1:25000 (Vallée de la Roya).
Il sentiero proposto, contrassegnato da segni gialli, si snoda interamente lungo la sinistra orografica della valle, per poi risalire fino alle case di Oneglia. Da qui, attraverso le "Gorges di Saorge", si raggiunge il paese omonimo e dal paese l'itinerario prosegue sino alla Stazione di Fontan Saorge.

Torre Pellice (TO) - *Nella terra dei Valdesi*
Stazione di Torre Pellice (m 510) - Coppieri (m 612) - Ciampas (m 1.016) - Castlus (m 1.410) - Ruà (m 1.047) - Coppieri - Torre Pellice. *Linea Torino-Torre Pellice; difficoltà* E/T; *tempo di percorrenza* 4 ore e 30'; *carte* I.G.C. N° 6. Monviso; *periodo consigliato* marzo/giugno, settembre/dicembre.
Sulle orme dei fieri valdesi, delle loro vicende secolari di "diversi" e perseguitati per motivi religiosi. Durante l'itinerario si toccano alcuni dei luoghi (cima Castlus e Bars d'la Tajola) impressi nella loro memoria storica.

Sacra di San Michele (TO) - *Il sentiero dei pellegrini*
Stazione di Sant'Ambrogio (m 353) - Sacra (m 962) - Sant'Ambrogio. *Linea Torino-Modane; difficoltà* T; *tempo di percorrenza* 3 ore (esclusa la visita dell'abbazia); *carte*: I.G.C. (Pinerolo e Bassa Valle di Susa); *periodo consigliato* marzo/giugno, settembre/dicembre. È l'escursione al monte sacro *il Pirchiriano*, da dove la millenaria abbazia (monumento simbolo del Piemonte), domina l'ingresso della Valle di Susa. Sulle tracce di tanti pellegrini che nella storia hanno percorso questi sentieri prima di noi. L'itinerario, interamente segnalato a partire dalla stazione di Sant'Ambrogio, si snoda lungo una bellissima mulattiera.

Verrès (AO) - *Il giro dei castelli*
Stazione di Verrès-Issogne - Torille (m 368) - Case Naste (m 675) - Lac de Ville (m 820) - Castello di Challant (m 885) - Isollaz (m 674) - Rovarey (m 614) - Verrès.
Linea Chivasso-Aosta; difficoltà E/T; *tempo di percorrenza* 4 ore e 30' (escluse le visite ai castelli); *carte* I.G.C. N° 9 (Ivrea - Biella - Bassa Valle d'Aosta); *periodo consigliato* marzo/giugno, settembre/novembre.
Sull'itinerario dei viaggiatori inglesi dell'Ottocento, per scoprire il fascino immutato di antichi baluardi difensivi, immersi in una cornice naturale di sorprendente bellezza.
N. B. Visite guidate a pagamento ai castelli di Issogne e Verrès.

IN BICICLETTA

Il Monferrato

Itinerario 1 - Le colline del Monferrato
Partenza ed arrivo: stazione di Alessandria.
Alessandria - Quargnento - Cuccaro - Vignale - Casorzo - Grana - Montemagno - Altavilla - Fubine - Quargnento - Alessandria; *km* 65; *difficoltà* media (continui saliscendi).
Tra splendidi panorami si giunge a Quargnento, dove si consiglia di visitare la grandiosa parrocchiale di S. Dalmazzo. A Vignale, bellissimo paesino arroccato su una collina, sede di un importante festival di danza classica, sono da vedere la chiesa rinascimentale dell'Addolorata, la porta ogivale aperta nelle antiche mura diroccate, la torre municipale e la grande parrocchiale di San Bartolomeo.
Itinerario 2 - La panoramica del Monferrato
Partenza dalla stazione di Casale, arrivo alla stazione di Crescentino.
Casale - Pontestura - Santuario di Crea - Camino - Cantavenna - Rocca Delle Donne - Gabiano - Crescentino; *km* 60; *difficoltà* medio-alta (molto dura la salita a Crea di 3 km).
L'itinerario si snoda lungo un percorso faticoso, ma di grande fascino. Chi se la sente di affrontare tre chilometri di salita dura, potrà visitare il bel santuario di Crea, celebre luogo di pellegrinaggio. Interessanti la chiesa dell'Assunta e le Cappelle. Proseguendo, nel tratto fra Rocca delle Donne e Gabiano, si potrà godere di una grandiosa vista sul Monferrato, sul Po e sulle Alpi in lontananza.
Itinerario 3 - Nella terra di Vittorio Alfieri
Partenza ed arrivo: stazione di Asti.
Asti - Antignano - S. Martino Alfieri - Govone - Priocca - Magliano Alfieri - Castellinaldo - Cisterna d'Asti - S. Damiano d'Asti - Asti; *km* 65; *difficoltà* media (continui saliscendi).
Da visitare Govone, dove c'è un magnifico Palazzo comunale opera dello Juvarra, nel quale abitò Carlo Felice. Notevoli anche Castellinaldo, da cui si gode una splendida vista, e Cisterna, con il bel castello dove è stato allestito un interessantissimo museo delle contadinerie che ricostruisce con grande cura gli usi e i modi di vita dei contadini.

Le Langhe

Itinerario 1 - Le colline delle Langhe
Partenza ed arrivo: stazione di Bra.
Bra - La Morra - Barolo - Monforte - Dogliani - Narzole - Bra; *km* 55; *difficoltà* media (continui saliscendi).
Il percorso, da effettuarsi preferibilmente in autunno, ci porta sulle colline dei vini pregiati. A Barolo si produce il vino omonimo ed il borgo antico è ricco di cantine sociali; la zona di Dogliani è invece famosa per il dolcetto, quella di Narzole per il barbera. Ovunque si trovano buoni ristoranti in cui si possono gustare le delizie della cucina langarola.
Itinerario 2 - Lungo il Tanaro tra le colline
Partenza dalla stazione di Bra, arrivo alla stazione di Alba.
Bra - Cherasco - Dogliani - Murazzano - Monchiero - Bossolasco - Serravalle - Rodello - Alba; *km* 52; *difficoltà* media (continui saliscendi).
A Cherasco, paese dalla pianta quadrata di origine romana, sono rimaste diverse case del XV secolo ed è da vedere la chiesa romanica di S. Pietro. Da Cherasco in poi iniziano continui saliscendi. Il punto più alto è il passo della Bossola (712 m), tra Bossolasco e Murazzano, da cui si gode un grandioso panorama sulle colline fino ad arrivare alla cerchia delle Alpi.
Itinerario 3 - Tra Langhe e Monferrato (nella terra di Cesare Pavese)
Partenza dalla stazione di Bra, arrivo alla stazione di Alba.
Bra - Alba - Barbaresco - Neive - Castagnole L. - Costigliole d'Asti - Boglietto - S. Stefano B. - Mango - Borgonuovo - Alba; *km* 62; *difficoltà* medio alta (continui saliscendi).
Zona famosa per l'enogastronomia, ma anche per la bellezza delle colline che fanno da sfondo ai libri di Cesare Pavese, nativo di S. Stefano Belbo, dove è possibile visitare la sua casa, ora diventata museo. Ad Alba in autunno si svolge la famosa *fiera del tartufo*, ma la cittadina è interessante anche per il suo centro storico, che richiede almeno mezza giornata di tempo per la visita.

Valle di Susa e dintorni

Ciclostrada della Valle di Susa da Alpignano a Novalesa
Facile e pianeggiante itinerario, interamente su strade asfaltate per lo più a scarso traffico e con alcuni tratti, da Vaie a Sant'Ambrogio, chiusi ai mezzi motorizzati nei giorni festivi. Il percorso è stato accuratamente segnalato dalla Provincia di Torino. La gita è programmabile con partenza ed arrivo in tutte le stazioni comprese tra Alpignano e Susa.

Le strade dei castagni
Partenza dalla stazione di Exilles con discesa sino al ponte sulla Dora e risalita all'abitato di Exilles. Dal paese si scende costeggiando il forte, lungo la vecchia strada di fondovalle che si congiunge dopo alcuni chilometri con la SS 24. Si percorre la statale fino al comune di Gravere, ove si devia per la frazione Arnodera. All'incrocio con la strada per il Pian del Frais si risale per circa 1 km fino al bivio per Meana. Da qui, con una serie di piacevoli saliscendi attraversando i paesi di Meana e Mattie, si giunge alla stazione di Bussoleno. Itinerario interamente su strade asfaltate, piacevole e poco impegnativo.

Walter Neirotti

Pedalare in Umbria

Per la conformazione del suo territorio, l'Umbria offre molte possibilità di *itinerari ciclistici* con diversi gradi di difficoltà. Iniziamo a suggerirvene due.
Il primo percorso (media difficoltà, durata 2,5 ore, 46 km di lunghezza) è detto *Ringhiera dell'Umbria*, fa capo alla stazione di Spoleto (punto di partenza e arrivo) ed ha come meta Montefalco. Dopo aver percorso la statale Tuderte fino a Mercatello, si incontra la mole isolata del Santuario dedicato alla Madonna della Stella, venerata per le sue capacità taumaturgiche; qui si può programmare una breve sosta all'ombra di frondosi alberi. Il tragitto continua salendo belle colline coltivate a vigneti da cui si produce il "Rosso di Montefalco" ed il famoso "Sagrantino". Giunti a Montefalco, vale la pena percorrere le mura che proteggono l'abitato, da dove si può ammirare il bel paesaggio delle colline umbre. Da non perdere una passeggiata nel centro fra antiche botteghe di artigianato tessile e - per chi ama l'arte - la visita agli affreschi di Benozzo Gozzoli.
Il secondo itinerario fa capo alla stazione di Magione (punto di partenza e arrivo) e si snoda tra le colline del Lago Trasimeno. Dirigendosi verso il borgo di Montecolognola di origine etrusca, si raggiunge poi il Castello di San Savino, dalla singolare torre triangolare, quindi il Passo di Monte Buono, la cui cima è dominata dalla diruta Torre della Fame, per terminare il percorso nel paese di Sant'Arcangelo. Questo itinerario (di 26 km) è soprannominato *Billa Grande*, lo stesso nome che i pescatori del Lago Trasimeno usano per indicare il Monte Penna.

Giovanni Pinchi

DA CONSULTARE

■ **AA. VV. - *Percorsi ciclo-turistici nella provincia di Milano***
L'Assessorato allo sport e al turismo della Provincia di Milano ha pubblicato con il concorso del CTS (Centro turistico giovanile e studentesco) un libretto in cui sono elencati alcuni percorsi ciclo-turistici nella provincia di Milano. Un invito esplicito a riscoprire la bicicletta, attraverso 16 itinerari che toccano il capoluogo e la provincia: *Sul Naviglio grande, I dintorni di Magenta, Tra cascine e canali, Il Naviglio della Martesana, Il parco agricolo sud-Milano, La Bassa Brianza, Il parco di Monza, Il parco delle Groane, Il parco azzurro dell'Idroscalo, Nel parco del Ticino, La bassa Valle del Lambro, Le valli Pegorino e Cantalupo, Il canale Muzza e l'Adda, Il lungo Adda basso, Il lungo Adda alto, San Colombano.*
Una serie di proposte che possono accontentare tutti i gusti e che permettono la scoperta di itinerari ciclabili poco conosciuti. Per ogni percorso - riprodotto su una piantina - vengono illustrati i punti di partenza e di destinazione, il modo di arrivarci con l'auto e con i mezzi pubblici, la lunghezza e le caratteristiche del tragitto, i punti di ristoro, le cose da vedere e le manifestazioni locali in programma sul percorso. Un nutrito elenco di indirizzi e numeri di telefono utili corona la pubblicazione. Il lettore di questo opuscolo può suggerire nuovi percorsi: basta compilare la scheda "proponi il tuo itinerario" che si trova nelle ultime pagine, tenendo presente che ogni nuova meta deve essere raggiunta con la bicicletta.
La pubblicazione è gratuita e può essere richiesta all'Assessorato allo sport e al turismo della Provincia di Milano (tel. 02/77402210-77402772).

G. Battista Rodolfi

■ **Adriano Cioci - *Storia delle ferrovie in Abruzzo***
L'autore è un profondo conoscitore della storia delle ferrovie del Centro Italia ed ha già pubblicato: *Due ferrovie, una storia*, che tratta delle linee Terontola-Foligno ed Ellera-Tavernelle, *La ferrovia Spoleto-Norcia* (1987), *La ferrovia Terni-L'Aquila-Sulmona* (1989), *La tranvia Terni-Ferentillo* (1989), *Le ferrovie in Umbria* (1990), *L'Aquila-Capitignano* (1991), *La ferrovia Teramo-Giulianova* (1994). In questo volume, Adriano Cioci ripercorre le vicende che hanno caratterizzato un secolo e mezzo di attività delle strade ferrate in Abruzzo: la Ancona-Foggia, la Avezzano-Roccasecca, l'Aquila-Capitignano, la Pescara-Penne, le tranvie di Chieti e Sulmona, la funicolare di Ortona e la Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona. Nel secolo scorso, pur con qualche decennio di ritardo, anche l'Abruzzo si inseriva in quella corsa verso il progresso, foriero di radicali mutamenti nell'identità di centri urbani e territori e nella coscienza dei loro abitanti. Uomini politici e tecnici riempivano pagine di relazioni, di interrogazioni parlamentari, di richieste, di disegni e progetti. Si andava configurando l'idea di una rete ferroviaria abruzzese che per anni subì rettifiche, correzioni, rimaneggiamenti e, soprattutto, compromessi.
Corredato di quindici acquerelli dell'artista assisano Carlo Cappa, *il testo esce per i tipi di Adelmo Polla Editore (Cerchio, in provincia dell'Aquila, tel. 0863/78522), al prezzo di 15mila lire.*

■ **Roberto Biscardini - *Lombardia Città***
Il sottotitolo "Innovazioni e strategie per una politica urbanistica dei trasporti e della città" aiuta a focalizzare l'argomento del saggio. Nella forma di un'intervista a cura di Luigi Moriggi e Massimo Novati, Biscardini ha messo insieme le sue conoscenze e l'esperienza amministrativa compiuta come Assessore ai Trasporti della Regione Lombardia dal 1989 al 1992 e ne ha fatto un libro ricco di informazioni, giudizi, ma anche dati e documentazione. Ci si trova di fronte ad una storia, anche appassionata, della politica dei trasporti e delle principali scelte urbanistiche compiute dalla Regione negli ultimi anni, accompagnata da alcune valutazioni che prefigurano i mutamenti attendibili per il futuro. Ogni capitolo affronta temi di grande attualità: il concetto di "Lombardia città policentrica", i problemi di assetto societario e gestionale del Servizio Ferroviario Regionale, i conflitti fra Stato centrale e Regione sugli interventi per l'Alta Velocità, il trasporto di persone e merci, la mobilità urbana nel contesto della mobilità regionale e la riforma del trasporto pubblico locale. Un ampio apparato documentale rende questo testo un utile strumento di consultazione per chi opera nel settore. Il saggio, tuttavia, è anche rivolto a chi pone attenzione alle esperienze di governo e di politica e agli studenti delle Facoltà di Architettura. L'autore è stato docente di Urbanistica al Politecnico di Milano e continua a prestare grande cura agli aspetti didattici, proiezione necessaria per chi dal passato tenta di prefigurare il futuro.
Lombardia Città è edito da M&B Publishing di Milano (tel. 02/29529042, fax 02/29529030) e costa 29mila lire.

■ **Carlo Valli, Ettore Zampiccoli - *Il Garda trentino. Guida al bello e all'insolito dell'Alto Lago***
In quarta di copertina il lettore è avvisato che non si tratta solo di una guida, ma anche di un testo di storia e di un piacevole racconto che, attraverso itinerari particolari, affronta aspetti peculiari delle tradizioni e della cultura espressi dal versante trentino del lago di Garda.
Basta dare uno sguardo all'indice, valutando come si articolano le 284 pagine del testo, per comprendere che la promessa è ampiamente mantenuta. Nella prima parte, "Natura e paesaggio" contiene una copiosa messe di informazioni di carattere sociale e geografico; "Vicende e memorie" ripercorre la storia dell'Alto lago; "I modi del vivere" soddisfa molte curiosità sui mestieri e sulla gastronomia locale; infine il capitolo "Tradizioni, miti, feste popolari" restituisce al lettore il fascino di antichi riti, feste e modi di dire. La seconda parte diventa guida vera e propria, attraverso una descrizione minuziosa dei paesi del Sommolago e con il suggerimento di otto itinerari tematici: *Di castello in castello, La valle dei laghi, Per chi ama i fiori e le piante, Andar per lago, Salire sul Baldo, I miti della Preistoria, Un tuffo nel Futurismo* (nella Casa Museo Depero, a Ro-



vereto) e *Gli itinerari della gola*. Un curato apparato di note ed indicazioni bibliografiche accompagna la piacevole lettura e contribuisce a rendere il testo un prezioso strumento di conoscenza non solo per turisti occasionali, ma anche per i residenti in cerca delle proprie radici. *La guida è prodotta dalla Casa Editrice Meb di Padova (tel. 049/8712477, fax 049/8713851) e costa 32mila lire.*

NOTIZIE

"Parcoproduce" alla Fiera di Ancona

Alla sua seconda edizione, **dal 13 al 16 novembre**, presso l'Ente Fiera di Ancona (largo Fiera della Pesca, 11), si terrà *Parcoproduce*, esposizione del sistema parchi ed aree protette. Già lo scorso anno l'iniziativa aveva colto un bisogno concreto, quello di mettere a confronto i diversi operatori e soggetti istituzionali agenti nel settore, al fine di valutare le potenzialità produttive e le opportunità economiche offerte dai parchi e dalle aree protette al territorio circostante, superando così un concetto di sola tutela e conservazione della natura.
Il successo ottenuto nel '96 ha dato conferma che l'intuizione fu felice. Anche quest'anno saranno rappresentati parchi nazionali e regionali, riserve naturali, enti locali, pubbliche amministrazioni, associazioni ambientaliste ed aziende di settore e le rispettive attività e proposte di turismo naturalistico, produzioni biologiche, artigianato tipico, servizi e tecnologie per la tutela dell'ambiente. Tanti, dunque, i motivi per non mancare.

Per informazioni: Ente Fiera di Ancona, tel. 071/58971.

Il Club Alpino Italiano e il trasporto ferroviario

Il 10 e 11 maggio 1997 la Commissione Interregionale Tutela Ambiente Montano Piemontese e Valdostano del Cai ha organizzato, presso la Casa Ospitaliera del Gran San Bernardo "Chateau Verdun", un seminario sul tema *Autostrade e Ferrovie. Mito e realtà. Primo approccio ai problemi dei trasporti transalpini.* Dopo le relazioni di docenti universitari, dirigenti Fs ed esperti ambientalisti, si è acceso un vivace dibattito sulle strategie compatibili, in particolare per il trasporto delle merci e per il trasporto locale. Il Cai e le Direzioni regionali trasporto locale Fs intendono proseguire il confronto e la collaborazione.

Edoardo Gorzegno



La fantasia viaggia con i mezzi pubblici

Creatività, fantasia, sogno, storie di vita viaggiano sui bus, ricercano il treno. Un racconto di "fantascienza", ambientato in una Manhattan asfissiata dall'inquinamento provocato dall'uso indiscriminato del mezzo privato, ci porta a scoprire un treno - strumento di trasporto pubblico - virtuale ed ormai dimenticato. La grande luna indica la strada ad un bus che corre nella notte. La foto di una vecchia locomotiva a vapore. Un pullman che, carico di passeggeri in festa, si scioglie dal nodo del traffico e si slancia con brividi di libertà verso nuove avventure.
Sono state circa 600 le opere che hanno partecipato al concorso *Il trasporto pubblico*, organizzato dalla Provincia di Asti. Sabato 7 giugno, presso il Palazzo della Provincia, sono state fatte le premiazioni. Targhe, libri, magliette, accompagnati da un assegno di 600mila lire, sono andati a: Fulvio Gatti, scuola media Dalla Chiesa di Nizza M.; Carole Convertino, elementari Mazzarello di Asti; Elisa Beccuti, medie De Rolandis di Castell'Alfero; Valeria Bertolo di Revignano; Elena Grassi di Settime; Cinzia Di Felice di Ivrea; Paolo Virelli e Cesare Fassio di Asti.
Alle cinque scuole che hanno partecipato più attivamente al concorso è stato offerto in omaggio, con intento didattico, l'abbonamento ad "Amico Treno", mentre Marco Menegaldo può usufruire insieme alla sua compagna di tutti i vantaggi della "Carta Amicotreno".
L'iniziativa di promozione del trasporto pubblico realizzata dalla Provincia di Asti potrebbe assumere nei prossimi anni, opportunamente arricchita e con il coinvolgimento delle Aziende di trasporto, rilevanza nazionale.

Aldo Pavanello



Charter News

A SCUOLA CON I BIOLOGI DELL'ACQUARIO

Un'interessantissima novità dedicata alle scuole: uno stage e cinque treni promozionali. Il tema: la biologia marina e lo splendido Acquario di Genova.
Il Marketing Turismo e Charter e l'Acquario, grazie al successo ottenuto negli anni passati con le proposte *Treni scuola per l'Acquario di Genova*, hanno pensato di arricchire l'offerta con uno *stage*, effettuato direttamente dai biologi dell'Acquario agli insegnanti di alcune principali città italiane. Un'occasione unica per arricchire le proprie conoscenze di biologia marina, ma anche per avere tutti i dettagli didattici per la realizzazione di una gita scolastica con visita alle vasche più grandi d'Europa.
Dopo ogni stage, direttamente all'Acquario! Ben cinque treni promozionali sono dedicati alle scolaresche degli insegnanti che hanno seguito lo stage, per mettere in pratica le lezioni dei biologi, per gustare al meglio la visita alla flora e fauna marina e soprattutto per iniziare o consolidare un modo nuovo e interessante di realizzare le gite scolastiche.

I TRENI PROMOZIONALI E LE CITTÀ SEDE DI STAGE

Città di partenza e sede di stage	Data del viaggio promozionale
Padova, Vicenza, Verona	11 novembre
Vercelli, Novara, Mortara	13 novembre
Brescia, Milano	14 novembre
Modena, R. Emilia, Parma, Piacenza	18 novembre
Livorno, Pisa, Viareggio	20 novembre

Per informazioni: Marketing Turismo e Charter Fs (Piazza Unità d'Italia, 1 - 50123 Firenze), tel. 055/2352796 - fax 055/2352266.

Lettere&lettere

COME ABBONARSI AD "AMICO TRENO"

Riassumiamo, di seguito, le modalità per sottoscrivere l'abbonamento al nostro periodico.
L'abbonamento annuale ad "Amico Treno" costa:
- 15mila lire (30mila per l'estero)
- 10mila lire per i possessori di abbonamento mensile Fs o integrato.

È gratuito soltanto:
- per i possessori di abbonamento Fs annuale (o Plus 13 mesi)
- per i possessori di abbonamento Fs integrato annuale (escluso "Metrebus Roma")
- per chi decide di acquistare la "Carta Amicotreno".

Per richiedere l'abbonamento alla rivista è necessario eseguire un versamento in conto corrente postale, specificando in stampatelo sul bollettino i propri dati:
cognome - nome - indirizzo - età - professione - n° di telefono.
Il numero di conto corrente è: **22771208**
intestato a **Ferrovie dello Stato S.p.A. - Amico Treno - Piazza Freud n° 1, 20154 Milano.**

Per il versamento si può utilizzare il modulo di conto corrente, in parte precompilato, allegato al periodico.

N. B. Per accelerare le procedure di abbonamento, consigliamo ai richiedenti di inviare alla redazione di "Amico Treno" (Corso Magenta n° 24, 20123 Milano - fax n° 02/72439464) una comunicazione, allegando fotocopia della ricevuta del versamento.

- Il richiedente in possesso di abbonamento mensile Fs o integrato dovrà indicare nella causale di versamento il tipo di abbonamento e il numero.
- Il richiedente in possesso di abbonamento Fs integrato annuale dovrà solo inviare alla redazione di "Amico Treno" una comunicazione
  - specificando i propri dati (cognome, nome, indirizzo, età, professione, n° di telefono)
  - e allegando fotocopia del proprio abbonamento.
- Il richiedente che ha acquistato la "Carta Amicotreno" avrà automaticamente diritto all'abbonamento gratuito al giornale.

Vi ricordiamo che abbiamo previsto anche un'altra modalità (ancora più facile) per abbonarsi ad "Amico Treno" (o per acquistare "Carta Amicotreno"): basta telefonare ad uno dei seguenti numeri e un nostro incaricato combinerà con voi un appuntamento per ritirare il contante (o l'assegno) e registrare i vostri dati.

Abruzzo	085/4210954
Alto Adige	0471/973668
Basilicata	0971/54546
Calabria	0965/331334
Campania	081/5625223
Emilia Romagna	051/262194
Friuli V. G.	0432/506714
Lazio	06/5884294
Liguria	010/252577
Lombardia	02/29002482
Marche	071/2071054
Molise	0874/311133
Piemonte	011/6699436
Puglia	080/5213848
Sardegna	070/652240
Sicilia	091/6170224
Toscana	055/289543
Trentino	0461/891407
Umbria	075/5006186
Valle d'Aosta	0165/239541
Veneto	041/716309

Come richiedere i numeri arretrati di "Amico Treno"

I numeri arretrati di "Amico Treno" costano **4mila lire** a copia (**8mila lire** per spedizioni all'estero).
Chi desidera la spedizione al proprio domicilio di numeri arretrati della rivista dovrà:
- effettuare un versamento in c/c postale (per un importo complessivo pari al numero di copie richieste). Il numero di conto corrente è: **22771208**
intestato a **Ferrovie dello Stato S.p.A. - Amico Treno - Piazza Freud n° 1, 20154 Milano;**
- inviare alla redazione di "Amico Treno" (Corso Magenta n° 24, 20123 Milano - fax n° 02/72439464) una comunicazione, specificando
  - i propri dati (cognome, nome, indirizzo)
  - il numero (mese) e l'anno della/e copia/e che vuole ricevere

e allegando fotocopia della ricevuta del versamento effettuato.

Prima di passare alle vostre lettere più o meno arrabbiate, indugiamo coccolandoci un poco con i complimenti giunti in redazione. Non abbiate paura, non ci stiamo rammollendo: cerchiamo solo una breve pausa fra amici, in un lavoro che è tutto in salita. Grazie allora a Francesco Petrolini di Moncalieri (Torino), che in un palleggio di e-mail trova il modo di scriverci: «Mi auguro che l'aria di novità che si respira leggendo la "nostra" rivista si diffonda rapidamente in tutto il "farraginoso e burocratico" ambiente ferroviario». Difficile essere all'altezza del compito che ci affida Francesco, faremo comunque al meglio la nostra parte. Michele Buccarello di Bologna, definendo rara la sollecitudine riscontrata nel carteggio privato intrattenuto con i nostri lettori e sottoscrittori di "Carta Amicotreno", ci testimonia: «Vedo con soddisfazione che state effettivamente concretizzando tutti i buoni propositi espressi sul nostro giornale e mi auguro che il faticoso cammino che avete intrapreso sappia trovare pronti anche tutti noi che amiamo, utilizziamo ed abbiamo bisogno del treno, nel sostenervi e nel rendervelo più agevole». Con queste parole ci sentiamo meno soli. Complimenti, consigli ed incoraggiamenti - tramite cavo o tramite posta - ci fanno essere in particolar modo riconoscenti a: Stefano Antonelli - Certaldo (Firenze), Alfonso Aquilla - Nocera Inferiore (Salerno), Adriano Bosetti - Milano, Lora Brizzi - Roma, Giovanni Calderone, Simona Di Francesco - Montesilvano (Pesaro), Sergio Dosio - Torino, Franco Fontana - Milano, Riccardo Genova - Geno-

va, Alessandro Gentili, Giovanni Gentili - Perugia, Sergio Govoni - Bologna, Lorenzo Magnini - Prato, Paolo Mascherin - Treviso, Andrea Musy - Roma, Patrizio Olivieri - Figline Valdarno (Firenze), Giorgio Parizia - Moretta (Cuneo), Tonino Russo - Como, Alessandro Tocco - Pescara, Vincenzo Turturro - San Giovanni Valdarno (Arezzo), Marina Vertova - Cantù (Como).

Molti lettori stanno prendendo le difese delle rubriche di intrattenimento; fra tutti ricordiamo con simpatia Filippo Di Chiara di Sturno (Avellino), Filippo Fasciani di Avezzano (L'Aquila) e Brunello Procopio di Serra San Bruno (Vibo Valentia). Già che siamo in tema, un avviso ai "narratori": anche su questo numero abbiamo dovuto sacrificare i vostri racconti, dopo una solferta battaglia contro l'esiguità dello spazio tipografico di cui possiamo disporre. Troveremo il modo di farci perdonare, nel frattempo non perdete l'ispirazione e continuate a scrivere per farvi leggere da noi.

La complessa macchina organizzativa di "Carta Amicotreno" è partita da pochi mesi, ma sta già raccogliendo numerosi messaggi di complimenti, che - non lo neghiamo - ci inorgogliscono un poco. Fra coloro che hanno fatto pervenire suggerimenti, segnalazioni e testimonianze di "alto gradimento", ringraziamo particolarmente Roberto Antonello di Arcade (Treviso), Moreno Bluma di Varzo (Verbania), Luca Carlini di Milano, Aldo Farina di Roma e Girolamo Figuccio di Ginevra (Svizzera).

Scegliamo di chiudere queste poche righe con un brano della lettera di Danilo Caddeo: «Nel ringraziarvi per la puntuale spedizione della vostra rivista allego i migliori saluti da parte mia e di un'altra ex abbonata, anch'essa di Arma di Taggia, tale Sasso Viviana, la quale non ritiene utile ricevere una copia a suo nome. Non ne abbiate a male, ora abitiamo sotto lo stesso tetto, i clienti non li avete persi, anzi, chissà che non aumentino...». A Viviana e Danilo i nostri affettuosi auguri.

UNO PIU' DI MILLE

Caro Carlo, scusi se le do del tu, ma il discorso così diventa più empatico e scorrevole. Noto da "Amico Treno", che ricevo da molto tempo, le seguenti cifre che, seppure forse contribuiscono ad attenuare la disoccupazione, purtuttavia, a mio parere, non sono giustificate:
Comitato di Direzione: 6 componenti;
Comitato dei Garanti: 7 componenti;
Redazione: 5 componenti;
Collaboratori: 58;
Web Developer (con una "p"): 1;
Illustrazioni: 2.
Totale: 79 persone
Il tutto per un periodico che, diciamocelo con sincerità, non è certo in vetta al mondo della stampa. Se tanto mi dà tanto, per fare il "Corriere della Sera" ci vorrebbero almeno 780 addetti e altrettanti per "Panorama", "Espresso" ecc. Lavorano gratis? Spero di no (per loro), ma cosa ne pensa il contribuente essendo le Fs una impresa statale?
Ti lancio queste domande che spero mi rimbalzeranno con delle risposte. Cordialmente.

Aldo Pedretti - Milano

Caro Aldo, approfitto di questa tua simpatica "provocazione" - e del fatto che possiamo darci del tu - per chiarire con quella schiettezza normalmente riservata agli amici (ma talvolta anche ai nemici) un dubbio che probabilmente accompagna più di un lettore della nostra rivista.

Ad essere sinceri leggendo la tua lettera mi è tornata in mente l'osservazione di una donna molto avanti negli anni, che tanto tempo fa, mentre scorrevano gli interminabili titoli di coda di un film alquanto povero di personaggi, commentò meravigliata: «Ma tutta questa gente non c'era!».

Credo che a te non capiterebbe mai di scambiare per attori il regista, i produttori, gli sceneggiatori o i costumisti di un film. E sono anche convinto che non sia possibile che tu abbia scambiato per "dipendenti" di "Amico Treno" i membri del Comitato di direzione della rivista, i quali, come è chiaramente riportato nel colophon solitamente pubblicato a pagina 3, sono - tranne il sottoscritto - alcuni dei massimi responsabili delle Ferrovie dello Stato. Ritengo comunque doveroso chiarire a te e a tutti gli altri lettori, perché ormai siete voi i veri proprietari della rivista, che ben 55 dei 58 collaboratori sono ferrovieri (direttori regionali del Trasporto Locale, dirigenti di varie strutture, quadri ed impiegati) che sono stipendiati (per loro fortuna) per le altre mansioni che svolgono all'interno dell'azienda. Si tratta di persone che ci forniscono un contributo prezioso, mettendo a nostra disposizione il loro bagaglio di conoscenze professionali o inviandoci tutte quelle notizie, informazioni e dati tecnici su cui costruiamo una parte dei nostri articoli e delle nostre risposte. Abbiamo quindi ritenuto necessario compensare questo loro impegno, ma nell'unica maniera consentitaci: citando i loro nomi sul giornale. E ferrovieri (tranne un caso) sono anche tutti gli altri componenti della redazione, i quali, me e Web Developer compresi, oltre ad occuparsi di "Amico Treno" svolgono altre incombenze nell'ambito della Divisione Trasporto Locale. Come si vede, nonostante le etichette politiche che ci hanno affibbiato nel corso di questi anni, siamo convinti fautori dell'autarchia. Tanto per fare un esempio, la maggior parte delle illustrazioni pubblicate sul giornale sono tratte dai nostri archivi. Non abbiamo purtroppo ancora imparato a stampare, ma se sarà necessario ci attrezzeremo. Non vorremmo peccare di narcisismo, ma siamo gente "tosta" e determinata. [Qualcuno di noi, per migliorare la distribuzione, si è addirittura trasferito alle Poste].

Un'ultima precisazione, per correttezza e per dovere di trasparenza: i componenti del Comitato dei Garanti di "Amico Treno" svolgono questo ruolo gratuitamente.

ADDIO ALL'ALTA VELOCITÀ?

Caro "Amico Treno", sono un giovane operaio di 25 anni e risiedo a Chieti. Ho conosciuto la vostra rivista casualmente nell'edicola di una stazione ed essendo appassionato di treni ed in genere di ferrovia, ne ho subito acquistato una copia.
Io, nel mio piccolo, sono un sostenitore del progetto Alta Velocità, perché secondo me esso oltre a quadruplicare le principali linee esistenti rappresenta un'occasione di ammodernamento sia delle ferrovie italiane che dell'intero Paese. Voglio ricordare ai nemici dell'Alta Velocità che tutti i maggiori Paesi europei (Francia, Germania, Spagna ecc.) hanno in costruzione nuove linee per treni ad alta velocità, persino la Svizzera (dove il partito dei verdi è molto forte) ha in cantiere il progetto "Alpentunnel", che prevede un nuovo attraversamento ferroviario sotto le Alpi.
Invece devo constatare che purtroppo in Italia il governo ha sottoposto ad una verifica in sede parlamentare il progetto Alta Velocità, che si chiama adesso "Alta Capacità di Trasporto", per - inutile nasconderselo - avere il consenso dei Verdi. Nell'articolo "Per una diversa pianificazione dei trasporti", a firma del Comitato dei Garanti della vostra rivista ("Amico Treno" n. 4/97, pag. 6), si sosteneva che l'Alta Velocità non privilegia le merci e che ha un insostenibile impatto ambientale per i territori attraversati, in termini di rumore, cave ecc. Vorrei domandare allora a questi signori come facciamo ad aumentare la capacità di trasporto sia di merci che di passeggeri se non costruiamo altre linee. Hanno idea dell'impatto ambientale, del rumore, delle cave e, aggiungo, dell'inquinamento che comportano la costruzione e l'apertura di un'autostrada? Nei mesi scorsi, quando è avvenuta la terribile sciagura ferroviaria nei pressi di Piacenza, dove è deragliato l'Etr 460, i nemici, politici e non, dell'Alta Velocità si sono subito scagliati contro questo progetto, chiedendo che venisse cancellato. E allora io vi domando: come può un treno progettato per marciare a 200-250 km/h viaggiare su linee anguste e poco adatte a queste velocità? È come far viaggiare una Ferrari a 300 km/h su una stradina di montagna trafficatissima e piena di curve. Voglio ricordare a tutti gli avversari dell'Alta Velocità che in Europa non ci si entra solo con i conti dello Stato risanati, ma anche con ferrovie moderne, veloci ed efficienti, all'altezza degli altri partners europei!
Infine vorrei sapere con risposte molto chiare (se possibile) quando avrà termine la verifica parlamentare sul progetto Tav e se, e quando, entreranno in servizio le seguenti linee: Roma-Napoli, Bologna-Firenze, Milano-Bologna, Milano-Torino, Milano-Venezia, Milano-Genova e Torino-Lione.

Nicola Cimalli - Chieti

Ottima domanda, questa che conclude la lettera. Si tratta, tanto per esser subito chiari, più o meno dello stesso dilemma che assillava i Proci, ma con qualche complicazione in più: chi è la nostra Penelope?

La risposta non è facile e comunque non spetta a noi fornirla. Una cosa ci sentiamo però di affermarla: gli ostacoli non sono certo di natura ideologica. Non è quindi il caso di affezionarsi troppo alle sigle: qua-

druplicare significa in primo luogo aumentare la capacità delle linee (anche di quelle attuali), migliorando la qualità, la velocità e l'efficienza dei servizi.
Il vero obiettivo è riuscire a creare le condizioni che consentano al treno di competere con altri mezzi di trasporto. Gli ostacoli da superare non sono pochi e vanno dalla scarsità di risorse finanziarie ai corposi interessi legati alla mobilità privata. Ben venga dunque il consenso sulle scelte a favore del trasporto ferroviario. Per il resto ognuno interpreta il proprio ruolo: il Parlamento verificando l'utilità degli investimenti, le Fs razionalizzando i costi e la struttura societaria, gli ecologisti chiedendo garanzie (peraltro già previste nei progetti) a salvaguardia dell'ambiente. Per quello che ci riguarda pensiamo che il nostro compito sia essenzialmente quello di continuare a chiarire gli equivoci e i malintesi che si sono creati intorno all'alta velocità, dialogando con tutti coloro che, pur esprimendo critiche e perplessità nel merito di alcuni progetti, credono nel futuro delle ferrovie.
E a proposito di equivoci, vorremmo chiarirne uno sugli Etr ad assetto variabile, i cosiddetti Pendolini: contrariamente a quanto pensa il nostro lettore, questi treni sono stati infatti progettati e realizzati per aumentare - in condizioni di massima sicurezza - la velocità di marcia proprio sull'attuale rete.
Che si tratti di una soluzione tecnicamente valida ed affidabile lo dimostra il fatto che nel corso di tutti questi anni si sia verificato un solo incidente, le cui cause - stando alle prime risultanze dell'inchiesta - non sono da addebitare a problemi di natura strutturale.

QUELLA CHIUSURA... CHE FREGATURA!

Ho viaggiato alla fine del mese scorso sugli E 819 e 824, da Reggio Calabria a Milano e viceversa, con la mia famiglia. Per viaggiare più comodi avevo prenotato 3 cuccette del tipo da 4, invece di quelle da 6 come abitualmente avevo sempre fatto nel passato, pagando naturalmente di più. Quale è stata invece la mia sorpresa quando, sia all'andata che al ritorno, mi sono trovato davanti al solito scompartimento da 6, con la sola differenza che erano chiuse le cuccette mediane e così lo scompartimento "diventava" da 4.
A parte la furbizia, tutta italiana, di escogitare piccoli sotterfugi per scroccare qualche lira in più, mi sono sentito letteralmente derubato, e per i seguenti motivi
1) Ho pagato 7mila lire in più a cuccetta per avere un servizio migliore e invece ho avuto il "solito" servizio, perché come certamente sapete, la cuccetta da 4 è BEN più comoda di quella da 6...
2) Ho ricevuto addirittura un servizio peggiore, perché la "chiusura" delle cuccette mediane fa in modo che quelle inferiori diventino più strette e quindi ancora più scomode di quando sono da 6. Infatti l'impiegato al quale mi sono rivolto per protestare mi ha giustamente risposto che l'inconveniente si poteva evitare "riaprendo" le cuccette mediane; cosa che non ho potuto ottenere perché il quarto viaggiatore che occupava una delle superiori non ha accettato, nel timore, a questo punto più che giustificato, che aprendo quelle mediane, potessero arrivare altri due eventuali viaggiatori, alla faccia dello scompartimento da QUATTRO!!! Alla faccia della trasparenza e del servizio al cliente, aggiungo io, rimasto fregato DUE volte.
Occorre una così grande intelligenza per capire queste cose elementari? È mai possibile? Tanto vale che si dica chiaramente al cliente: cuccette da 4 non ce ne sono disponibili su questi treni! MA NO: bisognava cercare di fregare qualche soldo in più al malcapitato ed ingenuo viaggiatore.

Giovanni Capone - Rosarno (Reggio Calabria)



Non possiamo che scusarci con il nostro lettore (nuovo abbonato alla rivista) per le condizioni disagevoli in cui è stato costretto a viaggiare.
È in atto un programma di generale riqualificazione del materiale rotabile notte che prevede, oltre all'acquisto di nuove carrozze, la radicale trasformazione di 650 vetture di vecchio tipo.
La ristrutturazione permetterà di offrire ambienti completamente rinnovati nel design, con aria condizionata e sistemi di video-sorveglianza a bordo, garantendo elevati standard di qualità del servizio.
Sono già state consegnate le prime dieci carrozze modificate e sono entrate in esercizio, utilizzate in composizione ai treni notte sulla dorsale appenninica tra Nord e Sud. Un ulteriore lotto di 80 carrozze sarà disponibile a breve.
In attesa della completa attuazione del programma di rinnovo, per far fronte alla consistente richiesta da parte della clientela, attualmente il servizio cuccette viene svolto in carrozze ordinarie con posti trasformabili in cuccette. Il viaggiatore, per occupare un posto a cuccetta, deve essere in possesso di un biglietto di seconda classe e del supplemento relativo al compartimento dove intende prendere posto. Il supplemento, per il traffico nazionale, è di 30.500 lire per ogni posto in compartimenti a 4 posti, di 21.500 lire per ogni posto in compartimenti a 6 posti.
In effetti, la chiusura delle due cuccette mediane comporta la riduzione dello spazio a disposizione per le cuccette inferiori. In tal senso la protesta del signor Capone è più che giustificata. Riaprire le cuccette mediane, come suggerito anche dal personale del treno, sarebbe stata una soluzione per avere maggiore spazio - ovviamente in orizzontale - e quindi per riposare più comodamente (senza alcun timore di un'eventuale occupazione durante il tragitto: il pagamento di una diversa tariffa per il supplemento assicura il rispetto del numero dei viaggiatori nel compartimento).
La differenza di prezzo va comunque riferita al maggiore comfort offerto dalla possibilità di sistemarsi in quattro persone nello stesso ambiente, piuttosto che in sei.
L'esperienza del signor Giovanni ne è, in parte, una riprova.
Nel corso del viaggio da Reggio Calabria a Milano, le sue esigenze (l'apertura delle cuccette mediane) sono entrate in contrasto con quelle manifestate da un altro cliente. Se nel compartimento i posti fossero stati occupati da sei persone, sarebbe stata un'impresa oltremodo faticosa dover conciliare le necessità di tutti, mentre se la quarta persona fosse stata un amico del nostro lettore o un componente della sua famiglia, forse la questione si sarebbe risolta in modo diverso.

MAI DIRE MAI

Caro "Amico Treno", dopo tanti anni che ti leggo senza averti mai scritto, alcune circostanze mi spingono a porti diversi quesiti. In data 26/3/97, rientrando a Milano da Padova, decidevo di prendere l'IC 644 delle 18.32 diretto a Torino Porta Nuova. Acquistato il biglietto con relativo supplemento (31.500 lire), mi avvio velocemente al binario di partenza, perché la coda piuttosto lunga alla biglietteria mi ha lasciato pochissimo tempo. Mentre mi accingo a salire mi rendo conto di non aver obliterato il biglietto e mi ripropongo quindi di andare a chiedere chiarimenti al controllore.
Tale proposito si rivela irrealizzabile perché il treno è strapieno, compresi i corridoi dove è impossibile muoversi. Mi viene quindi in mente di aver letto (probabilmente su "Amico Treno") che l'eventuale mancata obliterazione può essere sostituita dalla scritta manuale e, vista l'impossibilità di fare altro, è quello che faccio, nella convinzione di essermi messo in regola.
Dopo circa mezzora, gran parte dei passeggeri scende ed io, fino ad allora in piedi nel corridoio, guadagno un posto a sedere nello scompartimento. Passa qualche tem-

po (penso circa un'altra mezzora) ed arriva il controllore. Contesta subito al mio vicino che non ha obliterato il biglietto chiedendo se intende pagare le diecimila lire di multa o se deve fare il verbale (e in quel caso sono quarantamila). Il mio vicino, uno straniero, paga diecimila e subito dopo lascia lo scompartimento. Il controllore torna quindi da me, afferma che la scritta non è valida e mi propone la stessa transazione del mio vicino. Ovviamente non solo rifiuto, ma chiedo di poter verificare il regolamento o comunque di indicarmi dove potevo trovarlo.
La risposta è che il regolamento «è di pubblico dominio», ma non lo esibisce, né è in grado di dirmi dove posso trovarlo. L'unica nota rintracciabile è sul biglietto che parla di "validità 24 ore dalla prima obliterazione".
Non si riesce a trovare altro da nessuna parte.
Gli confermo quindi che non intendo dargli le diecimila lire richieste, ma che faccia pure il verbale specificando che comunque il biglietto riporta la data scritta a mano in modo indelebile. Emette quindi un verbale di 50mila lire.
Chiuso il discorso con il controllore si apre quello con i miei occasionali compagni di viaggio, un paio dei quali viaggia regolarmente su quella linea. Essi sanno che regolarmente viene applicata la prassi delle 10mila lire in caso di mancata obliterazione, che in questo caso non viene lasciata ricevuta, ma nessuno è in grado di dirmi se ci sia scritto da qualche parte e il discorso si conclude così.
Vengo adesso ai quesiti.
1) Dove finiscono le 10mila lire visto che i controllori non rilasciano ricevute?
2) Perché non è possibile trovare regole (ed eventuali penalità) né sul biglietto né nell'ambito del compartimento?
3) E' valido o no sostituire l'obliterazione con la scritta manuale indelebile in casi particolari come questo?
Non sto ovviamente chiedendo "comprensioni" dal controllore, che anzi deve fare il proprio dovere anche quando questo può rivelarsi ingrato, sto chiedendo possibilità di informazione e di conoscenza delle regole per poter distinguere l'applicazione delle regole dal libero arbitrio.

Costantino Brandinu - Cinisello Balsamo (Milano)

Mai dire mai.
Credevamo di aver esaurito il tema "obliterazione", avendolo esplorato in ogni dettaglio, in tutti gli aspetti, di forma e contenuto, e invece... Purtroppo, la convalida del biglietto genera ancora equivoci e discussioni. Vale quindi la pena ritornare sull'argomento, con un sintetico schema delle disposizioni.
a) Il biglietto deve essere convalidato tramite le apposite obliteratrici prima dell'inizio del viaggio.
b) Per la convalida dei biglietti effettuata in treno dal personale di controlleria è dovuto un diritto di esazione di 10mila lire.
c) Il viaggiatore trovato in treno o all'arrivo con un biglietto non convalidato o erroneamente convalidato è assoggettato al pagamento di una penalità di 30mila lire e il biglietto viene reso valido in treno dal personale di controlleria.
d) Quando il viaggiatore non effettui all'atto della contestazione il pagamento della penalità dovuta per l'irregolarità di viaggio, la somma da versare, comprendente anche il diritto di convalida in treno, deve essere aumentata di un diritto fisso di 10mila lire.
Rispondiamo ora ai tre punti dei quesiti.
1) Negli introiti delle Fs. Per le riscossioni in treno il personale di controlleria utilizza i biglietti modello Ci 204, compilati su carta a decalco (oltre ai modelli manuali esistono anche quelli elettronici). Sul biglietto rilasciato al viaggiatore è riprodotto quanto viene scritto sulla matrice. Le somme riscosse in treno vengono versate a fine turno, unitamente alle matrici dei biglietti emessi, alla biglietteria dove ha sede il Deposito personale viaggiante del dipendente addetto al controllo.
2) Il contratto di trasporto ferroviario, stipulato tra il viaggiatore che richiede il trasporto e il vettore che lo effettua, comporta obblighi reciproci per le due parti. Le norme che regolano il trasporto dei viaggiatori in servizio interno sono le *Condizioni e Tariffe per il trasporto delle persone sulle Ferrovie dello Stato* (approvate con R.D.L. 11 ottobre 1934, n. 1948 convertito in Legge 4 aprile 1935 n. 911 e successive modificazioni) di cui la clientela può prendere visione nelle stazioni.
3) No, non è ammessa l'autoconvalida. In caso di mancanza o inagibilità delle obliteratrici, il viaggiatore può ottenere la convalida del biglietto rivolgendosi prima della partenza alla biglietteria Fs, oppure di propria iniziativa al personale del treno senza pagamento, in questo caso, di alcun diritto.
Al di là della comprensione, ci sembra legittimo pretendere dal personale Fs - e anche da "Amico Treno" - informazioni attendibili e convincenti. Ci scusi.

VITA DA CANI

Carissimi amici di "Amico Treno", sono anni che ogni giorno viaggio sulle linee delle Ferrovie dello Stato, potendo toccare con mano i cambiamenti, spesso miglioramenti, ma prima delle vacanze natalizie ho avuto un'amara sorpresa, che ora vado a raccontarvi.
Io, mio marito e il mio cane (una bastardina di setter inglese trovata abbandonata in agosto su un tornante di montagna) avevamo deciso di trascorrere le feste giù in Sicilia da alcuni nostri amici, ma non ce la sentivamo di affrontare il viaggio in macchina da Mestre a Catania, anche se una volta laggiù ci avrebbe fatto comodo averla, per cui abbiamo cercato la soluzione migliore per noi, per la nostra cagnetta (dalla quale non mi separerei per nulla al mondo) e per la nostra macchina.
Questa sarebbe stata senz'altro il treno, noi tre avremmo viaggiato insieme impegnando solo dodici ore di viaggio; ero a dir poco entusiasta quando al di là dello sportello mi sono sentita rispondere che il carissimo ministro delle ferrovie proprio prima di essere relegato nelle patrie galere aveva modificato i regolamenti sul trasporto dei cani in treno. Per poter avere l'auto al seguito si deve (almeno per andare in Sicilia, non mi sono informata per altri tragitti) viaggiare in carrozza letto o cuccette, ma qui viene il bello, i cani non possono più viaggiare in queste carrozze per cui tutti i nostri progetti sono svaniti nel nulla. Per me non ci sono stati dei grossi problemi in fin dei conti, mi è bastato cambiare destinazione, ma ho cominciato a pensare a questa estate, quando tutte le persone andranno in vacanza ed avranno la mia stessa necessità, cosa accadrà a quei cani? Verranno nel migliore dei casi sbolognati a parenti, amici, canili, ma la cosa più probabile sarà l'abbandono. Ancora una volta l'Italia si dimostra il paese meno comprensivo nei confronti dei nostri piccoli o grandi amici che dir si voglia, ancora una volta lo stato mette i bastoni tra le ruote di chi decide di condividere con il proprio cane i momenti felici delle vacanze. Penso proprio che questa modifica sia particolarmente ingiusta e che non mi si venga a dire che i cani sporcano o sono sporchi, perché chi porta un cane con sé in cuccetta è sicuramente ben educato e pulito e se comunque il problema dovesse essere questo per le ferrovie, basterebbe che il controllore al termine del viaggio si accertasse dell'effettiva pulizia dello scompartimento. E pensare che sulla pagina finale di una vostra rivista trovata in treno c'è una splendida immagine di un cane che fa riferimento ad una compagnia assicurativa che parla di fedeltà. Solo i cani debbono essere fedeli agli uomini? E cosa fanno gli uomini per i cani? A questo interrogativo voi avete risposto in un modo assolutamente inconfutabile.
GRAZIE FERROVIE DELLO STATO, anche a nome di tutti i proprietari di cani che esistono in questo paese.

Cinzia Centobene - Venezia Mestre

Presso la stazione di Siracusa prenoto un T2 rispettivamente Padova-Siracusa e Siracusa-Padova. Acquisto i biglietti nella stazione di Padova, dove faccio presente che devo prendere i treni 1931 e 1930, di essere in Wagon-Lit e di avere con noi un cane di piccola taglia. Salgo sul treno e il conduttore WL mi comunica che i cani non sono più ammessi sulle vetture letti dal 1° gennaio 1997.
Chiedo quale alternativa ho per fare ritornare il nostro cane, ma né lui, né il controllore delle Fs mi danno delle risposte precise e mi chiedono di rivolgermi all'Ufficio Informazioni di Siracusa, essendo una norma introdotta da poco tempo. Alla fine, non essendoci altre soluzioni, sono stato costretto a disdire il T2 Siracusa-Padova del 7.1.97, anticipando la mia partenza di un giorno, e ho dovuto fare un viaggio di oltre 20 ore su un treno con posti a sedere, tenendo il nostro cane sulle ginocchia.
Posso anche condividere le ragioni igienico-sanitarie avanzate dalle Fs, ma con questo divieto si sono venuti a creare dei disagi per i possessori di piccoli animali domestici, che utilizzano i treni a lunga percorrenza.
Si deve tenere presente che tra il Veneto e la Sicilia esiste un solo treno che espleta esclusivamente servizio letti e cuccette e quindi è necessario effettuare un cambio a Roma o a Bologna. Si può consentire, ad esempio, che per la tratta notturna i piccoli animali, posti in apposite gabbiette, siano collocati nel vagone bagagliaio, oppure si possono studiare anche altre soluzioni valide. Nell'attesa che le Ferrovie soddisfino le esigenze dei loro clienti a quattro zampe e relativi padroni, vi invio i miei più cordiali saluti.

Antonino Spinella - Vicenza

Chi ha "adottato" un cane lo considera a tutti gli effetti, e siamo anche noi di questo parere, come un membro del proprio nucleo familiare, a cui va dunque riservato lo stesso trattamento accordato a tutti gli altri componenti.
Quando si esce dalle mura domestiche bisogna però fare i conti con le esigenze ed i diritti di altre persone, che purtroppo in qualche caso hanno, se non proprio sentimenti opposti, opinioni e bisogni diversi. Ci sono infatti alcuni che in determinate circostanze, ad esempio quando mangiano o dormono, non amano convivere con animali, per motivi di igiene ma anche di tranquillità. E non parliamo poi di eventuali paure che gli animali possono suscitare in taluni soggetti.
Siamo d'accordo anche noi, molto spesso tutti questi timori sono infondati, però sono abbastanza frequenti e un'azienda ha il dovere di tutelare le esigenze di tutti coloro che hanno deciso di acquistare i suoi servizi. Ve lo immaginate il viaggio di un bambino (e dei suoi genitori) costretto a dormire vicino ad un cane di cui ha paura, oppure quello di chi ha acquistato un posto in cuccetta o in vagone letto attendendosi un tranquillo riposo ed è invece disturbato dal continuo abbaiare di un incolpevole cane infastidito dal treno?
In ogni caso c'è qualche rilevante novità. Innanzitutto è nuovamente possibile trasportare cani e gatti nelle vetture letto in servizio nazionale. Il possessore dell'animale - per il quale va pagato un biglietto di seconda classe ridotto del 40 per cento - dovrà però occupare l'intero scompartimento e versare 70mila lire per le spese di pulizia e disinfestazione degli spazi impegnati, come prescritto dagli organi sanitari.
C'è poi da considerare che chi decide di utilizzare il servizio "Auto al seguito" non è più obbligato a viaggiare insieme alla propria vettura, ma ha la possibilità di servirsi di un treno diverso, non necessariamente notturno. Per di più ora i cani e i gatti possono viaggiare, e gratuitamente, anche sugli Etr 460 e 500, purché sistemati dai proprietari negli appositi contenitori, del tipo di quelli usati per il trasporto aereo, da collocare negli spazi esistenti tra i sedili. Il servizio non è previsto sugli Etr 450, sui quali tale spazio non esiste.
Certo non tutte le difficoltà sono superate, tuttavia speriamo di aver dato un piccolo contributo alla soluzione del problema dell'abbandono degli animali, anche se temiamo che il fenomeno non scomparirà. Forse più che ferrovie diverse i nostri amici animali meriterebbero padroni migliori o almeno capaci di imparare da loro ad essere più fedeli ed affettuosi, sopportando magari qualche piccolo sacrificio.

P. S. Vi consigliamo di leggere un "libriccino" di Millelire - Stampa Alternativa, dal titolo "La discarica dei 101. 101 alibi per abbandonare un cane".

BRUTTI SINTOMI

Dovendomi recare come di consueto a Lodi, il giorno 9/3/97, col treno delle 9.29 da Mondovì, compilo il mio chilometrico, oramai inseparabile compagno nei miei viaggi. Indico il luogo di partenza e di arrivo, la via, la validità, il numero delle persone, l'ora della partenza e, tanto per facilitare l'impiegato alla biglietteria, anche il chilometraggio, considerato che oramai è una tratta percorsa centinaia di volte.
Fin qui tutto bene. Il bello viene alla sera, quando decido di proseguire il viaggio da Lodi ad Arona. Consegno ricompilato il chilometrico all'addetto della stazione di Lodi, indicando la destinazione, la via, il numero delle persone e la validità del viaggio di 6 ore, in quanto la distanza è di 105 km. L'impiegato mi riprende, dicendomi che la validità non è di 6 ore ma di un giorno e mi corregge la casella con una bella 1. Mi viene convalidato il viaggio previa apposizione del bollo e, riconsegnatomi il biglietto, mi accingo ad indicare l'ora della partenza del treno e sono nuovamente ripreso: «Non deve indicare l'ora, è sufficiente la validità.
Lo saluto e lo ringrazio, per nulla soddisfatto. Salgo sul treno e, poco dopo la verifica dei biglietti, il conduttore mi fa notare che il chilometrico è privo della convalida dell'ora di partenza. Replico spiegando quanto accadutomi alla stazione di Lodi. Mi risponde che la compilazione deve essere fatta come per le caselle precedenti perché è questo quanto previsto dal regolamento.Fatto sta che il giorno successivo, dovendo ritornare a casa, per evitare spiacevoli sorprese, ho ricompilato il mio chilometrico alla vecchia maniera. Tuttavia rimango nel dubbio. Chi ha ragione e chi ha torto?
P. S. Allego fotocopia del chilometrico, anche se dall'originale non si potrà distinguere la diversa calligrafia relativa alla data da me apposta, mentre invece risulta chiara la correzione della validità da parte dell'impiegato della stazione di Lodi.

Carlo Fechino - Mondovì (Cuneo)

Il mio chilometrico, che sino a ieri non aveva dato segni di malessere, da un po' di tempo presenta sintomi da patologie di vario genere. Esattamente il 7 aprile vi avevo segnalato il problema sulla vidimazione, ora vi scrivo sul chilometraggio.
Dovendo fare ritorno il giorno 11 aprile, mia moglie ed io, da Arona a Mondovì (208 chilometri per due persone = 416 km) e restandomi solo 288 chilometri dei 3mila disponibili, mi rivolgo allo sportello della biglietteria di Arona per sapere se posso pagare la differenza dei km oppure se mi conviene ricomprare un chilometrico. Mi viene risposto che si deve fare un biglietto a parte per due persone dei chilometri mancanti dal chilometrico con la medesima tariffa. Per niente convinto, chiedo all'impiegata: «Non succederà che sul treno mi verrà contestata la validità del chilometrico in quanto dovrebbe riportare i km relativi al viaggio, in questo caso 208 riferiti ad una sola persona, ed un secondo biglietto a tariffa normale per la seconda persona? L'impiegata, un po' sconcertata, si consulta con il collega, poi si fa ridare il biglietto, chiedendomi cosa possiamo fare. La guardo un po' perplesso come per dire... «Se non lo sa lei!». Si rivolge nuovamente al collega, che intanto sta già telefonando - penso - alla direzione centrale e, visto che la situazione non si sblocca, propongo di acquistare un nuovo chilometrico con la differenza dei chilometri in eccedenza, comprensivo di due persone. Per nulla soddisfatta, mi accontenta, però si fa rilasciare gli estremi del mio documento di identità, dicendomi che nel caso ci fosse stato un ripensamento da parte dell'Ente, mi avrebbero fatto sapere qualcosa. Conclusione: il viaggio è andato benissimo e i tre conduttori delle tratte Arona-Santhià, Santhià-Torino e Torino-Mondovì non mi hanno contestato nulla. Tuttavia continuo a rimanere nel dubbio come la volta scorsa. Voi siete in grado di fornirmi la soluzione esatta?
Vi allego fotocopia del chilometrico.

Carlo Fechino - Mondovì (Cuneo)

Il biglietto chilometrico è un'offerta commerciale del servizio interno Fs. Si tratta di un titolo di trasporto nominativo, che può essere intestato fino a cinque persone e che consente di effettuare singolarmente o collettivamente un numero massimo di 20 viaggi per una percorrenza complessiva di 3mila chilometri. L'itinerario è a scelta del viaggiatore e la validità è di due mesi dalla data del rilascio, compreso il giorno di emissione. Per i ragazzi da 4 a 12 anni viene conteggiata la metà dei chilometri reali di percorrenza.
Al momento dell'emissione, vengono riportati sul biglietto i nominativi dei viaggiatori (da uno a cinque massimo) e per i ragazzi anche la data di nascita.
Prima di ogni viaggio, il possessore del biglietto chilometrico deve compilare la casella "itinerario" del tagliando da utilizzare, indicando la stazione di partenza e quella di destinazione, la via, il numero delle persone - adulti e ragazzi - che effettuano il viaggio, e deve far completare i dati dall'addetto alla biglietteria Fs (o dall'agenzia di viaggio abilitata) con il calcolo del chilometraggio del percorso richiesto. La distanza ogni volta sarà moltiplicata per il numero dei viaggiatori, (conteggiando per i ragazzi la metà dei chilometri reali) e il totale dei chilometri di ogni singolo viaggio sarà sommato ai precedenti totali fino ad arrivare ai 3mila km (chiaramente il biglietto chilometrico - entro il periodo di validità dei due mesi - si potrà esaurire perché sono stati effettuati i venti viaggi o perché sono stati percorsi i 3mila chilometri previsti).
È necessario convalidare il biglietto prima di ogni singolo viaggio. Il possessore può provvedere a convalidare il tagliando mediante le macchine obliteratrici oppure può richiedere la convalida, contestualmente al calcolo dei chilometri, alla biglietteria o agenzia di viaggio. In quest'ultimo caso l'ora di inizio della validità sarà quella della partenza del treno, desunta dall'Orario Ufficiale in vigore.
La validità per ogni singolo viaggio è quella prevista per i viaggi di corsa semplice (6 ore per percorrenze fino a 200 km, 24 ore per viaggi di percorrenza superiore). La convalida dei tagliandi deve essere fatta in ogni caso non oltre la scadenza del periodo di utilizzazione previsto.
La richiesta di convalida o di conteggio dei chilometri al personale del treno comporta il pagamento del diritto di esazione di diecimila lire.
Il problema sollevato da Carlo Fechino nella prima segnalazione, in poche parole, è: nella parte del tagliando riservata all'indicazione della validità bisogna specificare il numero dei giorni oppure il numero delle ore?

Dopo la convalida, il biglietto obliterato assume una validità oraria. Pertanto, nel caso del nostro lettore, per una percorrenza inferiore ai 200 chilometri (da Lodi ad Arona) la validità del biglietto è di 6 ore dalla convalida. Passiamo ora alla questione esposta nel secondo scritto.
Nei due mesi di validità del biglietto chilometrico, è possibile che il totale dei chilometri, risultante dalla somma dei chilometri utilizzati più quelli del percorso richiesto, superi i 3mila km. In questo caso, il cliente può acquistare un nuovo biglietto chilometrico: il primo tagliando del nuovo biglietto riporterà i dati dell'ultimo tagliando del vecchio biglietto e saranno conteggiati solo i chilometri eccedenti (si faranno le opportune annotazioni su entrambi i biglietti che verranno presentati insieme per quel viaggio). Se il cliente non intende acquistare un nuovo biglietto chilometrico, la biglietteria rilascerà un biglietto di viaggio facendo pagare l'eccedenza di percorso, limitatamente ad una persona, con la riduzione del 15 per cento. Nel caso specifico del signor Fechino, sommando al chilometraggio precedente (km 2.712) i 416 km del viaggio da effettuare, si sarebbe ottenuto un totale di km 3.128. La biglietteria avrebbe dovuto emettere un biglietto per una sola persona per km 128, tassato con riduzione del 15 per cento. Ci perdoni per le... spiacevoli sorprese, caro signor Carlo. Ogni inconveniente sarà risolto quando, esaurite le scorte dei biglietti chilometrici di vecchia tipologia, verranno emessi quelli di nuovo tipo. Continui pure a viaggiare tranquillamente, alla vecchia maniera, con i suoi inseparabili compagni: il biglietto chilometrico, sua moglie e... il nostro giornale, naturalmente! Non dimentichi tuttavia che ora c'è un nuovo modo di viaggiare, intelligente ed anche conveniente: la "Carta Amicotreno", che ha tutti i "titoli" per entrare a far parte della "compagnia"!

FOTO IN STAZIONE

Sono un appassionato di treni da lunga data e da circa 20 anni raccolgo fotografie di treni ed eseguo filmini. In tutti questi anni ho sempre riscontrato una discreta disponibilità e comprensione da parte dei ferrovieri con i quali ho avuto a che fare; purtroppo ultimamente in alcuni casi mi è stato vietato o quanto meno mi è stato consigliato di non scattare foto pur nel pieno rispetto di quanto previsto dalla circolare del 15 giugno 1990, la quale prevedeva che "in ambito Fs normalmente accessibile al pubblico" era possibile scattare foto od eseguire riprese a patto che si utilizzassero apparecchiature a mano, non si impegnasse materiale Fs, non si creasse intralcio all'esercizio.
Ora vi chiedo, com'è la situazione, è stata forse emanata un'altra circolare in sostituzione della su citata?
Inoltre dopo la recente ristrutturazione interna delle Fs, vorrei sapere a chi bisogna indirizzare la richiesta per poter visitare impianti, in quanto anche su questo punto c'è una certa confusione sul chi deve autorizzare.
Sicuro che quanto esposto possa interessare i moltissimi appassionati che come me si dilettano con i "beneamati" treni, colgo l'occasione per porgere i migliori saluti.

Lucio Ferrario - Murialdo (Savona)

Le disposizioni richiamate dal signor Ferrario vanno interpretate in relazione ai diversi casi che si possono presentare. Ci sembra infatti evidente che, pur trovandosi negli spazi normalmente accessibili al pubblico, una cosa è scattare due, tre foto ai parenti che stanno salendo in treno o a del materiale rotabile ritenuto interessante, altra cosa è invece fare un vero e proprio servizio (professionale o no poco importa). Nulla di illecito, ovviamente, anche in questa seconda circostanza. Però bisogna dimostrarlo. Il metodo più sicuro, per le Fs, è quello di chiedere una comunicazione preventiva che specifichi il motivo per cui si desidera raccogliere immagini degli impianti ferroviari o del materiale rotabile o addirittura di persone ignare. È questo il senso dell'autorizzazione, che va richiesta al Responsabile dei Servizi di Stazione, presente negli impianti più importanti. Se invece si vogliono realizzare foto o filmini in una stazione secondaria, occorre rivolgersi al responsabile della "stazione madre" a cui essa fa capo.
È una formalità magari fastidiosa, ma garantisce la sicurezza di tutti... ed anche i diritti delle Fs. Esiste infatti qualcuno, privato cittadino o pubblico esercente, che senza autorizzazione consenta a degli sconosciuti di riprendere immagini in casa sua o nel proprio esercizio?
Per quanto riguarda invece le visite agli impianti è necessario rivolgersi ai responsabili territoriali delle strutture a cui essi fanno capo.

NELL'INTERESSE DELLA CULTURA

Nell'articolo "Con il treno via libera alla cultura", a pag. 37 del numero 1/97, l'autore ha posto in rilievo le varie tappe di un viaggio artistico culturale nella regione Campania.
Ha dimenticato, però, che il treno spesso "frena la cultura".
Infatti, basti pensare ai pessimi collegamenti esistenti fra il Salernitano o il Gragnanese ed i Campi Flegrei, che da tempo è un vero e proprio polo universitario. Quanti ragazzi perdono ore per cambiare varie specie di treni per raggiungere detta stazione?
Basterebbe servire meglio (molto meglio) la linea prolungando lo stazionamento a Campi Flegrei oppure predisporre coincidenze immediate a Gianturco. L'Ufficio Commerciale ha studiato l'eventuale utile o perdita per l'azienda di un simile impegno metropolitano? Spero che i competenti Uffici, anche nell'interesse materiale dell'azienda, si attivino per istituire un adeguato servizio (coordinato con l'Atan) cadenzato, al fine di abbreviare i tempi sulla tratta Salerno/Gragnano, Torre, Portici, Campi Flegrei.
Ringrazio... anche nell'interesse della cultura!

Salvatore Fiengo - Portici (Napoli)

Per fare il punto sul trasporto pubblico nell'area metropolitana di Napoli, il lettore, in maniera originale e garbatamente ironica, richiama un'iniziativa presentata sul numero di gennaio '97.
Si tratta di una brochure, realizzata lo scorso anno dalla Direzione regionale Fs della Campania, con lo scopo di promuovere il viaggio in treno verso Napoli e dintorni, suggerendo itinerari di interesse paesaggistico, storico, archeologico, dedicati soprattutto ai ragazzi della scuola dell'obbligo, per consentire loro di approfondire la conoscenza del territorio e di arricchire la propria formazione, maturando nuove esperienze. Con la fine dell'estate e la ripresa a pieno ritmo dell'attività scolastica, le Fs propongono ai provveditorati, ai presidi e consigli di istituto i nuovi programmi di gite didattico-culturali con il treno. Una formula innovativa di turismo scolastico, elaborata sul principio di offrire un programma articolato di mete interessanti, da raggiungere con un mezzo sicuro e confortevole. Un calendario ogni anno arricchito con proposte diverse, alternative, per valorizzare itinerari fuori dai tradizionali circuiti o per suggerire località più "gettonate" da visitare nei periodi di minore affluenza. Il nostro periodico ha riservato particolare attenzione a queste iniziative, che rappresentano un'occasione importante per "educare al trasporto" i giovani viaggiatori.
Il filo conduttore che lega le pagine di "Amico Treno" è concentrare l'interesse sul mondo ferroviario, alternando notizie e novità *sul trasporto pubblico*, in Italia e all'estero, a proposte e consigli sul *viaggio*. Informazioni utili per un cliente non "forzato", ma consapevole. In questo senso dedichiamo spazio alla "cultura" del trasporto pubblico, stimolando attenzione (a partire dalla formazione di futuri cittadini responsabili) per questo tipo di mobilità, della quale evidenziamo apertamente le problematiche attuali e quindi le possibili soluzioni (concrete!).
Nell'interesse della "cultura"... e del signor Fiengo, passiamo alle osservazioni del nostro lettore sui collegamenti in Campania.
L'attuale assetto dei trasporti pubblici di Napoli impone, per l'assenza di una rete su ferro che risponda alle necessità di mobilità urbana, che il "passante" ferroviario Villa Literno-Gianturco sia utilizzato come principale linea metropolitana della città di Napoli: un servizio caratterizzato da frequenze (un treno ogni 8 minuti) che impegnano fin quasi alla saturazione la potenzialità della linea stessa e che dunque non consentono la sua trasformazione in metropolitana "regionale", con l'estensione dei collegamenti anche sulla linea litoranea.
Il progetto di sviluppo dei trasporti pubblici in Campania, al quale stanno collaborando in misura determinante anche le Fs, congiuntamente al Piano comunale dei Trasporti di Napoli, prevede, per contro, in una fase ormai non più lontanissima (2001 - 2005), la realizzazione di linee metropolitane ad integrazione dell'attuale MN1 (la metropolitana collinare). Queste consentiranno, insieme alla linea a monte del Vesuvio, di liberare il "passante", per restituirlo ad una più naturale funzione di metropolitana regionale, che permetterà un agevole ingresso nella città di Napoli, fino a Campi Flegrei, non solo dalla zona costiera ma addirittura da Salerno.
Lo stesso progetto di sviluppo dei trasporti, la cui bozza definitiva è già all'esame dei tecnici della Regione Campania, prevede inoltre il coordinamento delle diverse aziende di trasporto su ferro e su gomma e l'integrazione tariffaria.

UNA "LETTERA" D'ATTUALITA'

Egregio Direttore, mi complimento con Lei e con l'ingegner Vaciago per un ottimo numero di "Amico treno" (n° 6-'97), molto interessante ed equilibrato.
Ottima anche l'idea d'aver aggiunto quale piccolo supplemento l'Epicuro. BRAVI (una "lettera" di grande attualità). Auguri e cordiali saluti.

Giovanni Patara - Roma

Grazie. Mi auguro che anche *Internet x Fans* sia stato accolto con piacere quale strumento per curiose "navigazioni", e che i *Sonetti* di Shakespeare, uniti a questo numero, possano riconciliare con la lettura di poesie.

PROPRIO DA VOI, NON LO CONCEPISCO!

Ciao, mi chiamo Alfonso, ho 25 anni e sono un grande affezionato del treno. Per qualsiasi spostamento, sia grande che piccolo, prendo te, lasciando l'auto nel parcheggio della stazione.
Ti faccio i complimenti, sia per il giornale, sia per la qualità generale dei treni (più puliti e più puntuali di prima).
Ti vorrei chiedere, caro "Amico Treno", due cose: la prima per farti una proposta, la seconda per togliermi una curiosità.
Proposta
Recentemente mi sono associato alla Carta Amicotreno, certo della sua convenienza. Infatti sono soddisfatto di tutte le agevolazioni che offre, anche se alcune non le concepisco (perché lo sconto sul noleggio dell'auto, proprio voi, che dichiarate guerra - o concorrenza - al mezzo privato?).
La mia proposta consiste essenzialmente nell'agevolare anche l'uso dei treni Intercity. Si potrebbe, a tutti noi soci di Carta Amicotreno, evitare di far pagare il supplemento rapido, a patto che si sia effettuata la prenotazione del posto?
Non so se chiedo troppo, però vi garantisco che l'iniziativa avrebbe molto successo.
Curiosità
Perché la stazione Fs della mia città, Agropoli (SA), appartiene al nucleo territoriale di Reggio Calabria? Non sarebbe più giusto che appartenesse a quello di Napoli? La città partenopea dista da Agropoli 104 chilometri, la città di Reggio 370.
Cordiali saluti a tutta la redazione.

Alfonso Russo - San Marco (Salerno)

Complimenti a te, caro Alfonso, per i tuoi "sani principi". Condividiamo pienamente le tue scelte.
La "Carta Amicotreno" è un'offerta commerciale riservata a tutti coloro che per i propri spostamenti hanno scelto di utilizzare il treno. L'iniziativa è nuova e originale nei suoi contenuti, perché il ventaglio di opportunità proposte non si limita alla sola previsione di riduzioni sull'acquisto del biglietto o di un "pacchetto" di chilometri, ma si allarga a molti aspetti legati viaggio e alla vacanza.
La carta segue fedelmente il cliente affezionato, assicurandogli sconti per il treno (sul prezzo del biglietto dei "Treni Verdi" e dei treni speciali del Servizio Charter); a bordo del treno (sulla ristorazione); appena sceso dal treno (sull'iscrizione al "Club Eurostar, o per uno spuntino in stazione) e anche "fuori dalla stazione".
Vi sono infatti agevolazioni per soggiornare in molti alberghi italiani, per essere ospitati in un ostello, per trascorrere un week-end in una città d'arte, per divertirsi in discoteca, per visitare parchi, musei, monumenti, per acquistare un libro, che può essere un interessante compagno di viaggio e una piacevole pausa in vacanza (come la lettura del nostro periodico, che viene regalato in abbonamento a chi acquista la carta fedeltà).
A queste opportunità si aggiungono (e se ne aggiungeranno ancora) altre occasioni. Ad esempio, lo sconto per il noleggio dell'autovettura o per usufruire del servizio di Auto al seguito. Aver previsto questo tipo di agevolazioni non contraddice le iniziative che abbiamo finora sostenuto per cercare di modificare la mentalità, le abitudini e le scelte di mobilità di chi si sposta nel nostro Paese.
Il treno deve rivestire un ruolo centrale nel sistema dei trasporti ed è l'alternativa più valida al traffico veicolare. Purtroppo, però, non riesce ad arrivare ovunque.
Anche tu sei costretto a utilizzare la tua vettura (affermi di lasciarla nel parcheggio della stazione) per prendere il treno. Quindi comprenderai che talvolta i due mezzi possono essere compatibili e complementari. Pensa alla comodità di sistemare la propria autovettura su un treno e di riprenderla a destinazione, evitando lunghi e faticosi tragitti in autostrada.
Passiamo alla tua proposta.
La "Carta Amicotreno" è un'offerta pensata soprattutto per gli amici "più amici", i clienti che utilizzano i treni del trasporto locale. E a questi treni è stata riservata, per incentivare il loro uso nelle ore e nei giorni di minor frequentazione.
Come saprai, abbiamo previsto un'altra opportunità particolarmente vantaggiosa: dal 1° luglio, nei giorni di sabato, domenica e nei festivi, puoi usufruire dello sconto del 50 per cento (esteso anche ad un tuo eventuale compagno di viaggio) su tutti i treni diretti, metropolitani, regionali ed interregionali.
A conti fatti, il risparmio assicurato è davvero "convincente". Per finire, rispondiamo alla tua curiosità. La stazione di Agropoli ricade sotto la giurisdizione dell'Unità Territoriale di Reggio Calabria in quanto i "confini territoriali" di quella Unità ricalcano gli stessi dell'ex Compartimento Fs di Reggio Calabria: sul versante tirrenico, fino ai segnali di protezione di Battipaglia e, sul versante jonico, fino ai segnali di protezione di Metaponto. Tutta la redazione ti abbraccia con affetto, ciao.

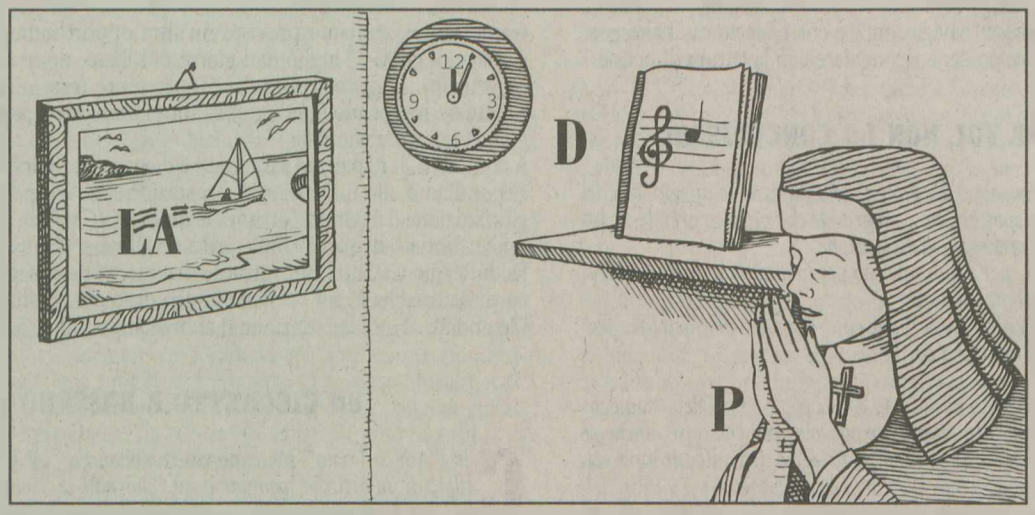
UN CICCHETTO A BASSANO

Caro "Amico Treno", sono una vostra abbonata (...). Vi spedisco la fotocopia di un articolo [comparso sul "Giornale di Vicenza", n. d. r.] con la frase clou sottolineata. è l'idea del giornalista, che io condivido in parte (a Bassano la stazione non è da Terzo Mondo, ma i disservizi non mancano, d'altronde... siamo essere umani).
Ciao, ciao.

Silvia Jonoch - Bassano del Grappa (Vicenza)

L'articolo che la nostra lettrice ci ha gentilmente inviato è una denuncia appassionata e circostanziata della situazione di degrado della stazione di Bassano del Grappa.
Ancor più del titolo ("Stazione? è di Castelfranco") ci sembra significativo il sommario: «Non esiste più un responsabile e la struttura è da terzo mondo».
La stazione, sottolinea il quotidiano, è sottoutilizzata e costantemente abbandonata. Ad incupire la già triste atmosfera (poche ed arrugginite pensiline, mancanza di sottopassi, inadeguatezza dell'atrio ecc.) si aggiunge la chiusura del bar di stazione, che rende più penosa (e fredda?, n.d.r.) l'attesa.
A sfavore dell'impianto di Bassano, osserva il giornalista, sembra poi aver giocato il trasferimento di alcune funzioni alla stazione di Castelfranco. "Forse - conclude - i vertici delle Ferrovie pensavano che con il passare degli anni il numero dei viaggiatori diminuisse e quindi hanno ritenuto opportuno non investire sulla stazione, invece pare siano sempre più numerose le persone che utilizzano questo mezzo di trasporto pubblico".
Le deficienze rilevate sono purtroppo reali, come abbiamo potuto accertare. Possiamo però assicurare a tutti coloro che si servono di questa stazione che da parte delle Fs non c'è alcuna volontà di ridurre il traffico da Bassano. L'attivazione di più avanzati sistemi di controllo della circolazione sulla linea ha richiesto anzi un impegno finanziario che testimonia intenzioni diametralmente opposte.
I motivi dello stato di abbandono della stazione non sono certo imputabili al fatto che il Capo Reparto Territoriale sia a Castelfranco: altre stazioni del territorio, che necessitavano di interventi più urgenti, hanno assorbito tutti i fondi a disposizione.
Il Nucleo Territoriale Servizi di Stazione di Venezia ci ha però assicurato che tra gli stanziamenti previsti nel '97 per attività di manutenzione straordinaria verranno reperite le somme necessarie ad effettuare i lavori di mantenimento e la ridipintura interna ed esterna dell'edificio.
Ci risulta inoltre che, dopo qualche intervento di ristrutturazione dell'esercizio e di adeguamento sanitario alle norme di legge, è stato effettivamente ripristinato il servizio di bar e di piccola ristorazione.
Il futuro dovrebbe quindi essere meno triste. Alla nostra amica di Bassano del Grappa affidiamo comunque il compito di tenerci informati sulla realizzazione dei lavori promessi.

REBUS (6,1,9?)



Soluzione LA/SCIA/ORA/D/DO/P/PIA?

AMICO*TRENO* raddoppia le possibilità di dialogo con i suoi lettori aprendo un sito su Internet* e, inoltre, offre sconti e agevolazioni se compri la sua Carta.

Per ricevere la rivista a casa per un anno intero basta versare lire 15.000 sul c/c postale n° 22771208 intestato a: Ferrovie dello Stato Spa - Amico Treno, piazza Freud, 1 - 20154 Milano.

Leggere AMICO*TRENO* è più facile che risolvere un rebus, costa poco (o niente) ed è una scelta intelligente.

* www.amicotreno.com

Per informazioni

Numero Verde
167-100650

AMICO*TRENO*
il mensile delle proposte in movimento

AMICOTRENO

Periodico d'informazione per il viaggiatore NOVEMBRE-DICEMBRE 1997 ANNO 6 - N. 9



I NODI DI MILANO, ROMA E BOLOGNA

DUE BUONI PIANI PER IL TPL A ROMA E A BOLOGNA

LA PORRETTANA, REGINA DELL'APPENNINO

CHI MI CREA E AGGIORNA LE PAGINE WEB?
Con FRONT PAGE e le estensioni sui nostri server, oltre alla realizzazione delle pagine Web, Galactica offre un potente strumento per aggiornare il vostro sito; tutto con un semplice click di mouse.

MEGLIO INTERNET, INTRANET O EXTRANET?
Giudicate voi qual'è la soluzione migliore per la vostra azienda. Noi ve la forniremo chiavi in mano personalizzata nella configurazione e nel prezzo.



UN MEDIA EXTRA-LARGE!
Internet è ormai un media con oltre 60 milioni di utenti !!! La vostra attività potrà essere vista da numerosi potenziali clienti se pubblicizzata nei WWW della rete.

GRANDI PROVIDER CRESCONO
Sempre in crescita con up-grade di linee in entrata, nuovi protocolli più veloci (X2), nuovi modelli di modem a 33.600 Bps, ISDN a 64.000 Bps con un nuovo ampliamento di banda: 2 MEGABIT al secondo !!!

GALACTICA©
PROFESSIONE INTERNET

il media più diretto per comunicare al mondo

Solo per sottoscrizioni immediate con carta di credito:

Numero Verde 167-330149

IMPRENDITORE CERCASI !
VUOI GESTIRE UN NODO NELLA TUA CITTA' ?



PER LE SUE CONNESSIONI VIA MODEM GALACTICA HA SCELTO:

US Robotics

Tutti i nodi sono a 28.800 V34. Su richiesta connessioni ISDN a 64Kbit/s. ☐ Una volta connessi, premere tre volte il tasto ENTER e al Prompt @ scrivere: galanet.

PER COLLEGARSI SUBITO A GALACTICA: 02/29.00.60.58

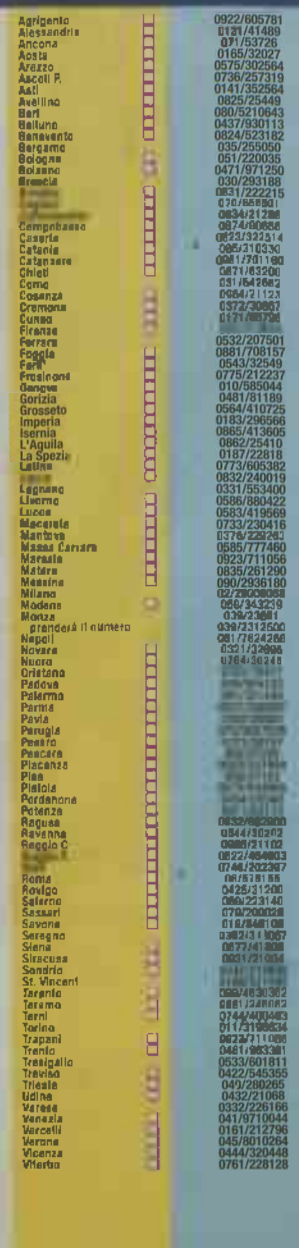
Per informazioni: GALACTICA S.r.l. Via Vitruvio 38 - 20124 Milano, Tel 02/67.07.63.22 - Fax 02/67.07.64.01
e-mail staff@galactica.it - HTTP://www.galactica.it

NUOVE SEDI COMMERCIALI DI GALACTICA:

MONZA: Via D'Azeglio 8 Tel 039/23.00.882
Fax 039/23.01.737 e-mail galactica.monza@galactica.it

BERGAMO e BRESCIA: Via Bonomelli 9 Tel 035/22.25.18
Fax 035/23.54.06 e-mail galactica.bergamo@galactica.it

AOSTA: Tel 0165/36.34.78
e-mail galactica.aosta@galactica.it



PERIODICO MENSILE DELLE FERROVIE S.p.A. - DIVISIONE TRASPORTO LOCALE - ANNO 6 - n. 9

Direttore responsabile
Carlo Pino

Comitato di direzione:
Stefano Bernardi (Condirettore Area Trasporto Metropolitano e Regionale), Giancarlo Laguzzi (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)

Comitato dei Garanti
Roberto Brunelli (Segretario Generale Movimento Consumatori), Paola d'Avella (Presidente Associazione Italiana per i Diritti dei Pedoni), Anna Donati (Responsabile Nazionale Settore Trasporti del Wwf Italia), Massimo Ferrari (Presidente Assoutenti-Uitp), Guido Pollice (Presidente Verdi Ambiente Società), Luigi Rambelli (Responsabile Nazionale Settore Trasporti di Legambiente), Luigi Riccardi (Presidente Federazione Italiana Amici della Bicicletta)

Redazione: Daniela Cremona, Cristina Forghieri, Marisa Radogna (coordinamento redazionale), Salvatore Sodano
Segretaria di redazione: Giusy Stella

Collaboratori:
Danilo Antolini, Giorgio Asuni, Mick Bagalà, Mario Benedetti, Fulvio Bergaglio, Silvano Bonaiuti, Giandomenico Calvi, Giovanni Cassola, Margherita Castelli, Annalisa Celino, Leonardo Cordone, Ezio Corradi, Luciano Covi, Angelo Dadda, Davide Dragoni, Alessandro Fantini, Ewald Fischnaller, Paolo Galletta, Mirella Giustiniani, Edoardo Gorzegno, Silvio Grandi, Corrado Leonarduzzi, Giuseppe Licciulli, Enzo Lunari, Albano Marcarini, Fiorenzo Martini, Lorenzo Maruotti, Franco Marzioli, Francesco Midili, Vittorio Moffa, Walter Neirotti, Rita Nespoli, Teodoro Oliva, Ernesto Orsini, Luigi Pasetti, Athos Passalacqua, Giovanni Pinchi, Angelo Piras, Giacomo Pittau, Stefania Pizi, 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
Telefoni: 02/72439269-460-295
Fax: 02/72439355-464-280

Amico Treno on line
Web Developer: Venturino Giorgione
E-mail: direttore.amicotreno@galactica.it
Url: http://www.amicotreno.com

Abbonamenti annuali: **Italia**: ordinario Lit. 15.000; ridotto (per i possessori di abbonamento mensile Fs o integrato) Lit. 10.000; gratuito (per i possessori di "Carta Amicotreno" o di abbonamento annuale Fs o integrato (escluso "Metrebus Roma"). **Estero**: ordinario Lit. 30.000.
Modalità di pagamento: versamento su c/c postale n. 22771208 intestato a Ferrovie dello Stato Spa - "Amico Treno", Piazza Freud, 1 - 20154 Milano.
L'abbonamento partirà dal primo numero raggiungibile. Per il rinnovo attendere avviso di scadenza.
Arretrati: da richiedere alla redazione di Milano (costo di una copia Lit. 4.000).

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

Progetto grafico e impaginazione:
Studio Cancelli – Milano

Referenze fotografiche: pagg. 16-17 Alberto Guzzi; pagg. 10,12,29-31 Archivio Fs; pag. 13 Andrea Melloni; pag. 32 Giorgio Pergolini; pag. 33 Mick Bagalà.

Illustrazioni: Marco Vaglieri

Stampa: Baioni Stampa - Roma
Impianti per la stampa: Color Sistem - Milano

Distributore per l'Italia: Arnoldo Mondadori Editore S.p.A. 20090 Segrate (MI)
Articoli, fotografie e disegni non si restituiscono anche se non pubblicati. Tutti i diritti riservati.
Iscrizione al Tribunale di Milano n° 543 del 16/10/1992
Tiratura 50.000 copie

Il disegno di copertina è di Enzo Lunari

Chiuso in tipografia il 10 ottobre 1997

SOMMARIO

4 I nodi di Milano, Roma e Bologna

6 Un buon Piano per il trasporto locale

8 Una svolta per il tpl a Bologna

10 Anche Zurigo ha il suo passante

13 La Porrettana, regina dell'Appennino

16 La Riserva di Vanzago

18 Dove trovare Amico Treno

19 Racconto del mese

20 Sbuffi

22 Da visitare in treno

24 Eritreo Cazzulati

26 Da leggere in treno

28 Iniziative

40 Lettere & lettere

I nodi di Milano, Roma e Bologna

Il treno è entrato nelle consuetudini dell'umanità da oltre un secolo e mezzo. Ovvero non meno di sei o sette generazioni. Eppure il treno che oggi noi conosciamo è qualcosa di molto diverso da quello dei nostri padri o dei nostri nonni. E non solo perché sono cambiate la foggia e la potenza delle macchine o l'arredamento delle vetture. Nel corso del tempo è mutata anche la funzione preminente della ferrovia. Il treno non è più "il mostro d'acciaio lanciato sopra i continenti" che ritorna nella canzone di Guccini. Certo, è ancora possibile, per fortuna, andare a Lisbona o a Mosca in ferrovia, ma è ormai uno sfizio raffinato che si concedono pochi viaggiatori romantici, lontani dalla folla anonima dei voli charter. Per la stragrande maggioranza dei contemporanei il treno è un mezzo di trasporto per le brevi e le medie distanze, sempreché a queste funzioni abbia saputo utilmente adattarsi. E, per adattarsi, anche le strutture ferroviarie hanno dovuto compiere un salto di qualità. Le grandi stazioni di testa, ad esempio, erano confacenti allo spirito dei lunghi viaggi del passato, ma hanno poi finito col divenire un ostacolo alle esigenze del presente. In una certa misura hanno potuto adeguarsi - talora anche bene - al sistema dei collegamenti intercity, ma si rivelano assolutamente inadatte ai ritmi del traffico regionale e pendolare.

Per questo, nel corso dell'ultimo quarto di secolo, le maggiori città europee hanno radicalmente trasformato la propria topografia ferroviaria con l'attivazione di sistemi "passanti", seppur variamente denominati. A Parigi si chiama Rer l'insieme di gallerie che sottopassano il tessuto urbano lungo tre direttrici principali (e una quarta è in corso di realizzazione) per collegare tra loro preesistenti linee periferiche opportunamente ammodernate e prolungate, onde consentire agli abitanti della sterminata banlieue di distribuirsi nelle zone centrali, ovvero raggiungere località site all'estremo opposto della città-regione. A Monaco, Amburgo, Francoforte, Vienna, ed ora anche nella Berlino riunificata, la stessa funzione è assolta dalle reti "S-Bahn", ben distinte dalle linee metropolitane tradizionali ("U-Bahn"), che invece coprono la mobilità cittadina vera e propria. Ma anche Stoccolma, Copenhagen o Madrid dispongono ormai di sistemi regionali passanti. Anzi, la capitale spagnola ha colto l'occasione dello scavo della galleria tra le antiche stazioni di Principe Pio ed Atocha per portare a compimento un audace intervento di riqualificazione urbanistica ed ambientale in superficie, denominata "pasillo verde", con un percorso attrezzato ciclopedonale che funge da raccordo tra i parchi e le zone monumentali della città. E, per dirla tutta, queste realizzazioni non sono prerogativa di poche grandi metropoli, ma conoscono efficacissime versioni anche in aree urbane come Oslo, Stoccarda o Zurigo che non superano complessivamente il mezzo milione di abitanti.

Una dimensione che da noi vede tuttora quale vettore di trasporto pubblico - ovviamente del tutto incapace di concorrenziare il mezzo privato - il solo autobus, come attestano Bologna e Firenze, tanto per citare i casi più o meno disperati.

È proprio in questo campo che si misura il nostro ritardo dal resto del continente. Se a Bruxelles ci giudicassero in termini di infrastrutture ferroviarie a servizio delle aree metropolitane, la porta dell'Europa resterebbe per noi inesorabilmente chiusa. Perché magari i nostri Eurostar non hanno nulla da invidiare ai Tgv francesi o agli Ice tedeschi, ma i binari d'accesso alle nostre città sono ancora più o meno quelli di mezzo secolo fa. E basta uno sfortunato incidente, come quello di Roma Casilina all'inizio di agosto, per spezzare in due il traffico ferroviario della penisola. Su questo terreno, tra l'altro, si infrangono le diverse politiche di contenimento del traffico veicolare tentate dai pur volonterosi assessori al traffico che si sono succeduti negli ultimi anni. Se da un lato è indispensabile chiudere al traffico privato i centri storici ed istituire pedaggi di sosta e d'ingresso, dall'altro è fondamentale offrire valide alternative ai milioni di automobilisti pendolari che ogni giorno calano sulle nostre città dagli sterminati hinterland. E l'unica struttura davvero forte, sulla quale poi inserire tutti gli altri tasselli, può essere costituita da una rete di collegamenti su ferro frequenti e cadenzati.



Fortunatamente non siamo all'anno zero. Quasi tutte le nostre città già dispongono di importanti brandelli di rete che solo attendono di essere cuciti assieme per produrre benefici effetti a cascata. E per certi ormai annosi interventi cominciano a profilarsi i primi traguardi.

Nelle prossime settimane dovrebbe (il condizionale è sempre d'obbligo in questi casi) entrare in funzione il primo tronco del famoso Passante ferroviario di Milano. Benché, per i primi tempi, sia previsto soltanto un servizio di navetta e benché sia ancora lontano il completamento della galleria nella parte orientale della città, l'avvenimento è di non poco conto. Finalmente i treni regionali - prima quelli delle Ferrovie Nord e poi quelli Fs - penetreranno a fondo nel tessuto urbano, offrendo favorevoli corrispondenze con le tre linee della metropolitana milanese alle stazioni di Garibaldi, Repubblica e Venezia. Ciò renderà non più procrastinabile la soluzione dei problemi di attivazione del sistema ferroviario regionale lombardo e della piena integrazione tariffaria tra le diverse aziende che gestiscono il trasporto pubblico.

Ma anche per altri progetti, finora rimasti al palo, si profilano adesso concrete possibilità di realizzazione. Pensiamo soprattutto alla capitale che soffre come poche altre metropoli europee le conseguenze negative del traffico veicolare caotico. E deve attrezzarsi in fretta, se non vuole soccombere all'ondata supplementare di visitatori che la investirà durante il Giubileo. Fino a non molti anni addietro Roma neppure disponeva di un servizio ferroviario suburbano vero e proprio. I problemi della mobilità venivano considerati come essenzialmente urbani, non esistendo attorno alla capitale un vasto hinterland come a Milano o a Napoli. Ma ormai lo sviluppo urbanistico ed i movimenti pendolari hanno di gran lunga scavalcato il limite estremo delle borgate per assumere una dimensione subregionale che ingloba le zone dei laghi e dei Castelli romani.

È dunque urgente che lo schema di collegamenti già prefigurato dal progetto Metrebus trovi piena attuazione anche sul piano infrastrutturale.

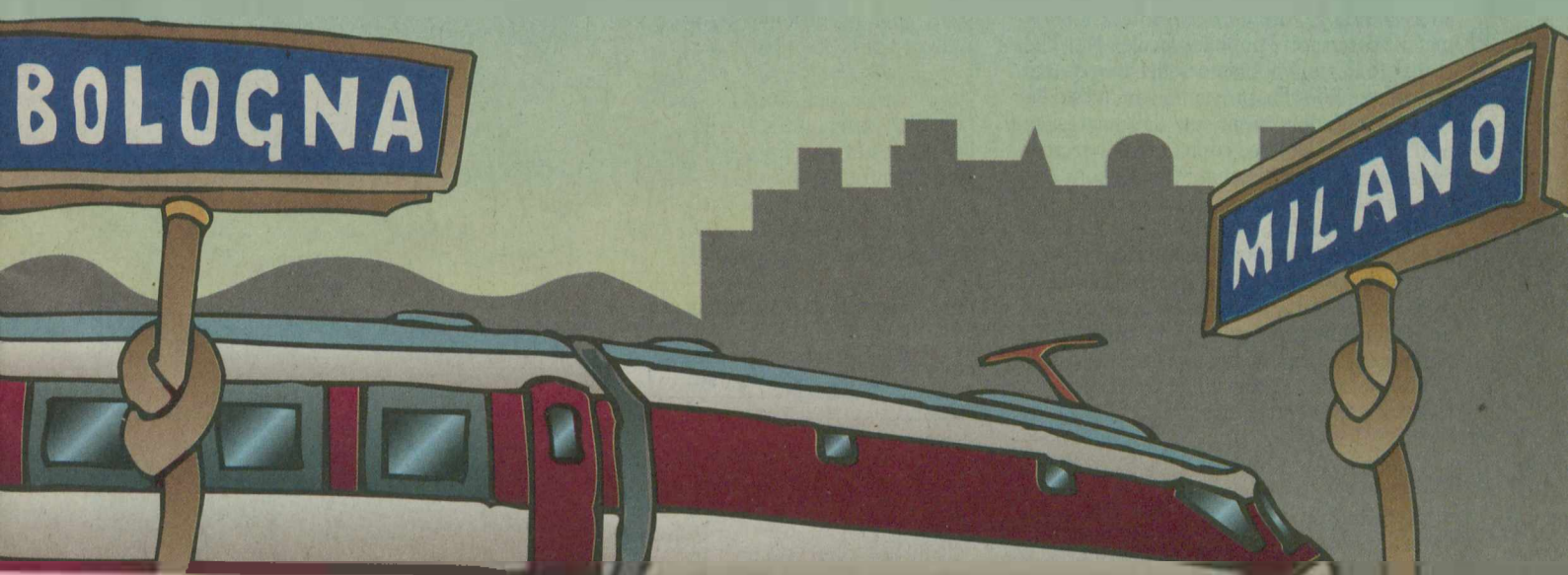
A Bologna, invece, non è mai esistita una stazione di testa, ma il privilegio accordato alle esigenze del traffico a lunga percorrenza ha da sempre relegato la ferrovia ad un ruolo secondario nel traffico locale e regionale. Ormai anche il capoluogo emiliano non può più permettersi di considerare la risorsa treno come elemento aggiuntivo, visto che le pur imponenti opere viarie realizzate negli ultimi trenta anni non solo non sono riuscite a risolvere il problema della mobilità subregionale ma hanno fatto anche esplodere il traffico urbano che ormai soffoca pure questa città.

Il progetto che gli Enti locali e la Regione hanno sostenuto contiene una filosofia tendente a fare della stazione centrale lo snodo dell'intersezione fra trasporto locale, regionale e di lunga percorrenza. Qui più che altrove si è realizzata l'idea della trasformazione dell'alta velocità in quadruplicamento, ma purtroppo molteplici rimangono ancora le contraddizioni, i problemi irrisolti e le difficoltà finanziarie relative alla realizzazione del progetto di riorganizzazione del nodo ferroviario, oltre alle rilevanti conseguenze di impatto sull'ambiente.

Sotto questo profilo potrebbe rappresentare una scelta risolutiva il progetto approvato nei mesi scorsi del Servizio Ferroviario Metropolitano bolognese che ricuce le tratte suburbane delle grandi direttrici ferroviarie, recupera due linee in concessione (quella di Portomaggiore e quella di Vignola), a lungo trascurate, e prevede una serie di nuove fermate assieme al collegamento con l'aeroporto di Casalecchio.

A Roma come a Bologna le opere contemplate per la realizzazione dei sistemi ferroviari passanti sono fortunatamente meno impegnative sotto il profilo economico e più celermente realizzabili rispetto a Milano. Non bisogna, quindi, frapporre ulteriori indugi al potenziamento di questi nodi vitali per il traffico nazionale e locale. Se i tagli alla finanza pubblica imponessero ritardi anche ad opere di primaria importanza come queste sarebbe meglio rinunciare ad ogni ulteriore pretesa di stare al passo con l'Europa.

Il Comitato dei Garanti



Un buon Piano per il trasporto locale

Lo illustra in un'intervista Michele Meta, Assessore alla Mobilità della Regione Lazio

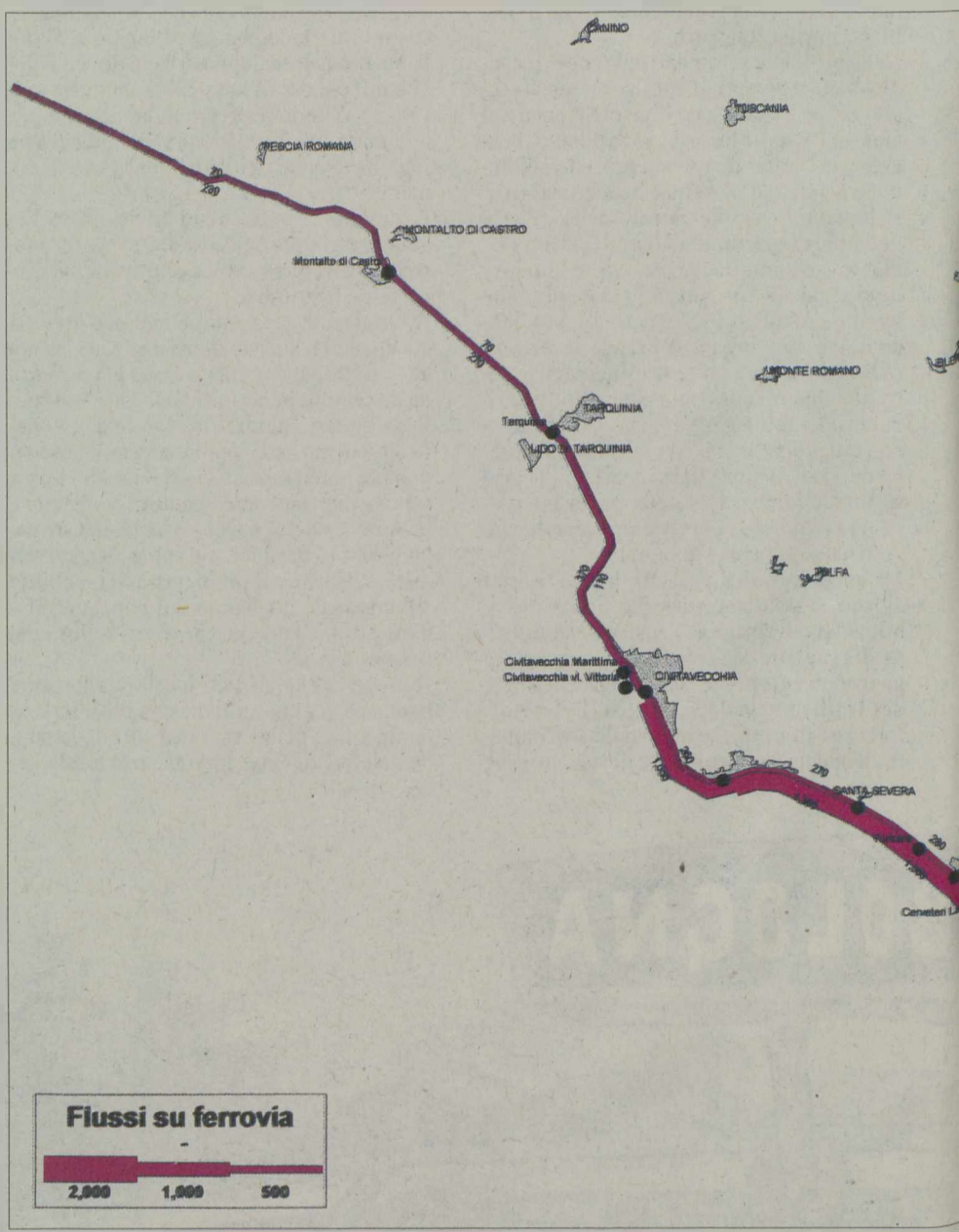
Con **Michele Meta**, Assessore Opere e Reti di Servizi e Mobilità della Regione Lazio, abbiamo già avuto modo di far conoscenza in un recente passato. Ricordiamo solo brevemente che ha 44 anni, è sposato (con Daria) ed ha due figli Margherita (sei anni) e Michelangelo (sei mesi). Eletto Consigliere regionale nella precedente legislatura, ha ricoperto anche la carica di Capogruppo.

Il 18 luglio è stato presentato al Palazzo delle esposizioni un lavoro dal titolo "Metodologia per la definizione dei servizi minimi del Lazio". Assessore Meta, mi corregga se sbaglio affermando che, dopo anni di *parole*, con lo studio del gruppo di lavoro voluto dalla Regione si passa finalmente ai *fatti* per quanto riguarda il Piano di riorganizzazione del Trasporto Pubblico Locale della Regione Lazio.

«Non sbaglia affatto! Nella sostanza questo lavoro rappresenta l'avvio concreto di una programmazione per definire una rete integrata. Un po' è un percorso autonomo della Regione Lazio, che nasce dalla consapevolezza di aver ereditato nel settore dei trasporti una situazione assolutamente fuori controllo: una programmazione dei servizi su ferro non confacente alle necessità di spostamento dei cittadini e un trasporto su gomma che non *relazionava* con gli altri vettori. L'esigenza di realizzare l'integrazione diffusa a livello regionale, che ha già mosso un primo passo importante con la realizzazione del sistema tariffario "Metrebus", è resa ancor più urgente dalla prossima entrata in vigore della Riforma del Trasporto Locale (il decreto attuativo dell'art. 4 della "Bassanini", infatti, conferisce a Regioni ed Enti locali funzioni e competenze amministrative oltre ai compiti di organizzazione in materia di trasporto pubblico locale). Noi, che con altre Regioni abbiamo sollecitato questa importante Riforma, proviamo con questo lavoro a uscire definitivamente dall'emergenza e ad anticipare le linee contenute nel decreto approvato dalla Conferenza Stato-Regioni-Autonomie il 25 settembre u.s.».

Un fatto significativo, mi pare, sia quello di aver affidato l'incarico di elaborare un piano così importante ad un gruppo di lavoro di cui fanno parte anche tecnici di aziende pubbliche che assicurano la mobilità nella regione. Ci spiega i motivi di questa scelta?

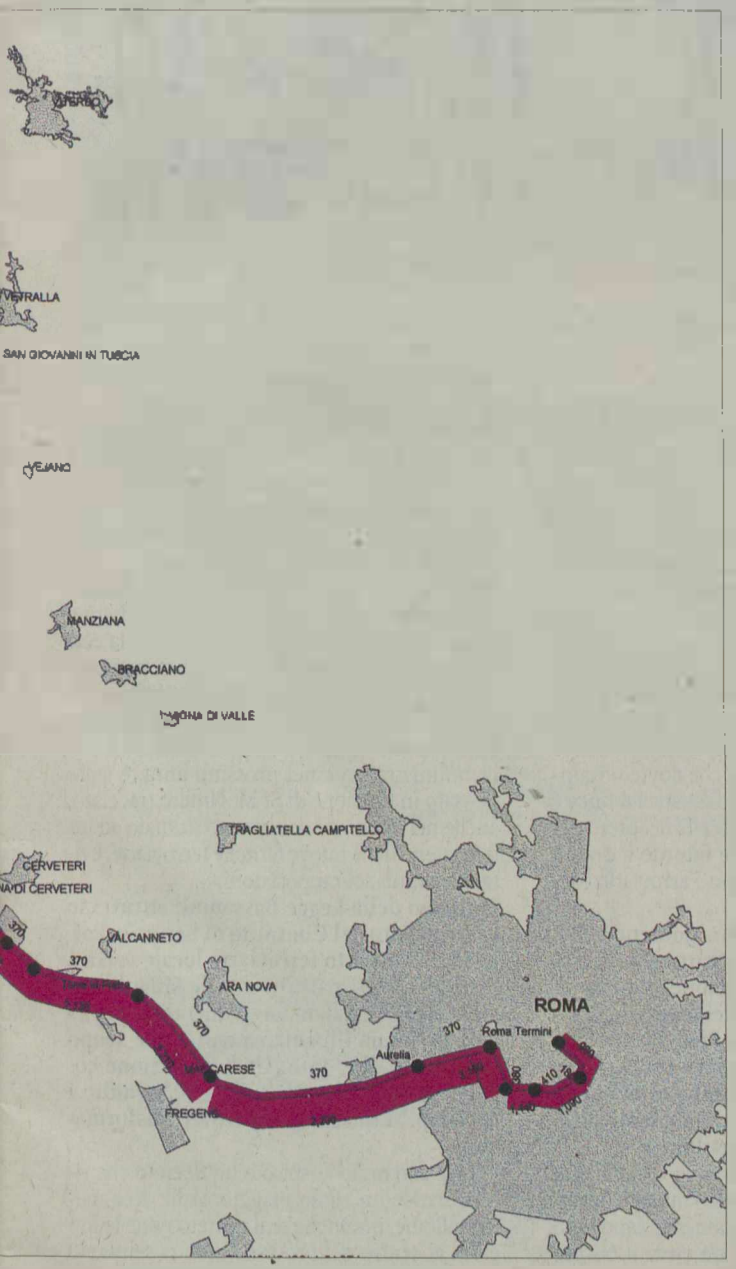
«Abbiamo scelto di non affidare all'esterno la realizzazione del progetto optando per una soluzione che mettesse insieme le tante risorse interne e le altre energie disponibili a collaborare (Federtrasporti, Agens, Anac, Università) perché eravamo sicuri di poter contare sulla validità dei soggetti prescelti. Diciamo che abbiamo scommesso sul sicuro nell'affidare a queste persone un compito certamente arduo, ma che sapevamo alla loro portata: le dirò sinceramente che non hanno fatto rimpiangere di certo consulenze di privati che magari sarebbero costate diverse centinaia di milioni. Questi tecnici diretti e ispirati dalla volontà politica di arrivare a definire per tutta la Regione nei tempi previsti dalla Riforma, hanno dimostrato sul campo di possedere i requisiti idonei a conseguire risultati così importanti nei tempi



resi necessari da una situazione di emergenza. L'esperienza a cui hanno dato vita viene di fatto riconosciuta tra le più avanzate in campo nazionale; e questo è certamente motivo di orgoglio per tutti noi».

Ci può sintetizzare i risultati già conseguiti?

«I principali risultati fin qui ottenuti sono quelli legati alla parte metodologica e a quella della sperimentazione sul "Bacino Aurelio". Per la prima parte si possono così riassumere: 1) sono state definite le procedure di analisi del territorio, della domanda e dell'offerta di trasporto necessarie per una corretta comprensione del fenomeno della mobilità nell'area di studio; 2) sono stati individuati i criteri più idonei per valutare il grado di rispondenza dell'attuale sistema di trasporto pubblico alle esigenze della clientela attuale e potenziale; 3) sono stati definiti i principi di riorganizzazione della rete di trasporto pubblico; 4) è stato messo a punto un modello matematico specifico, capace di riprodurre la situazione attuale e simulare gli effetti degli interventi proposti; 5) è stata costituita una banca dati finalmente completa relativa alla domanda e all'offerta di trasporto. La parte - per così dire - applicativa ha permesso di evidenziare come: a) i dati esistenti sulla mobilità possano, se adeguatamente interpretati, costituire una preziosa base di informazioni capace di rilevare gli squilibri tra domanda e offerta di trasporto; b) sia possibile ovviare alle carenze informative attuali con indagini specifiche e necessari approfondimenti. L'applicazione del modello nel concreto ha consentito altresì di testare il nuovo software (TransCad) scelto per questo progetto, che è di recente introduzione in Italia, e di definire meglio i passi successivi per realizzare il "Piano di rete del Trasporto Pubblico Locale" della regione. Quello che oggi si può affermare con certezza è che sono stati individuati margini per poter tentare un riequilibrio dei vari sistemi di trasporto. Favorendo l'intermodalità sarà possibile spostare, infatti, grandi quantità di utenza dal mezzo privato al pubblico. Anche se siamo consapevoli che i bilanci bisogna farli alla fine, crediamo che questo studio produrrà in tempi brevi benefici concreti ai residenti nel "Bacino Aurelio", e che anche i residenti in altre aree della regione non dovranno attendere molto i risultati dal gruppo di lavoro: i tempi impiegati per questa prima tranche lasciano prevedere che già nella primavera del 1998 sarà disponibile lo studio completo di tutta la rete integrata».



Quali saranno, nell'ordine, i prossimi step?

«È già iniziato il monitoraggio sul bacino del Reatino, seguirà tutta la parte a Nord a completare la zona della Tuscia e del Viterbese, poi si scenderà nell'area Romana e nel Sud (Province di Latina e Frosinone)».

La Regione Lazio in tema di programmazione dei trasporti sta seguendo una vera *strategia*? Se sì, qual è?

«Non ho mai avuto dubbi fin dal primo momento del mio insediamento in Assessorato su quale fosse la strada giusta da seguire. La strategia fin qui adottata è una sola ed è semplice da spiegare: questo Assessorato non ha voluto continuare a gestire nella logica del *rattoppo*! Si può dire che sono stati rovesciati i termini del problema, abbiamo cercato di realizzare bene e in maniera moderna *qualcosa* che mancava, valorizzando a dismisura le strutture su ferro esistenti e concependo anche il ruolo del trasporto su gomma in modo moderno (assegnandogli, cioè, compiti di adduzione e distribuzione). Di pari passo, sulla base di questa prima esperienza, stiamo lavorando per prefigurare un progetto di rete e di infrastruttura primaria per la Regione Lazio che proprio gli obiettivi contenuti in questa Riforma rendono ancora di più necessario. Abbiamo finalmente completato il Piano triennale della grande viabilità: sarà ultimata la trasversalità Nord (Orte, Viterbo, Civitavecchia); si interverrà pure in altre situazioni critiche, nel senso che verranno realizzati collegamenti viari che oggi non ci sono tra la provincia di Latina e i grandi assi nazionali (l'Alta Velocità ferroviaria e l'autostrada); interverremo su tratte della Via Appia e completeremo i collegamenti interregionali attraverso l'Avezzano-Sora-Autostrada del Sole-Ferentino (opere ferme da 12 anni).

Come si può facilmente capire tutte queste realizzazioni sono infrastrutture utili a definire una rete moderna di trasporto di cui potrà - e dovrà - tener conto anche il lavoro di studio già in corso.

La questione dalla quale, però, non ci distraiamo è naturalmente la rete su ferro. In questi ultimi anni abbiamo fatto l'esperienza di tanti protocolli d'intesa fra noi, il Comune di Roma e le Ferrovie dello Stato e, recentemente, per giungere a soluzioni concrete, abbiamo coinvolto su questa tematica anche parti sensibili del Governo. La nostra strategia per riuscire a dare risposte reali alla richiesta di mobilità dei cittadini prevede - come dicevo prima - il miglior utilizzo possibile dell'estesa rete su ferro esistente sul territorio regionale. Siamo convinti che solo con un trasporto su ferro realmente integrato con le altre modalità (le strade, i porti, gli aeroporti...) si possa risolvere l'annosa questione del diritto alla mobilità per i cittadini del Lazio.

Ma - ed è questa l'ambizione più grossa - grazie al treno vorremmo poter rideterminare un rapporto nuovo tra le aree marginali della regione Lazio e l'area più pregiata di tutto il territorio che è quella del Comune di Roma. E ancora: una moderna rete di trasporto che potesse contare sul treno come spina dorsale di tutto il sistema potrebbe dare la possibilità di decentrare sul territorio funzioni pregiate del terziario o sedi della Pubblica Amministrazione senza, nello stesso tempo, penalizzare i *decentrati* e gli utenti di quegli uffici.

Ricordo che, anche grazie ai fondi stanziati per il Giubileo, stanno per partire i lavori per la realizzazione di 59 nodi di scambio lungo tutte le direttrici ferroviarie; dovevamo, per quanto era di nostra responsabilità, impegnare le risorse per finanziare il "Passante dei laghi", la Roma-Viterbo, e l'abbiamo fatto chiudendo nel giro di un anno la Conferenza dei Servizi e facendo approvare il progetto: ora si può procedere con la gara d'appalto.

Questi fatti testimoniano la nostra volontà di collaborare attivamente con le Ferrovie, con un impegno nuovo, sicuramente diverso da quello delle Giunte regionali che ci hanno preceduto».

Carlo Pino

Una svolta per il trasporto pubblico a Bologna

Intervista a Gianfranco Parenti, Assessore comunale alla Mobilità nel capoluogo emiliano



Il 17 luglio scorso si è chiusa positivamente la Conferenza dei Servizi sul Nodo ferroviario di Bologna: tra la fine del '98 e l'inizio del '99 partiranno i lavori per la realizzazione del Servizio Ferroviario Metropolitano, il progetto di una nuova stazione centrale, l'eliminazione dei passaggi a livello in città e provincia, il rilancio dei lavori per il raddoppio della Bologna-Verona, il passaggio dell'Alta Velocità.
A lavori ultimati, si stima un aumento dei treni passeggeri dagli attuali 600 a circa 1.400 e del numero di passeggeri dagli 80mila di oggi ad oltre 150mila, il 70 per cento dei quali costituito da pendolari.

Con la chiusura della Conferenza dei Servizi e di un'importante fase progettuale, si passa alla fase realizzativa. Vogliamo fare un bilancio?

«Anzitutto una premessa: il progetto "nodo ferroviario" costituisce senza dubbio il punto più importante del mandato elettorale di questa giunta. Nessun altro progetto sviluppato negli ultimi decenni è paragonabile a questo, né per quantità di risorse finanziarie impegnate, né per gli interessi coinvolti, né per l'effetto sulla vita quotidiana dei cittadini nel prossimo futuro. Alcuni sostengono che in altri paesi l'Alta Velocità è passata attraverso la gendarmeria che bastonava sindaci e cittadini. Si trattava qui di scegliere un percorso diverso, di tentare la strada del consenso. Alle spalle abbiamo una lunga fase di confronto con le Fs ed il Ministero, talvolta difficile. Abbiamo passato al microscopio molte questioni, da quelle relative all'impatto ambientale a quelle trasportistiche. Il fatto nuovo è che tutti i passaggi negoziali sono stati pubblici. È stato indetto un referendum consultivo che, seppure incentrato sul progetto della nuova stazione centrale presentato dall'architetto Bofill [vedi "Amico Treno" numero 6/96 *n.d.r.*], indirettamente riguardava tutto il progetto nodo. Abbiamo fatto votare dal Consiglio comunale tutti i documenti, compresi quelli tecnici sottoscritti in Conferenza dei Servizi. L'intesa raggiunta è quindi meditata, circostanziata. Si tratta di una scelta irreversibile e strategica che impegna questa amministrazione. Questo accordo offrirà entro il 2004/2005 un nuovo assetto di servizi di trasporto pubblico all'area metropolitana di Bologna che non sarà solo su ferro, ma di cui il Servizio Ferroviario Metropolitano costituisce l'architrave. Sappiamo bene che dovremo condizionare il governo dell'urbanistica a queste nuove coordinate. Anche le scelte nel breve periodo cominciano a ruotare intorno a questo nodo centrale che il Servizio Ferroviario Metropolitano costituisce».

Il Servizio Ferroviario Metropolitano si sviluppa intorno all'idea di sfruttare le otto linee convergenti sulla stazione centrale di Bologna anche a servizio del trasporto di interesse metropolitano, per i movimenti pendolari all'interno di Bologna e tra la città e la provincia. Come si innesterà il nuovo SFM all'interno del sistema complessivo del trasporto pubblico metropolitano?

«In trent'anni questa provincia è cambiata. Manteniamo all'incirca lo stesso numero di abitanti; ma oggi si è completamente capovolto quel rapporto che ne vedeva circa il 60 per cento concentrati nel comune ed il resto fuori. Decine di migliaia di persone si riversano ogni giorno dalla cintura verso la città, il tutto in presenza di una struttura di viabilità sostanzialmente invariata. Tranne alcuni nuovi servizi per cui è stato possibile applicare un principio di decentramento, tutta la parte del lavoro terziario, dei servizi, dell'Università da un lato e dell'offerta culturale e di svago dall'altra, si concentra nel centro cittadino.
In questo contesto, SFM costituisce l'occasione di svolta. Le scelte da qui al futuro andranno calate su questa nuova realtà. Penso alla rete extraurbana di autobus che andrà rimeditata; stiamo già sperimentando forme di integrazione a favore dell'intermodalità. Ma lo stesso sistema di tram, il più grande investimento dell'amministrazione nei prossimi anni, è stato pensato in funzione di SFM; l'intero tracciato, anche nel centro storico, è stato studiato ad integrazione delle nuove fermate ferroviarie, evitando inutili sovrapposizioni».

Parliamo della Legge Bassanini: attraverso lo strumento del Contratto di Servizio, l'offerta di trasporto ferroviario locale verrà a tutti gli effetti pattuita con le singole Regioni, che gestiranno direttamente ed in piena autonomia i finanziamenti a tale scopo destinati dallo Stato. Una rivoluzione copernicana. Ma quale ruolo giocheranno i Comuni in questo progetto di trasformazione?

«Forse avremmo auspicato un decreto che riconoscesse un ruolo maggiore alle aree metropolitane, ma anche se il decreto pone le Regioni al centro del processo, non ci sentiamo

affatto declassati, ci sentiamo protagonisti. Non dobbiamo dimenticare che la Conferenza dei Servizi sul nodo bolognese si è chiusa con la sottoscrizione di un Accordo attuativo in cui tutte le parti - Comune, Provincia, Regione, Ministero dei Trasporti, Fs e Tav - sono corresponsabili, e con il quale abbiamo definito fin d'ora e precisamente: i tempi, il livello dei servizi ferroviari minimi che verranno corrisposti in sede di delega alle Regioni con la Legge Bassanini, una quota di incremento dell'attuale servizio e quella aggiuntiva di cui si faranno carico gli Enti locali e, inoltre, il coordinamento con l'offerta di trasporto pubblico su gomma, l'integrazione tariffaria. Non ci siamo limitati, insomma, a confermare le intese quadro del '94, ma siamo scesi a puntualizzare i cardini del nuovo assetto dei trasporti pubblici nell'area metropolitana bolognese, anche in vista del processo di regionalizzazione avviato. Anche il Comitato Nodo, in cui saremo presenti, oltre a seguire le opere, si occuperà dei processi di intermodalità all'interno del sistema. Una scaletta è già fissata, fermo restando il punto della programmazione, che svolgerà la Regione».

Per finire, quanto cambierà la situazione della viabilità nell'area metropolitana con il completamento delle opere previste e la realizzazione di SFM? Un tale sforzo infrastrutturale se non supportato da scelte e interventi mirati a condizionare l'utilizzo del trasporto privato su auto, all'interno della città e tra la città e la cintura, non corre il rischio di risultare insufficiente ad incentivare l'utilizzo del trasporto ferroviario? Un esempio: è già stata attivata la nuova fermata ferroviaria in corrispondenza del quartiere Fiera; sappiamo però che è in programma il nuovo casello autostradale in uscita verso la stessa area. Non è una scelta che rischia di svuotare quella appena fatta a favore del treno?

«Noi siamo orientati a perseguire scelte precise riguardanti la viabilità su strada. Nessun doppione con i binari, insomma. I nuovi interventi dovranno limitarsi al superamento di alcune strozzature, al decongestionamento di alcune tratte, ad interventi di ottimizzazione, non di estensione della rete. Anche l'esempio citato va letto in questa ottica. Proprio in quel caso, eravamo in presenza di una proposta alternativa sponsorizzata dalla Confindustria: si ipotizzava di favorire il decongestionamento sulla tangenziale bolognese, costruendo un nuovo tratto autostradale a nord del nodo, liberando il raccordo autostradale attuale a vantaggio della tangenziale. L'amministrazione ha detto di no, per scelta di coerenza: proprio nello stesso momento stavamo contrattando con le Fs sul nodo ferroviario. La scelta fatta va quindi in una direzione diversa, l'idea è quella di decongestionare il nastro della tangenziale durante gli appuntamenti fieristici, realizzando un nuovo casello diretto dall'autostrada alla Fiera, anche per favorire la saturazione del limitrofo grande parcheggio. D'altra parte mi sembra che i dati di frequentazione relativi alla nuova fermata ferroviaria nell'ultimo anno siano più che confortanti circa il gradimento, e il flusso previsto nel '98 appare ancora più promettente. Già abbiamo potuto verificare in occasione dell'ultimo Motorshow, nel dicembre '96, come la modalità ferroviaria abbia limitato l'impatto dell'evento sulla città. Per tornare agli interventi a supporto del trasporto pubblico, penso a strumenti per limitare l'uso dell'auto ad un livello fisiologico, eliminando la componente patologica. L'utilizzo della sosta auto a pagamento per il centro di Bologna è una buona leva, che pensiamo vada estesa anche oltre i limiti del centro cittadino, fino alla prima, alla seconda cintura periferica: se non si regola la domanda, anche attraverso una politica di costo, l'auto vincerà sempre; la gente deve pesare il costo di ogni mezzo di trasporto. E poi la qualità dei servizi pubblici offerti: questo riguarda il sia il treno che i bus. Nelle moderne città europee i mezzi pubblici sono normalmente utilizzati anche dai professionisti. Dai mezzi più moderni, confortevoli ed affidabili, all'unico titolo di viaggio per treno ed autobus, molto si può fare. Intanto abbiamo segnato questo punto importante del progetto "nodo ferroviario": non è poco, in questo paese, poter dire che delle cose si faranno con certezza».

Chiudiamo con una piccola curiosità: l'Assessore alla Mobilità di Bologna, quale mezzo sceglie per i suoi spostamenti all'interno della città e nei dintorni? Insomma, lei i treni locali li utilizza?

«Devo spostarmi per lavoro e per esigenze private dentro e fuori la città. Utilizzo un po' tutti i mezzi; se devo spostarmi fuori, utilizzo il treno. E mi pare di essere in buona compagnia dei molti residenti fuori la città».

Stefania Pizi



Anche Zurigo ha il suo passante

Una soluzione razionale valida non solo per le grandi metropoli



In Svizzera non ci sono città imponenti. Ma ci sono città dotate di imponenti sistemi di trasporto pubblico. Tali da far invidia a metropoli ben più popolate. Zurigo è il più importante centro della Confederazione, eppure la municipalità raccoglie appena 365mila abitanti, grosso modo quanto Bari. L'area regionale che gravita sulla città elvetica supera di poco le 800mila anime: appena un quinto dell'hinterland milanese. Eppure Zurigo fin dal 1990 dispone di un passante ferroviario di cui solo ora il capoluogo lombardo attende la parziale attivazione. E ogni zurighese effettua mediamente in un anno 470 viaggi con mezzi di trasporto pubblico, ossia nove volte più di un cittadino barese. Benché nel capoluogo svizzero il tasso di motorizzazione sia pressoché uguale a quello di Milano (un'auto ogni due abitanti) e con un parco vetture di segmento mediamente superiore. È del tutto evidente che c'è qualcosa che fa la differenza tra le città italiane e quelle elvetiche in fatto di mobilità. Se la disponibilità di automobili significasse automaticamente rinuncia al trasporto pubblico o se solo le vaste conurbazioni ne giustificassero un ruolo preminente, anche a Zurigo il mezzo individuale la farebbe da padrone. Con le conseguenze in fatto di caos viabilistico ben note a Bari (e non solo). Ma ciò che rende improponibile ogni confronto con la bella città pugliese e mette in imbarazzo anche l'orgogliosa metropoli meneghina sta essenzialmente nel ben più ricco patrimonio infrastrutturale. Che, in fatto di mobilità collettiva, significa prima di tutto disponibilità di linee su rotaia.

Rinuncia al métro, ma non alla rotaia

Intendiamoci, non è che gli svizzeri, noti tra l'altro per essere oculati amministratori, abbiano scialacquato cifre immense per dotarsi di ogni meraviglia tecnologica. Anzi, quando il popolo è stato chiamato a decidere per referendum municipale (come avviene per ogni investimento superiore a 10 milioni di franchi) circa l'opportunità di realizzare una rete di metropolitana, per ben due volte, nel 1962 e nel 1973, ha rigettato la proposta. Venticinque anni fa quel voto fece scalpore, tanto da valicare i confini locali e da essere commentato sulla stampa di tutto il mondo. Allora soltanto il métro era considerato strumento efficace per contrastare lo strapotere dell'automobile e, nei mesi della crisi petrolifera seguita alla guerra del Kippur, solo una città di motoristi impenitenti come Los Angeles (che vent'anni più tardi avrebbe finito per convertirsi alla rotaia) poteva rifiutare una ferrovia sotterranea. In realtà il voto degli zurighesi era tutt'altro che ostile al trasporto pubblico. Semplicemente, da veri ambientalisti "ante litteram", pensavano non fosse opportuno rinunciare ai binari in superficie, percorsi dai vecchi ma efficienti tram, per lasciare ulteriore spazio alle quattro ruote. Le strade delle città svizzere sono in genere anguste e talora persino tortuose, forse anche per ragioni che affondano le radici nella storia politica della Confederazione. C'è, infatti, chi sostiene che l'assenza di monarchi o di dittatori abbia evitato la tentazione di quegli sventramenti realizzati altrove, dai boulevards parigini ai Fori imperiali di Roma, per consentire parate imponenti o adunate oceaniche. In più, avendo saggiamente conservato la neutralità durante le due guerre mondiali che hanno insanguinato il nostro secolo, gli elvetici hanno evitato i bombardamenti e la conseguente rovina di interi quartieri. Ciò, tuttavia, ha impedito ai loro urbanisti di ricostruire le città come è avvenuto in Germania, assegnando spazi adeguati alla circolazione veicolare, ma anche sedi proprie alle linee tranviarie. Disponendo di spazi assai risicati, esattamente come accade ai centri storici della nostra penisola, gli amministratori svizzeri dovevano per forza scegliere tra auto privata e trasporto pubblico. E, razionalmente, hanno scelto quest'ultimo. A differenza dei loro colleghi italiani che, non volendo scegliere, hanno prima subito l'invasione delle auto, smantellando sciaguratamente le reti tranviarie, e solo troppo tardi, di fronte alla dura legge dell'impenetrabilità dei corpi, si sono rassegnati ad ostacolare la circolazione veicolare, senza tuttavia poter offrire valide alternative per gli spostamenti dei cittadini. Divenendone così oggetto di malcontento.

La sfida su scala regionale

La scelta di privilegiare il trasporto di superficie (a Zurigo, come a Basilea, a Berna, a Ginevra o a Losanna essenzialmente a trazione elettrica, ovvero dotato di tram e di filobus su tutte le linee principali), ammodernando il parco rotabile - ormai in larga misura a pianale ribassato - e proteggendone gli itinerari con percorsi riservati e semafori asserviti, poteva bastare per gli spostamenti in ambito municipale (circa 700mila ogni giorno nella sola Zurigo), non però nell'area metropolitana, in ragione delle maggiori distanze da coprire. Anche a Zurigo si è assistito allo spostamento di



parte dei residenti (circa 80mila, pari al 20 per cento della popolazione) verso i comuni dell'hinterland, che quasi mai assomigliano a città dormitorio, ma piuttosto a graziosi villaggi residenziali. Ciò ha comportato un aumento del pendolarismo, essendo i posti di lavoro - soprattutto il potente terziario delle banche e delle assicurazioni di questa piazzaforte finanziaria mondiale - tuttora concentrati sulle rive del Limmat, il fiume che attraversa la città quale emissario dello Zurichsee. Naturalmente anche qui, al di fuori della città capoluogo, il rapporto di forza si sposta in favore dell'auto privata, essendo più facile circolare e meno costoso parcheggiare.

Una galleria sotto il Limmat

Per offrire una valida alternativa e convincere i pendolari a rinunciare al mezzo proprio era necessario ripensare il sistema di collegamenti ferroviari, sorti nel secolo scorso in funzione di spostamenti non sistematici. Tra le città svizzere Zurigo era l'unica, assieme a Lucerna, ad essere dotata di una grande stazione di testa, la mitica Hauptbahnhof, con il suo ristorante che funziona in permanenza e che, si narra, abbia chiuso una volta soltanto, per uno sciopero nei lontani anni Venti. Diversamente da Lucerna, dove la stazione è soprattutto una tappa d'obbligo per i transiti tra il nord e il sud dell'Europa attraverso il San Gottardo, a Zurigo il traffico di banlieue ha acquisito con gli anni un peso sempre più rilevante. La stazione di testa non era quindi più da tempo lo strumento adeguato per distribuire in città il traffico pendolare. Inoltre le linee provenienti da Rapperswill e da Esslingen, lungo la costa orientale del lago, si attestavano al terminale di Stadelhofen, mentre i treni dello Uetliberg e del Silh, a servizio dei sobborghi sud-occidentali, terminavano la loro corsa nella stazione di Selnau.

Tre diversi terminali, posti ai margini del centro e non raccordati tra loro, non costituivano una risorsa adeguata per disegnare un sistema ferroviario a livello regionale. Di qui la decisione di costruire una galleria passante che mettesse in comunicazione le linee provenienti da nord (Baden, Bulach e Winterthur) con quelle dirette a sud, senza rotture di carico o inversioni di marcia così da distribuire i flussi di traffico nel modo più fluido in tutta l'area urbana. I lavori, decisi all'inizio degli anni Ottanta, furono portati a termine nei tempi preventivati e rispettando il bilancio stanziato. Il confronto con quanto avvenuto parallelamente a Milano decisamente non è per noi motivo di entusiasmo, pur mettendo in conto la maggiore lunghezza dell'opera in fase di realizzazione nel capoluogo lombardo.

Anche a Zurigo, del resto, si è trattato di un'impresa ingegneristicamente assai complessa, se si tiene conto dei problemi connessi al sottopasso del fiume Limmat o alla realizzazione della nuova stazione seminterrata di Stadelhofen, progettata da Santiago Calatrava in prossimità dell'Opera, con la necessità di ricucire il tessuto urbanistico circostante, grazie ad un sistema omogeneo di pensiline e ponti che lasciano penetrare raggi di luce naturale all'interno della galleria. Senza parlare di un ulteriore tunnel resosi necessario per collega-

re anche la stazione di Selnau all'Hauptbahnhof. Il miglioramento nella qualità dell'offerta non ha mancato di produrre benefici effetti: la Bvz (la locale impresa di trasporto urbano) ha registrato una crescita degli utenti in misura del 30 per cento.
Tutti spostamenti sottratti alla motorizzazione privata che hanno contribuito a mantenere alta la qualità della vita nella città elvetica. E, poiché già dieci anni prima era stato realizzato l'allacciamento ferroviario con l'aeroporto di Kloten, è stato possibile connettere il sistema dei treni regionali (oltre che degli intercity) con il traffico aereo di uno dei maggiori scali europei. Il più recente inserimento di materiale rotabile a due piani ha inoltre consentito di aumentare del 50 per cento l'offerta complessiva di posti.

Ma anche le altre città svizzere si difendono bene

Nessun'altra città elvetica, ovviamente, dispone di un sistema di servizi suburbani su ferro analogo a quello di Zurigo. Tuttavia, anche a Berna, Basilea e Ginevra, razionalizzando le linee già esistenti, si è potuto attivare un'eccellente rete regionale.
Tanto più notevole se consideriamo che queste città hanno una taglia compresa tra i 300 ed i 400mila abitanti, incluso l'hinterland, che le rende comparabili a realtà come Verona o Trieste. Anzi, a Basilea, il servizio dei treni e dei tram suburbani copre un ambito transfrontaliero, sconfinando sia in Francia che in Germania. Invece, l'unica città svizzera a vantare una linea di metropolitana è la ancor più piccola Losanna (un'area urbana comparabile a Brescia o a Modena). Parliamo, in verità, di un métro molto particolare, ottenuto grazie ad una linea a cremagliera che scende dal centro (Flon) al lago (Ouchy), con alcune fermate intermedie ed una navetta di rinforzo nel breve tragitto che separa Flon dalla stazione ferroviaria.
A questa tratta si è aggiunto negli anni scorsi un moderno tram (métro ouest) che congiunge Flon a Renens, servendo i quartieri occidentali della città. Più sensibili al fascino dell'automobile - sempre entro i canoni elvetici, ovviamente - le città romande avevano infatti sostituito i filobus ai tram, ma oggi tornano anch'esse alla rotaia: a Ginevra la nuova linea 13 si è affiancata allo storico 12 ed insieme costituiscono l'asse portante del trasporto pubblico nella città di Calvino.

Una strategia commerciale per valorizzare il servizio

In ogni città svizzera, comunque sia, particolarmente sofisticata è la cura dell'immagine, la politica tariffaria, il marketing e l'informazione al pubblico. Le aziende mantengono un costante dialogo con la clientela, attraverso fogli e periodici di informazione, che aggiornano sullo stato di avanzamento dei vari progetti, sui cambiamenti di percorso, sulle offerte promozionali.
Sotto il profilo tariffario sono stati introdotti abbonamenti scontati a tutela dell'ambiente, che ormai conoscono un successo consolidato. A Zurigo si chiamano "Regenbogenkarten" (ovvero "carte arcobaleno") e consentono la libera circolazione sull'intera rete.
Vengono offerti dalle aziende quale benefit scontato o gratuito per i propri dipendenti, ovvero proposte quale "premio fedeltà" per i migliori clienti da alcune catene di grandi magazzini.
Si tratta di strategie commerciali molto importanti per promuovere l'uso del servizio, ma, da sole, non sarebbero sufficienti se alla base il prodotto non fosse più che valido.

Commuter



La Porrettana, regina dell'Appennino

In treno e a piedi, lungo una vecchia e gloriosa ferrovia

Nella prima metà dell'Ottocento, la nascita e lo sviluppo delle ferrovie transappenniniche fu a lungo in balia di due opposti atteggiamenti politici: da una parte la scelta favorevole del Granducato di Toscana, che vedeva nelle ferrovie una luce di progresso e un incentivo all'economia; dall'altra la tenace opposizione dello Stato Pontificio (cui allora apparteneva parte dell'Emilia) che temeva la forza sovvertitrice e diabolica della macchina a vapore. Così, il desiderio di collegare la Penisola mediante un asse ferroviario passante per Bologna e Firenze fu di continuo vanificato, nonostante la considerevole quantità di progetti posti in discussione. Bisognò attendere l'elezione a pontefice di Pio IX, nel 1846, per registrare una prima inversione di tendenza. Poco più tardi, con la Convenzione ferroviaria del 1851, si delineò la rete dell'Italia Centrale con due direttrici fondamentali: da Piacenza a Roma, via Ancona, e da Trieste a Livorno attraverso il valico della Porretta. Quest'ultima linea rientrava nel disegno asburgico di contrastare l'avviata politica ferroviaria cavouriana nel Piemonte. La mancanza di validi concessionari cui affidare i lavori comportò la rinegoziazione dell'atto formale nel 1856 e il sostegno da parte della potente dinastia finanziaria dei Rothschild.

Furono queste le premesse per la realizzazione nel 1864 di una formidabile ferrovia di montagna, la Bologna-Pistoia, meglio conosciuta come "Porrettana". Lunga 99 chilometri servì, fino al 1934, data d'apertura della Direttissima Bologna-Firenze, come principale dorsale ferroviaria transappenninica. Una ferrovia da leggenda secondo alcuni, trascesa addirittura a immagine figurata, celebrata da scrittori e poeti, consigliata da tutte le guide turistiche di fine Ottocento per le sue impressionanti opere d'arte, le gallerie, i viadotti, la bellezza panoramica del suo tracciato. Il merito di tutto ciò va ascritto all'ingegner Jean Louis Protche, il primo a proporre, per il difficile tratto sul versante toscano, un sinuoso andamento ad aderenza normale, appoggiato alla montagna in modo da vincere con moderata pendenza un dislivello di oltre 500 metri.

Il valico era superato con una galleria, detta "dell'Appennino", lunga 2.727 metri, modesta per i giorni nostri, ma impegnativa per le arretrate tecnologie di perforazione del periodo. La breve lunghezza doveva facilitare la dispersione dei fumi delle potenti locomotive a vapore, ma vi furono poi, durante l'esercizio, innumerevoli casi di fuochisti e macchinisti colpiti da asfissia durante l'attraversamento del tunnel. Spesso infatti le vaporiere, per l'ingente sforzo di trazione in salita o per le condizioni atmosferiche, perdevano aderenza sui binari e bruciavano ancor più combustibile disperdendo fumi densissimi nello stretto cunicolo della montagna.



La stazione di S. Mommè.

Nelle discese, poi, l'eventuale esaurimento della pressione negli apparati di frenatura faceva rischiare il deragliamento, evento che poté essere limitato solo con la costruzione dei cosiddetti binari di "salvamento", tratti morti posti in contropendenza in grado di annullare lo slancio incontrollato del convoglio. Altri binari, detti di "lanciamento", servivano invece come rincorsa di partenza per i convogli più pesanti.

L'epopea della Porrettana meriterebbe una sceneggiatura cinematografica. Una storia per ricordare la durissima vita del personale di linea, oppure la sfavillante immagine dei treni di lusso che balenavano fra i tunnel, o delle tradotte militari, o degli anonimi treni merci, o la cronaca dei disastri e dei danni bellici. Oggi, nonostante la trazione elettrica e il declassamento a linea locale, la Bologna-Pistoia conserva ancora gran parte delle sue "meraviglie". Si possono vedere viaggiando in treno oppure seguendo qualche sentiero che costeggia la linea, soprattutto sul versante pistoiese. Questo itinerario serve d'appoggio. La prima parte in treno, da Pistoia a Sammommè (San Mommè), con gli occhi incollati al finestrino, la seconda a piedi, da Sammommè a Pracchia, scavalcando la Galleria dell'Appennino.

La Porrettana in treno e a piedi.
Itinerario con un tratto di avvicinamento in treno (linea Pistoia-Bologna) e un tratto a piedi con partenza dalla stazione Fs di Sammommè e arrivo alla stazione Fs di Pracchia. Il tratto a piedi scavalca l'Appennino in corrispondenza dell'omonima galleria ferroviaria percorrendo strade

LA PORRETTANA: UN SENTIERO E UN MUSEO

Un documento storico come la Porrettana non dovrebbe essere dimenticato, ma valorizzato quale attrattiva turistica. Diversi anni fa un gruppo di volontari, unito sotto il nome di Porrettana Trekking, ha tracciato alcuni itinerari di visita lungo la vecchia ferrovia: sentieri e mulattiere che consentivano di vedere da vicino ponti, gallerie, stazioni e le altre tipiche attrezzature ferroviarie. Oggi i segnali sono un po' slavati, alcuni abbattuti, certi sentieri si sono inselvatichiti. Peccato.

Perché non riprendere questa idea con maggior sostegno, anche da parte delle Amministrazioni locali? In Svizzera esistono "sentieri ferroviari" (vedi "Amico Treno", settembre/ottobre 1995) che attirano migliaia di appassionati e turisti. Si vendono gadget e pubblicazioni. Si cammina a piedi fra storia e natura. Nella provincia di Pistoia esiste e funziona egregiamente un Ecomuseo della Montagna che trasmette il significato e le tecniche della cultura locale: le risorse minerarie, la singolare coltivazione del ghiaccio naturale, le dimore rurali ecc. Perché non inserire un "Progetto Porrettana" in questo museo? Vale a dire attrezzare alcuni itinerari di visita agli impianti della linea e allestire in una stazione dismessa (come quella di Sammommè) una piccola raccolta storico-ferroviaria. Non crediamo sia una spesa eccessiva o una cosa inutile. Pensiamo invece che rappresenti un'ottima occasione per celebrare le glorie di una vecchia via di comunicazione.

campestri e sentieri.
***Tempo medio di percorrenza**: 23 minuti in treno più 3 ore a piedi.*
***Dislivello (in salita)**: 337 metri.*
***Informazioni utili**: lungo il percorso si trovano tre fontane ma nessun punto di ristoro; a Pracchia, località di arrivo, ci sono bar, alimentari e un ristorante (Melini, via Nazionale 78, tel. 0573/490026). Sull'itinerario, i cartelli in legno di Porrettana Trekking indicano vari oggetti d'interesse, in particolare i pozzi di ventilazione della sottostante galleria. La Pro Loco di Piteccio (tel. e fax 0573/42401-42187) dispone di ampio materiale di documentazione sulla zona e di un interessante archivio storico sulla linea con fotografie d'epoca. Per informazioni sull'Ecomuseo della Montagna pistoiese: Provincia di Pistoia, Ufficio Cultura, tel. 057/374247.*
***Dove dormire**: in caso di necessità si suggerisce il tranquillo e accogliente ***Albergo Arcobaleno (tel. 0573/470030), a circa 200 metri dalla stazione Fs di Sammommè, che dispone pure di ottima cucina. Per chi cerca una sistemazione economica si consiglia invece il Posto Tappa GEA di Pracchia, con 25 posti letto (tel. 0573/490034).*
***Periodo consigliato**: da primavera ad autunno inoltrato; in estate evitare le ore calde della giornata.*
***Bibliografia**: Autori vari, Cara Porrettana, Ponte Nuovo Editrice, Bologna 1989; M. Panconesi, Porrettana Trekking, Edi. Libra, Firenze 1992.*
Itinerario collaudato il 16 luglio 1997.

ITINERARIO IN TRENO DA PISTOIA A SAMMOMME'



DA PISTOIA

Con il treno da Pistoia a Sammommè.
Seguendo l'abitudine delle guide di viaggio di fine Ottocento descriveremo attentamente il paesaggio osservato dal treno. Useremo come fonte la *Guida della linea ferroviaria Bologna-Firenze*, edita dal Touring Club Italiano nel 1904. Certo un po' di tempo è passato, ma il bel paesaggio di questo angolo di Toscana non si è trasformato del tutto. Può darsi che, all'inizio, appena fuori da Pistoia (sistemarsi sul lato destro del vagone nel senso di marcia del treno) le nuove costruzioni non vi consentano di ammirare le cupole e i campanili del centro storico. Eppure, anche se di sfuggita, si scorge l'alta torre della Cattedrale. La ferrovia aggira la città da sud e, dopo aver lasciato il tronco diretto a Lucca, punta a nord verso l'Appennino, fra serre e vivai. Raggiunte le prime colline si rasentano le pertinenze di due ville: la grandiosa *Villa di Scornio* e la *Villa delle Fontane*. Al chilometro 6 si sfila accanto alla disarmata *stazione Vaioni*, dotata di un vasto piazzale con una rampa inclinata "di salvamento". Per un attimo si intravede sulla sinistra la cosiddetta *Torre di Catilina*, fatta erigere nel XVIII secolo sul luogo della sua presunta morte durante la fuga che seguì la celebre congiura del 63 a. C. ai danni di Cicerone. Inizia subito dopo il tratto più spettacolare della linea (portarsi sul lato sinistro del vagone e, d'ora in poi, spostarsi a seconda dell'andamento del tracciato). Tramite la *galleria di Vaioni* (m 533, alt. 140) e la successiva di *Ponzano* (m 211), la ferrovia passa dalla Valdibrana alla Valle dell'Ombrone. Il paesaggio è sparso di oliveti, vigne e frutteti. Gli abitati della valle sono adagiati in una foltissima cornice di vegetazione. Alla *galleria Grazzini* (m 143) fa seguito un notevole viadotto di 80 metri con 8 archi. Poi la linea, che qui è già salita di circa 120 metri rispetto a Pistoia, procede parte in trincea e parte appoggiata alla collina.
Al km 10 si passa sull'imponente *viadotto di Fabbrica* (il piccolo nucleo è giusto sotto, sulla sinistra), lungo 150 metri. Seguono la *galleria di Rovina* (m 239) e due viadotti: sulla Forra di Fabbricaccia e sull'abitato di Piteccio. Questi viadotti caratterizzano il paesaggio: distrutti durante l'ultima guerra, furono ricostruiti ma senza il triplice ordine di arcate delle strutture originarie. Al km 12 è la dismessa *stazione di Piteccio* (alt. 271), anch'essa dotata di due rampe di sicurezza. Poi la ferrovia impegna la prima grande curva elicoidale, gran parte in galleria (m 635), uscendo all'aperto solo in corrispondenza dei valloni di Vignacce. Nel primo di questi valloni si aprì nel 1882 una profonda trincea artificiale per fornire una maggior ventilazione alla galleria. È affiancata da una galleria idraulica, il cui condotto alimentava a Piteccio le cisterne delle vaporiere. Sono opere grandiose ma non si possono osservare dal treno in corsa.
Una seconda curva in galleria (m 852) sottopassa la frazione Fabbiana, poi, nei brevi tragitti allo scoperto, si scorge il tratto appena percorso, più in basso e in senso opposto a quello su cui stiamo procedendo ora. Si perde il conto delle gallerie: sono 12 nei 6 chilometri fra Piteccio e Corbezzi! Si aggira con una nuova larga curva il Poggio dei Poppi (bella veduta, sulla destra, su Pistoia e la piana dell'Ombrone, fino al Monte Albano) e si avvicina a più riprese la strada statale 64 Porrettana sovrappassandola con il viadotto delle Svolte, più volte ritratto in cartoline d'epoca. Al km 18 la *stazione di Corbezzi* (alt. 420), istituita nel 1882 come quella di Vaioni, soprattutto per consentire l'incrocio di convogli provenienti da direzioni opposte. Ora la ferrovia guarda nuovamente la Valdibrana, ma per breve tratto. La lunga *galleria del Signorino* (m 1.073) riporta sul versante dell'Ombrone, appena sopra il bel nucleo di Castagno, con la sua piccola fermata, istituita nel 1960. Tre altre gallerie (Cicerbaia, m 185; Pinasecco, m 476; Cataldera, m 331) precedono, al km 22, la *fermata Sammommè* (alt. 565), istituita nel 1935, dove abbiamo fissato il punto di partenza dell'itinerario a piedi.
La linea si addentra qui nella montagna e scavalca l'Appennino con la galleria di valico, lunga 2.727 metri, iniziata a scavare nel 1853. Subito dopo giunge a Pracchia (dove si riprenderà il treno al ritorno dell'itinerario pedonale), il punto più elevato, a 616 metri d'altezza. Fra le stazioni di Pistoia e Pracchia il dislivello è di 554 metri, la distanza in linea retta di 14 chilometri, lo sviluppo della ferrovia di 25.1, con una pendenza media del 22.1 per mille. Da Piteccio a Pracchia, cioè su circa 13 chilometri di percorso, ben 8.821 metri sono in galleria.

A piedi da Sammommè a Pracchia.
Dalla minuscola *fermata di Sammommè* (alt. 555) si segue la strada asfaltata che, aggirato un vallone e sottopassata la ferrovia, introduce nell'abitato. Sammommè è una piccola frazione di Pistoia, quietamente abbandonata fra i boschi, disseminata di ville e casolari. Al primo bivio si segue, in lieve ascesa, l'indicazione per Pontepietri. Si affianca la chiesuola porticata di *Santa Maria in Savaiana* e, fra ville e giardini, si sale verso il bosco che cinge dall'alto Sammommè. Si lasciano a destra le diramazioni per Rimezzano e, a sinistra, per Campiglio. Infine si lasciano anche quelle per Pontepietri, volgendo a destra in direzione Piloni. La stradina s'insinua fra i castagni e arriva ai prati di *Piloni* (alt. 675), dove termina l'asfalto. Poco sopra la fontana, un cumulo di pietre segnala il vecchio pozzo di aerazione della sottostante galleria ferroviaria.
Si prosegue sul tracciato, ora sterrato; si pas-



sa un guado e, dopo la prima dura rampa in salita, invece di continuare sulla carrareccia agricola, si può seguire verso destra un viottolo che ricalca l'originaria mulattiera. In un quarto d'ora di marcia si guadagna una bella conca prativa, al cui centro si fa luce un laghetto. Si torna sull'asfalto nei pressi del casale della Comunità Incontro e si sale per alcune curve fino a incontrare sulla sinistra, ai margini di un prato, una piazzuola ombreggiata da grandi faggi. Si imbocca qui uno stradello che taglia in diagonale un vasto prato e punta a una rampa sterrata nelle vicinanze di un quagliodromo (sic!).

Qui si incontrano diversi segnavia e, verso sinistra, una sbarra, oltrepassata la quale ci si immette su una carrareccia fiancheggiata da una recinzione metallica. Poco più avanti, all'altezza di un cancello lungo la rete, si lascia la strada battuta e si scende a sinistra seguendo alcune tracce bianco-rosse. Il sentiero è all'inizio esilissimo, poi via via si fa più evidente. Entrati nel bosco si tralascia una diramazione che torna a sinistra a Sammommè e, mantenendo la direzione lungo la costa del versante, si raggiunge in breve *Passo Piastreta* (alt. 897), il nostro punto di valico dell'Appennino. Lungo la successiva discesa occorre prestare attenzione quando il sentiero si trasforma in pista forestale. Giunti infatti al fondo di una cunetta si deve intercettare sulla sinistra il vecchio sentiero e non risalire lungo la pista forestale.

Si segue così il vallone di Forra Grossa perdendo rapidamente quota fra querce e castagni; il sentiero asseconda le pendici del Poggio Orticaia e giunge infine a incontrare la strada asfaltata che sale da Pracchia. Prima di seguirla però è interessante effettuare una breve diversione per visitare il pozzo d'aerazione della galleria (il n. 3). Lo si raggiunge seguendo dal sentiero la vecchia strada di servizio, in gran parte inselvatichita, che aggira lo sprone montuoso (vedi ingrandimento della carta) e si dirige in meno di 400 metri al punto dove, fra la folta vegetazione, emerge la sagoma quadrata del pozzo. Più volte al giorno, per un curioso fenomeno fisico, al passare di un treno in galleria (223 metri più sotto!) si leva dalla bocca del pozzo uno sbuffo di fumo.

Raggiunta la strada asfaltata all'altezza di un tornante (alt. 782), la si segue in discesa (subito, sul bordo della carreggiata, il cono d'occlusione del secondo pozzo). Si scende ormai in vista della valle del Reno. Si incontra una fontana, nei pressi della quale era il pozzo n. 1 abbandonato per crollo al momento dello scavo nel 1862, e con alcuni tornanti si giunge ormai in prossimità del vasto piazzale della stazione di Pracchia. Prima di arrivarvi si può ancora effettuare una diversione sulla sinistra per raggiungere, pochi metri più in basso, il pozzo n. 0, l'unico che conservi ancora l'aspetto originario con la grossa ciminiera cilindrica.

Aggirata la stazione dal lato esterno, per un sottopasso si raggiunge la strada statale: a sinistra si accede al fabbricato viaggiatori, a destra si entra a *Pracchia* (alt. 607). Avendo tempo si consiglia la visita della *Ferriera Sabatini*, facente parte dell'Ecomuseo della Montagna pistoiese (aperta fino a fine novembre ogni domenica dalle 15.00 alle 18.00), nella quale sono stati ricostruiti gli impianti e documentate le tecniche di fusione e forgiatura del ferro, proveniente dall'isola d'Elba.

Testi e disegni di Albano Marcarini.

Si ringraziano per la collaborazione Maretto Braccialini e la Pro Loco di Piteccio.

I TRENI UTILI

Dall'Orario Ufficiale Fs valido fino al 23 maggio 1998. Con un asterisco sono indicati i *treni verdi* che, se utilizzati con la "Carta Amicotreno", consentono al passeggero e a un eventuale accompagnatore uno sconto del 50 per cento sul prezzo del biglietto (tutti i treni indicati sono *treni verdi* il sabato e - se in circolazione - i festivi).

LINEA (FIRENZE) PISTOIA-BOLOGNA

	D. 3080*/ R. 6374*(lav.)	D. 3164/ R. 6382*
Firenze	7.35	12.24
Pistoia	8.17	13.18
S.Mommè	8.40	13.41

	R. 6386*/ R. 6360*	R 6390*/ R. 6362*	R. 6392*/ R. 6366*
Pracchia	16.47	17.45	19.41
Bologna	18.24	19.24	21.24

LINEA BOLOGNA-PISTOIA (FIRENZE)

	R. 6341/ R. 6377*	R. 6343(1) R. 6379(1)	R. 6355/ R. 6387*
Bologna	7.10	8.10	14.10
S.Mommè	8.50	9.51	15.45

	R. 6387/ R. 6619(1)	R. 6389*/ D. 3091*	R. 6391*/ D. 3095
Pracchia	15.40	17.46	19.40
Pistoia	16.20	18.40	20.50
Firenze	17.01	19.16	21.29

(1) I Regionali 6343, 6379 e 6619 sono lavorativi e sono *verdi* il sabato.

La Riserva di Vanzago

Un'avventura nel bosco, a due passi da Milano

Wwf Italia - Settore Oasi e Aree protett
Via Garigliano, 57 - 00198 Roma
Tel. 06/84497393 - 84497394



Uno degli avvistamenti che consentono di osservare senza disturbare

Antonio Canu, Responsabile del settore Oasi e Aree protette del Wwf ci illustra, come promesso, uno dei gioielli dell'Impero del Panda. Prima di passargli la parola vi ricordiamo che ai possessori di "Carta Amicotreno" è riservato lo sconto del 50 per cento per l'ingresso alle Oasi del Wwf.

«Il Wwf Italia conservi i fondi e i terreni nella attuale destinazione naturalistica già da me attribuita (...) e destini per sempre la proprietà a zona naturale visitabile al pubblico». Così scriveva il commendator Ulisse Cantoni, industriale milanese, nel suo testamento. Un gesto nobilissimo, uno dei primi in Italia. Grazie a quel lascito il Bosco di Vanzago passava al Wwf e l'avventura cominciava. Da allora, Vanzago è ancora una sorpresa, un improbabile incontro. Un ritaglio del paesaggio padano così come doveva essere nel passato. Siamo a due passi da Milano, dalle lingue di asfalto e di cemento, da cilindri di metallo e reticoli di muri. E proprio un muro bisogna lasciarsi alle spalle per camminare lungo un viale, fare il pieno di odori, sentire il fresco degli alberi, sporcarsi le scarpe di fango, allungare lo sguardo ai campi, arrivare al bosco. Ci si dimentica di tutto il resto. Almeno per qualche ora.

La Riserva è un piccolo gioiello posto a circa 20 chilometri da Milano, a nord -ovest delle vicine zone industriali di Rho e Pero. Occupa un'area che, dall'inizio della fascia di Pianura Padana, principalmente agricola, si sviluppa fino al Parco regionale della Valle del Ticino; il comprensorio in cui si estende l'area si trova a nord della fascia dei fontanili, ma ha anch'esso notevoli potenzialità produttive, in quanto la maggior parte dei suoi coltivi è servita dalla fitta rete irrigua del Canale Villoresi.

La Riserva rappresenta un elemento naturale del paesaggio della piana, da cui si distingue per la presenza e la qualità del bosco.



Il centro Recupero Animali Selvatici della Riserva presta le prime cure agli animali feriti, ne segue la convalescenza e il successivo reinserimento nell'ambiente naturale.

Nell'insieme la Riserva di Vanzago è costituita da oltre 60 ettari di coltivi, concentrati principalmente nella fascia perimetrale, mentre il resto del territorio è occupato da due grandi specchi d'acqua e tre lanche (per circa 12 ettari), da bosco d'alto fusto e ceduo in corso di conversione e da incolti.
Il complesso ambientale è quello tipico padano dove tra ogni tipo d'ambiente si sviluppano fasce di transizione che arricchiscono il paesaggio; numerosi sono i sieponi, le fasce arborate e, lungo i canali irrigui, i filari e le macchie di piante.
Nella Riserva è presente gran parte delle specie arboree dell'antico ambiente padano: in particolare i boschi sono formati da farnie, olmi, aceri, castagni, carpini, betulle e rovere; a queste si aggiungono specie introdotte come il prugnolo. Splendido il sottobosco, dove spicca per bellezza e intensità il profumo del mughetto.
Vicino agli specchi d'acqua si sviluppa la vegetazione palustre, soprattutto nello stagno detto Lago Nuovo, dal quale emerge un isolotto colonizzato da un fitto canneto. Il Lago Vecchio, invece, ha acque più ossigenate e ospita una fauna ittica più ricca. I gruppi animali più importanti sono gli uccelli e i mammiferi.
La fauna ornitica è presente con circa 120 specie, di cui più di cinquanta sono nidificanti, a dimostrazione di una qualità dell'ambiente in continua evoluzione. In inverno i laghetti si popolano di cormorani, gallinelle d'acqua, alzavole, moriglioni, germani reali, aironi cenerini, tuffetti. Nel bosco vivono il picchio verde, il rigogolo, il barbagianni, l'assiolo, l'astore, la donnola, il tasso e una buona popolazione di caprioli, il simbolo della Riserva, ai quali vengono lasciati a disposizione due dei quattro tagli di fieno dei campi coltivati. Numerosi i roditori tra cui il quercino, il ghiro e vari topi; tra gli insettivori, il toporagno comune; tra i pipistrelli numerose specie interessanti. C'è anche la presenza della lepre e, ancor più significativa, quella il coniglio selvatico.
Sono diffusi anche gli anfibi, come la raganella, il rospo smeraldino, il tritone, che si riproducono negli stagni; fra i rettili, va ricordata la testuggine d'acqua, introdotta con interventi successivi ed oggi in aumento. Tra i pesci, sono presenti tinche, lucci, carpe, cavedani e pesci persici.
La passeggiata comincia dal Centro visite, dove gli ospiti vengono accolti e ricevono le informazioni generali sull'area. Quindi, con una guida si entra nel bosco, si procede lungo un sentiero che si snoda tra i campi e gli specchi d'acqua e poi rientra nel bosco. Alcune tabelle didattiche supportano le indicazioni delle guide, capanni d'osservazione permettono di ammirare l'avifauna.
La passeggiata dura circa 3 ore: importanti sono i gambali di gomma o gli scarponcini e un impermeabile. Non dimenticate il binocolo. L'Oasi di Vanzago si trova a 18 km da Milano, nel Comune di Vanzago, poco distante da Rho. In treno: linea Milano-Varese, stazione Fs di Vanzago-Pogliano.
Dalla stazione la Riserva si raggiunge facilmente a piedi, seguendo le indicazioni. Il percorso è di circa 1 chilometro. Il Bosco di Vanzago è aperto alle visite guidate tutto l'anno: per le visite è necessaria la prenotazione, tranne il sabato. Tutto il percorso è agibile ai portatori di handicap, compreso il capanno di avvistamento che si trova al Lago Nuovo».

Antonio Canu
Responsabile Wwf Settore Oasi e Aree protette



Arnie. La Riserva produce ottimo miele.





Il capriolo, simbolo della Riserva naturale.

Dove trovare "Amico Treno"

L'elenco delle rivendite in cui si può acquistare la rivista

Se non trovate "Amico Treno" in una edicola fra quelle elencate in questa pagina vi preghiamo di segnalarcelo utilizzando il tagliando riprodotto in calce. Vi invitiamo ad usare questo sistema tutte le volte in cui vi capita di non trovare la vostra copia di "Amico Treno", ci aiuterete così a controllare la distribuzione favorendo una presenza più mirata nelle edicole. Grazie.

RIVENDITE DI STAZIONE

ABRUZZO
Avezzano-Sulmona-Tagliacozzo
L'Aquila
Termoli-Vasto
Pescara
ALTO ADIGE
Bolzano-Vipiteno-Bressanone-Fortezza
Merano
BASILICATA
Potenza
CALABRIA
Gioia Tauro
Reggio Calabria
Lamezia Terme-Catanzaro
Cosenza
CAMPANIA
Napoli-Pozzuoli-Vesuviana-Mergellina
Avellino
Benevento
Aversa-Caserta
EMILIA ROMAGNA
Bologna-San Giuliano Piacentino
Faenza-Imola-Lugo-Castel Bolognese
Ferrara-Argenta-Bondeno
Forlì
Cesena
Rimini-Miramare-Viserba-Bellaria
Riccione-Cattolica
Modena-Carpi
Parma-Fornovo-Borgo Val di Taro-Fidenza
Piacenza
Ravenna-Russi
Reggio Emilia
FRIULI VENEZIA GIULIA
Udine-Gemona-Tolmezzo
Pordenone-Casarsa
Sacile
Trieste-Monfalcone-Cervignano
Gorizia
LAZIO
Ciampino-Capannelle
Roma Termini-Tiburtina-Laziali-Tuscolana-Trastevere P.ta S. Paolo
Ladispoli
Frosinone-Cassino
Latina-Borgo San Donato
Viterbo
LIGURIA
Chiavari-Camogli-Recco-S. Margherita-Rapallo-Levanto
Genova-Pegli-Sampierdarena-Arenzano
Imperia-Sanremo-Arma di Taggia
Ventimiglia
Sarzana-La Spezia-Santo Stefano di Magra
Diano Marina-Alassio-Albenga
Savona-Varazze
Loano-Pietra Ligure-Finale Ligure
LOMBARDIA
Milano Centrale-Garibaldi-Lambrate-Rogoredo-Bulliona-Bovisa-Nord Cadorna
Lodi-Melegnano-Codogno
Rho-Meda-Paderno D.-Palazzolo M.-Bovisio M.-Camnago-Cesano M.-Seveso-Novate-Bollate-Cesate-Seregno
Desio-Lissone-Monza-Renate-Arcore-Carnate-Villa Raverio
Bergamo-Ponte S. Pietro-Treviglio-Calolziocorte
Brescia- Rovato
Como
Lecco-Olgiate-Merone-Colico
Crema-Cremona-Soresina-Mantova-Suzzara
Mortara-Vigevano
Pavia-Voghera-Stradella-Sannazzaro-Broni
Chiavenna-Morbegno-Tirano-Sondrio
Busto A.-Legnano-Saronno
Varese-Tradate-Luino
MARCHE
Ancona-Falconara-Jesi-Civitanova
Senigallia
Fabriano
Alba Adriatica-Ascoli Piceno-S. Benedetto del Tronto
Porto S. Giorgio
Macerata
Pesaro
MOLISE
Isernia
Campobasso
PIEMONTE
Torino Porta Nuova-Porta Susa
S. Maurizio Canavese-Chivasso
Ivrea-Strambino-Caluso
Alessandria-Asti
Casale Monferrato-Valenza Po
Saluzzo
Tortona-Arquata Scrivia-Novi Ligure
Acqui Terme-Ovada
Cuneo-Mondovì-Fossano
Alba
Bra
Novara-Arona-Stresa
Domodossola
Vercelli-Santhià
PUGLIA
Eboli
Bari-Molfetta
Foggia-Barletta-San Severo
Trani-Bisceglie
Brindisi-Taranto-Lecce
SARDEGNA
Cagliari
Oristano
Sassari
SICILIA
Palermo-Termini Imerese-Cefalù
Agrigento-Aragona
Catania-Ragusa-Giarre-Caltagirone-Siracusa-Augusta
Messina
Trapani
TOSCANA
Empoli
Firenze
Prato-Porta al Serraglio
Arezzo-Terontola
Grosseto
Livorno
Viareggio
Lucca-Pontedera
Massa
Pisa
Siena
TRENTINO
Trento-Rovereto-Mezzacorona
UMBRIA
Perugia Ponte S. Giovanni
Spoleto
Foligno
Terni-Orvieto-Attigliano-Narni
VALLE D'AOSTA
Aosta
VENETO
Venezia-Mestre
Belluno-Calalzo
Feltre
Padova-Montegrotto
Treviso-Montebelluna-Castelfranco
Conegliano
Verona-Malcesine-Legnago-Peschiera-Vicenza
Rovigo

Potete inviare questo tagliando via fax ai numeri 02/72439464 - 02/72439280, oppure spedirlo in busta chiusa a:
Redazione "Amico Treno", corso Magenta, 24 - 20123 Milano.
Per comunicazioni urgenti, telefonate al numero verde 167-100650.
Per abbonarvi leggete le modalità illustrate a pag. 41.

NON HO TROVATO "Amico Treno"

DATA .....

EDICOLA .....

STAZIONE / LOCALITA' .....

Racconto del mese

Con le ali di una fiaba, planiamo su queste pagine dopo alcuni numeri di silenzio. Non che siano mancati i vostri racconti: in difetto è stato lo spazio tipografico, e nella lotta tra informazione e "intrattenimento" quest'ultimo è stato - parzialmente - sacrificato.

Vale la pena riprendere le poche regole per accedere a questa rubrica. I racconti inediti "sul (nel, con il) treno" devono essere inviati con plico raccomandato a: Redazione di "Amico Treno" - "Racconto del mese" - corso Magenta, 24 - 20123 Milano. Condizione per partecipare è che voi abbiate rinnovato l'abbonamento alla rivista. Ogni testo (non più lungo di 4mila battute) deve essere titolato dall'autore e corredato da: nome - cognome - indirizzo - comune di residenza - provincia - c.a.p. - telefono. La redazione non assume responsabilità alcuna per eventuali disguidi postali, smarrimenti, furti o casi di plagio.

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". Precisazione doverosa: una serie di buone ragioni - fra le quali la temperie attraversata dalle Fs nel periodo estivo - ci ha consigliato di rinviare la seconda edizione del Festival dall'autunno '97 alla prossima primavera. Onoreremo così gli impegni assunti con voi narratori.

Sul nostro sito Internet (www.amicotreno.com) potrete trovare i racconti più belli dei mesi scorsi: «Ricordi» di ***Nicola Cafarelli*** *(Popoli - Pescara), «Nichelino» di* ***Franco Fontana*** *(Milano) e «Destinazione Salsomaggiore. Dialogo improbabile tra un giornalista e un supereroe» di* ***Gianluca Fravolini*** *(Aprilia - Latina).*

Red il trenino e il passero gigante

di Adolfina De Marco - Mira (Venezia)

Il trenino Red correva tutto il giorno. Correva sempre sui binari; veloce veloce attraversava le belle città d'Italia e i suoi occhi stupivano di gioia quando entrava in una grande città con palazzi, fontane e giardini, e anche nei parchi dove salutava i bambini fischiando. Ma Red era gioioso anche quando d'estate attraversava i campi biondi di grano e d'inverno le montagne coperte di neve, che il sole faceva brillare. Tutti i giorni gli uccellini lo salutavano cinguettando, e Red fischiava felice correndo veloce veloce sui binari: - Fiii! Fiii! - salutava così. Un giorno di primavera però, sbucando da un tunnel, vide qualcosa di straordinario, che non aveva mai visto prima: su su nel cielo, sopra un grande prato fiorito, vide volare un passero gigante tutto colorato che librava nell'aria. Red avrebbe voluto fermarsi, ma quel giorno non poteva proprio, così quando arrivò sera tarda, invece di pensare al sole, alle belle fontane dai tanti zampilli, il suo sguardo era ancora nel cielo.

Il giorno dopo, imboccò lo stesso tunnel e corse più velocemente per l'ansia di rivedere il passero gigante, ma alzando gli occhi vide che erano più di uno. Li contò: cinque, sette, dieci, tutti coloratissimi volteggiavano sopra il Grande Prato Fiorito.

Quella notte Red non riusciva a dormire, e chiamò la Luna.

«Che cosa c'è che non va Red? Sei preoccupato? Non ti ho mai visto così triste».

«Di giorno, sopra il Grande Prato Fiorito, vedo grandi passeri colorati tenuti con un filo dai bambini; sono belli e brillano al sole, ma non cinguettano».

Allora la Luna accarezzandolo gli disse: «Caro Red, quelli che vedi non sono giganti che volano come passeri, si chiamano aquiloni e sono costruiti dai bambini che li fanno volare tenendoli legati ad un filo».

Red ascoltava attentamente: «Come dev'essere bello far volare un aquilone!», bisbigliò sottovoce, tanto che la Luna a stento sentì.

Chiuse gli occhi per dormire, e due lacrime galleggiarono sulle ciglia; la Luna si commosse. «Non ho mai visto Red così triste; gli aquiloni devono avergli suscitato una forte emozione».

Tornò nel cielo e pensò che in fondo non aveva mai fatto un regalo a Red il trenino, e un aquilone gli avrebbe fatto sicuramente piacere. La Luna rimase sveglia tutta la notte per raccogliere stelle nel cielo e quando ne ebbe un cestino pieno, prese un pezzo di nuvola, lo tagliò e ricamò un grande aquilone con le stelle; ricamò tutta la notte e prima che Red si svegliasse legò l'aquilone al trenino, per fargli una bella sorpresa.



L'orario cadenzato arriva anche in Francia

Con l'orario invernale le Ferrovie francesi hanno introdotto il cadenzamento sulla Parigi-Lione, la prima linea ad alta velocità transalpina, in servizio fin dal 1981. Dalle sei del mattino alle dieci di sera si susseguono regolarmente partenze ogni ora, con ulteriori corse alla mezz'ora durante la punta mattutina (fino alle 9.00) e serale (dalle 16.00 alle 20.00). Pur non essendo di molto cresciuto il numero di convogli impiegati (45 Tgv rispetto ai 43 precedenti), l'impiego di materiale a due piani (i Tgv "Duplex") determina un aumento del 30 per cento nell'offerta di posti a sedere in seconda classe. Questa innovazione si inserisce nella aggressiva politica commerciale voluta dal nuovo presidente della Sncf, Louis Gallois, volta a riempire comunque i treni, anche a costo di veder ridotto l'introito medio per passeggero. Difficile che la rotaia riesca a sottrarre ulteriore spazio all'aereo sulla Parigi-Lione, visto che il rapporto di forze è già ora di nove a uno in favore del treno, ma è possibile che riesca a far breccia sul mercato delle famiglie, che, per ragioni di risparmio, preferiscono ricorrere all'auto, pur essendo il tempo di viaggio su strada almeno doppio. Complice la scarsa densità della popolazione, le Ferrovie francesi sono state le ultime a convertirsi all'orario cadenzato sulle principali linee interne. Pionieri in questo campo, alla fine degli anni Sessanta, furono gli inglesi, seguiti nel 1979 dalle Ferrovie tedesche per il loro sistema intercity. Nella prima metà degli anni Ottanta furono gli svizzeri a cadenzare progressivamente l'intero sistema di trasporti, seguiti dalle Ferrovie belghe, olandesi, danesi ed italiane.

Il tram riconquista Sidney e Barcellona

Si allunga la lista delle grandi città che, dopo decenni di totale ostracismo, riscoprono le virtù del tram, tornandolo ad ospitare nelle vie cittadine. Negli ultimi mesi una moderna tranvia è entrata in funzione a Sydney, che sta preparando le proprie strutture di mobilità alle Olimpiadi del 2000, mentre a Barcellona un moderno convoglio bidirezionale, proveniente dalla città francese di Grenoble, ha cominciato a circolare a titolo sperimentale su un tratto di binario approntato sulla prestigiosa Diagonal, una delle maggiori arterie stradali della capitale catalana. A differenza dell'altra metropoli australiana, Melbourne, che ebbe la lungimiranza di conservare una delle più estese reti tranviarie del mondo, Sydney eliminò completamente le rotaie dalle sue vie per favorire la circolazione automobilistica, affidando il trasporto pubblico ai soli bus, coadiuvati da un buon servizio di treni suburbani e da frequenti corse di battelli ed aliscafi che incrociano nella famosa baia. Ma ciò non è bastato a risolvere i problemi del traffico e le autorità locali hanno dovuto fare marcia indietro, costruendo prima una linea a monorotaia sopraelevata ed ora rilanciando il tram. A Barcellona, invece, gli ultimi binari urbani erano scomparsi all'inizio degli anni Settanta, lasciando sopravvivere soltanto una breve linea a vocazione turistica (la "Tranvia Blau") alle pendici del colle Tibidabo. Pur disponendo del più vasto sistema di metropolitana presente nelle città mediterranee, Barcellona pensa ora di dotarsi di alcune linee su ferro in superficie per integrare la propria rete.

I consumatori criticano la qualità del servizio

Le organizzazioni europee di consumatori seguono con crescente attenzione i servizi ferroviari e non lesinano critiche alla qualità. In Germania la fondazione Warentest ha messo sotto accusa la tradizionale puntualità dei treni tedeschi, sostenendo che solo il 60 per cento dei convogli rispetta scrupolosamente l'orario previsto. A seguito di tale rivelazione, la direzione delle Ferrovie tedesche ha disposto il controllo sistematico di 15mila treni nelle 10 maggiori stazioni, constatando che effettivamente una fetta ragguardevole (14 per cento) denuncia ritardi compresi tra i 6 ed i 20 minuti, mentre una non trascurabile minoranza (2,8 per cento) sfonda addirittura il muro dei 20 minuti. Tra le città tedesche, Berlino presenta la situazione più critica, in ragione dei molteplici lavori di miglioria in corso nei territori dell'ex Germania orientale, ma anche in seguito alla notevole crescita del traffico ferroviario nella nuova capitale. Migliora, invece, la puntualità dei treni britannici, stando all'annuale censimento delle lamentele operato dal coordinamento delle associazioni di utenti d'oltre Manica. È presto, tuttavia, per dire che la privatizzazione della rete stia realizzando gli obiettivi di qualità promessi. Secondo Davis Bertram, presidente del Comitato consultivo degli utenti (Crucc), la minore frequenza dei ritardi è compensata, in negativo, dal peggioramento delle coincidenze, specie tra treni gestiti da imprese differenti, dalla imprecisione nelle informazioni, nonostante il coordinamento delle imprese concessionarie, e dalla riduzione nella composizione dei nuovi treni, che spesso costringe a viaggiare in piedi.

Riprende la "corsa" tra Londra e la Scozia

La "corsa alla Scozia" ha scritto pagine mitiche nella storia dei treni inglesi, fin dal secolo scorso e non sembra venire meno, ora che la parte settentrionale del Regno Unito ha conquistato la propria autonomia amministrativa. Da Londra si dipartono due grandi itinerari: uno lungo la costa orientale, via York e Newcastle, alla volta di Edimburgo, l'altro lungo la costa occidentale, via Crewe e Carlisle, alla volta di Glasgow. La distanza da percorrere in ambedue i casi è pressoché equivalente e poco superiore a quella che intercorre tra Roma e Milano. Fino alla prima metà del secolo due com-



pagnie private rivaleggiavano per poter offrire i migliori tempi di percorrenza, facendo ricorso anche a curiosi espedienti, quali il rifornimento d'acqua in piena corsa per le locomotive a vapore. La successiva nazionalizzazione delle Ferrovie britanniche non eliminò del tutto tale antagonismo: la linea di Glasgow venne elettrificata negli anni Settanta, riducendo a 5 ore il tempo di viaggio, ma la linea di Edimburgo, dal profilo più favorevole, rimase più veloce ed oggi può essere percorsa dai migliori treni in 4 ore e 15'. Il ritorno delle società private non poteva che rinfocolare le antiche rivalità. La Virgin Rail del miliardario Richard Branson, che adesso gestisce la linea occidentale sta ora ordinando 40 elettrotreni a cassa inclinabile per guadagnare un'ora e riconquistare il primato entro l'anno 2002. La società GNER, che gestisce i treni sull'orientale, si accontenta per il momento di un paio di "pendolini" soltanto, destinati agli itinerari montuosi a nord di Edimburgo. Da notare, in ogni caso, come tutte le migliorie siano state ottenute senza costruire nuove linee, ma sfruttando tracciati che risalgono alla prima metà del secolo scorso.

Quando gli utenti lavorano sui treni

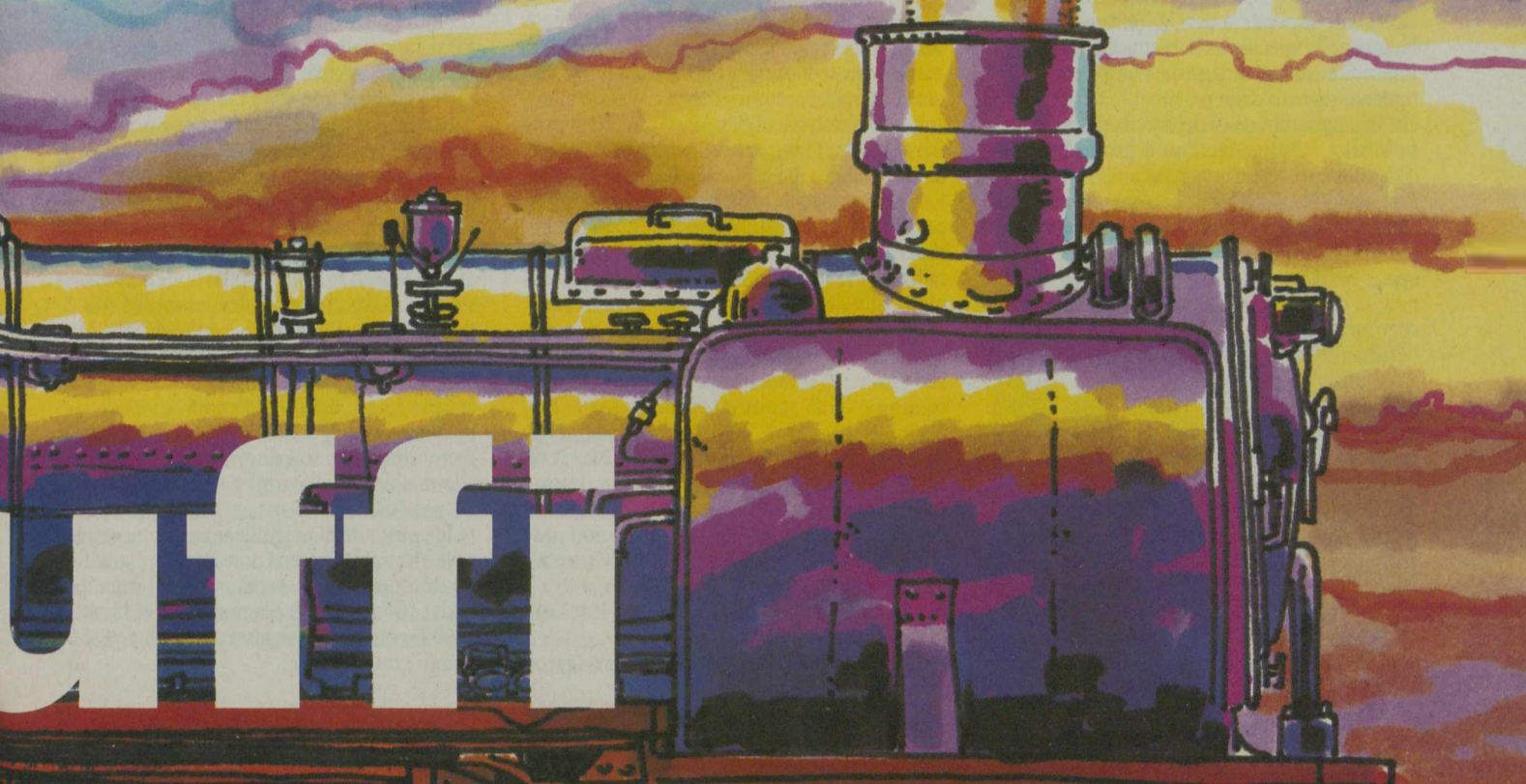
L'ingresso dei privati nella gestione delle ferrovie britanniche e la conseguente corsa alla riduzione dei costi in ogni modo possibile determina scelte finora impensabili nell'esercizio ferroviario. La direzione della Great Eastern Railways, cui fanno capo i treni che, in partenza dalla stazione londinese di Liverpool Street servono l'East Anglia, propone ai propri clienti di sostituire i capistazione negli scali minori, divenuti fermate impresenziate. L'utente-ferroviere dovrà scendere a terra ad ogni fermata, aiutare le persone anziane a caricare gli eventuali bagagli, provvedere alla chiusura delle porte non automatiche nei convogli più antiquati e segnalare al macchinista il consenso alla partenza. A fronte di questo impegno, il pendolare ingaggiato riceverà una (modesta) retribuzione (circa 15mila lire per ogni ora di servizio prestato) ma, soprattutto, potrà viaggiare gratuitamente, realizzando un risparmio non disprezzabile che, sulle destinazioni più lontane dalla capitale, può ammontare anche a 9 milioni annui. Ciò ha incoraggiato centinaia di persone a proporre la propria candidatura. I prescelti dovranno seguire un corso di abilitazione. Nonostante la dura opposizione dei sindacati e lo scetticismo del Comitato consultivo degli utenti, la sperimentazione è stata avviata e, se avesse successo, potrebbe essere imitata anche da altre reti private operanti sul territorio britannico. Per ora viene esclusa la funzione di controllo dei biglietti.

Il Talgo rilancia i treni notturni in Germania

Buon successo per il nuovo servizio "Intercity Night" sulla relazione Monaco-Amburgo. Nonostante la concorrenza dell'aereo, ma anche dei treni Ice diurni ad alta velocità, l'occupazione media ha superato l'80 per cento dei posti disponibili, con punte superiori al 90 per cento relativamente agli scompartimenti di lusso con doccia. Le Ferrovie tedesche si sono viste obbligate a tenere di riserva un convoglio di scorta per far fronte alle punte di traffico. Ciò conferma il successo della formula "treno-hotel", ovvero dell'offerta di qualità sulle relazioni notturne. Tuttavia, almeno per il momento, sono bloccati i programmi per l'introduzione di relazioni notturne tra la Gran Bretagna ed il continente a seguito di problemi tecnici, ma anche dell'incertezza sul mercato potenziale. Gli "Intercity Night" tedeschi sono composti con materiale Talgo di concezione spagnola (simile a quelli in servizio sulla relazione Barcellona-Milano). La direzione della DB ne ha ordinate 112 vetture per realizzare servizi commerciali anche sulle linee che da Berlino raggiungono Bonn (la capitale in fase di trasferimento) e Monaco di Baviera. Intanto i treni Talgo destano molto interesse oltre oceano, dove l'Amtrak, che gestisce il traffico passeggeri negli Stati Uniti, ha già avuto occasione di impiegarli tra Portland e Seattle e ne studia ora l'adozione anche tra Los Angeles verso San Francisco da un lato e verso Las Vegas dall'altro. Si tratta di due corridoi a forte traffico, dove finora il treno ha svolto un ruolo del tutto marginale, potendo contare su appena una coppia di corse diurne al giorno.

Anche la Russia verso il federalismo ferroviario

Il presidente russo, Boris Eltsin, ha approvato una vasta riforma nel settore dei trasporti ferroviari, che a Mosca fanno capo ad un apposito ministero. Vi è contemplato, tra l'altro, il passaggio alle autorità locali della responsabilità sul finanziamento dei servizi passeggeri regionali e suburbani. Il governo centrale ha invece promesso il mantenimento delle sovvenzioni ai servizi intercity, che talora hanno addirittura valenza transcontinentale, in ragione della sterminata estensione del territorio russo. Inoltre la riforma prevede la riduzione delle tariffe ferroviarie per il trasporto delle merci, quale misura di sostegno a molti settori dell'industria nazionale venutasi a trovare in difficoltà a seguito dell'applicazione di prezzi di mercato nel settore dei trasporti, dopo decenni di economia pianificata.
La contrazione della produzione, alla lunga, aveva finito col tradursi anche in una forte riduzione del traffico e degli stessi introiti derivanti dal settore merci per le Ferrovie russe. L'Union Internationale des Chemins de Fer, dal canto suo, ha approvato il programma di modernizzazione del corridoio ferroviario Helsinki-Tallin-Riga-Kaunas-Varsavia e della variante Riga-Kaliningrad-Danzica, quale strumento per la progressiva integrazione delle nazioni baltiche ex-sovietiche nell'economia europea.



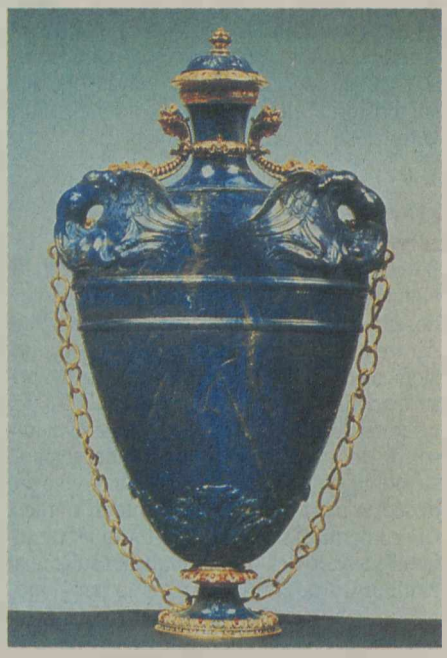
Da visitare in treno

a cura di Marisa Radogna

Magnificenza alla corte dei Medici

Arte a Firenze alla fine del Cinquecento

Firenze, Palazzo Pitti
Piazza Pitti
24 settembre '97 - 6 gennaio '98
Orario: dalle 9.00 alle 19.00 (chiusura lunedì)
Catalogo Electa
Informazioni: tel. 055/225843
Come raggiungere la sede espositiva. *A piedi: dalla stazione di Firenze S.M.N. proseguire, da via dei Panzani e via dei Cerretani, in direzione di piazza Duomo, attraversare la piazza, percorrere via Calzaiuoli fino in piazza della Signoria, superare il piazzale degli Uffizi e il Ponte Vecchio per arrivare in piazza Pitti (il percorso è di circa 1 km - 20 minuti). Con i mezzi pubblici: servizio urbano Ataf, linea B (frequenza ogni 10').*



Bernardo Buontalenti, *Vaso in lapislazzulo.*

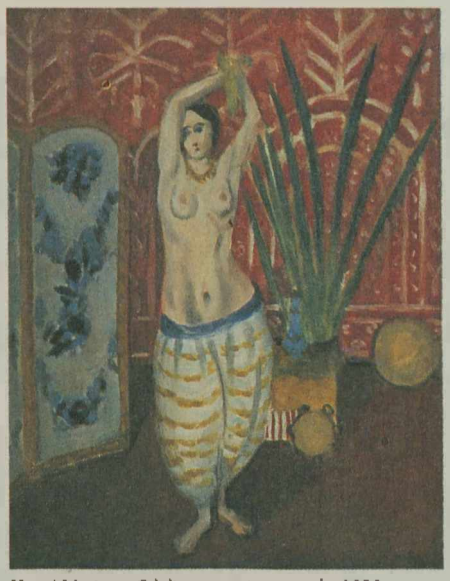
Le sale del Museo degli Argenti di Palazzo Pitti rievocano, in una ricercata ed inconsueta ambientazione scenografica, l'arte a Firenze nel Tardo Cinquecento. In particolare il convivere di committenza e collezionismo presso la corte medicea negli ultimi anni di Cosimo I e durante il principato dei suoi due figli maschi: Francesco I e Ferdinando I.
Un evento espositivo di respiro internazionale, pur nella specificità del tema trattato.
Il periodo storico indagato è complesso e fortemente segnato dalla personalità dei granduchi che, entrambi eredi del mecenatismo di casa Medici, caratterizzarono il proprio tempo con differenti scelte artistiche.
Francesco I arricchì la collezione principesca con tesori d'arte e rarità e incoraggiò la straordinaria fioritura delle botteghe di corte. La sua epoca ne riflette il gusto per gli oggetti raffinati, la curiosità per l'indagine scientifica e la sperimentazione.
Ferdinando I integrò il patrimonio con preziose raccolte, già prima che la morte del fratello (1587) aprisse inaspettatamente a lui, secondo figlio e già cardinale, la successione al granducato. Con Ferdinando, che più di Francesco volle e riuscì a dare continuità al programma politico economico del padre, la ricerca si indirizzò di preferenza al culto del sacro, in un clima condizionato dalle imposizioni della Controriforma.
La mostra traccia i contorni di quel periodo negli spettacolari ambienti della residenza medicea di Palazzo Pitti, i più adatti a riprodurre l'estremo splendore della civiltà artistica nella Firenze del Tardo Manierismo.
In una suggestiva ricostruzione, nuova nei criteri ma con forti richiami alla tradizione e al gusto dell'epoca, sono accolti e riuniti prestiti rari e significativi di musei italiani e stranieri.
Il progetto di allestimento dell'esposizione è stato affidato a Pier Luigi Pizzi, un grande talento della scenografia teatrale contemporanea, che ha lavorato in stretta collaborazione con il comitato scientifico, con l'intento di proporre soluzioni innovative per le sistemazioni museali.
L'iniziativa è stata realizzata in occasione del centenario del Kunsthistorisches Institut di Firenze. Cento anni dopo la fondazione, la città ha voluto rendere omaggio all'Istituto Germanico e alla sua biblioteca specializzata, prezioso laboratorio di ricerca. E ha voluto ricordare il contributo fornito dagli studiosi tedeschi alla conoscenza dell'arte del Cinquecento fiorentino e della scultura rinascimentale. Soprattutto la figura di Wilhelm von Bode, socio dell'Istituto e direttore generale dei Musei di Berlino dal 1904, che seppe adottare nuove scelte espositive, abbandonando la rigorosa separazione tra dipinti, sculture e arti minori prevista dalle rigide classificazioni dell'Ottocento.
Ai concetti del von Bode si è ispirato Pier Luigi Pizzi.
In un contesto inedito ritornano insieme e trovano il giusto risalto duecento opere, tra dipinti, sculture, bronzetti, disegni e manufatti.
L'epoca di Cosimo I è rappresentata dalla *Toeletta di Venere* (Stoccarda) del Vasari, dalla scultura di *Ercole e Anteo* di Bartolomeo Ammannati e dal modello del Bandinelli per il *Nettuno* della fontana di piazza della Signoria. L'arte secolare (*Cristo in preghiera* di Ligozzi) si alterna all'esaltazione della dinastia dei Medici (i bassorilievi del Giambologna e del Gaffurri).
Le predilezioni di Francesco I sono esemplificate da un gruppo di strumenti provenienti dal Museo di Storia della Scienza di Firenze (astrolabi, compassi, orologi). Armi da collezione turche e persiane, coralli rossi e neri, la maschera di giada di Teotucan, i corni di rinoceronte fanno rivivere lo Studiolo di Palazzo Vecchio, creato da Francesco e ispirato alla nordica *Wunderkammer*, la "Guardaroba", la "camera delle meraviglie", il luogo situato nel cuore dei palazzi principeschi, che custodiva gioielli d'arte e rare curiosità archeologiche, naturali, esotiche. Il riferimento allo Studiolo emerge attraverso le opere dei maestri che vi lavorarono (Giorgio Vasari con la *Fucina di Vulcano*, Franceso Morandini con l'*Età dell'oro*).
Un'architettura ottagonale rivestita di seta rossa allude alla Tribuna degli Uffizi, progettata dall'artista prediletto da Francesco I, Bernardo Buontalenti. In questa struttura ideata dal Pizzi sono collocate pitture e sculture (la *Madonna della seggiola* di Raffaello) che ornavano quello che fu il primo vero museo della Firenze medicea, nel quale si conservavano i capolavori delle collezioni di corte, oggi divisi in luoghi diversi secondo sistemi che hanno privilegiato principi storico-didattici.
Dal Bodemuseum di Berlino è ritornato il rilievo di Simone Mosca con la *Caduta di Fetonte*, dal Museo di Belle Arti di Budapest il *Cristo morto con due angeli* di Alessandro Allori, dagli Uffizi la *Medusa* di Caravaggio, dal Museo del Bargello di Firenze l'*Armatura di Francesco I*, da Dresda gli oggetti esotici e le porcellane cinesi, doni diplomatici dei Medici.
In queste opere, accanto ai vasi e ai tavoli in pietra dura, ai pezzi di oreficeria, agli arazzi, alle maioliche, alle armi da torneo, alla porcellana "medicea" bianca e blu, si può cogliere lo spirito della magnificenza e comprendere la risonanza internazionale dello "stile fiorentino", che nel quarantennio tra il principato di Cosimo (1569) e la morte di Ferdinando (1609) conobbe i maggiori consensi presso le grandi corti europee.

Henri Matisse

La révélation m'est venue de l'Orient

Roma, Musei Capitolini
Piazza del Campidoglio
19 settembre '97 - 20 gennaio '98
Orario: dalle 9.00 alle 19.00
(lunedì riservato alla visita guidata dei gruppi, su prenotazione)
Catalogo Artificio
Istituito servizio di prevendita dei biglietti d'ingresso con prenotazione.
Per informazioni sui punti vendita si può telefonare al n. 06/3200075.

Come raggiungere la sede espositiva. *A piedi (circa mezz'ora): dalla stazione di Roma Termini uscire su piazza dei Cinquecento, raggiungere via Nazionale, percorrerla fino a via IV Novembre e, da via Cesare Battisti, arrivare in piazza Venezia, attraversarla e salire le scale, dietro il grande monumento, che portano in piazza del Campidoglio. Con i mezzi pubblici: autobus n. 64.*



Henri Matisse, *Odalisca con pianta verde*, 1923.

Henri Matisse conquistò i propri mezzi espressivi, maturò la sicura forza di stile e l'intensità del colore puro, si rinnovò nei modi artistici e pervenne a più equilibrate risoluzioni congiungendo gli apporti di tutte le esperienze vissute: legami, influssi, suggestioni, emozioni, una varietà di aspetti che, interagendo, stimolarono la sua creatività, la curiosità insaziabile, lo studio del colore, gli effetti di luce e di volume, le intuizioni estetiche.
Sono proprio le sue affermazioni a indicarci i momenti evolutivi della ricerca: «La rivelazione, dunque, mi è venuta dall'Oriente. Quest'arte mi ha toccato e, davanti alle icone di Mosca, ho capito l'arte bizantina».
Come e quando Matisse incontrò l'Oriente? A quale Oriente indirizzò il suo sguardo? In che modo dialogò e si confrontò con la civiltà, la spiritualità e le culture orientali? A questi interrogativi vuole rispondere la grande mostra allestita nei Musei Capitolini di Roma.
Capolavori del Novecento sono ospitati negli spazi di uno dei palazzi della piazza michelangiolesca. Fuori, l'eredità rinascimentale. Dentro, un astro dell'arte contemporanea che da quella eredità volle prendere le distanze, rompendo con la tradizione classica, sfidandone e scardinandone le leggi.
Negli ambienti delle tre Gallerie (Archeologica, degli Orti Lamiani e dei Fasti Moderni), lasciati vuoti per restauro dopo il trasferimento delle collezioni archeologiche, l'Oriente "corrisponde" con l'Occidente, in un percorso che presenta lavori di Matisse e alcuni esempi dell'arte antica orientale, opere concesse generosamente in prestito da importanti musei e collezioni private.
Matisse conobbe l'Oriente in una serie ininterrotta di contatti e relazioni: nei musei e nelle esposizioni che visitò, nei pezzi raccolti da estimatori e appassionati, dal vivo e nelle riproduzioni, attraverso le riflessioni sull'arte e il dibattito intellettuale degli ambienti parigini. Ma soprattutto attingendo ai ricordi dei viaggi che scandirono la sua vita e la sua attività.
L'Oriente "si rivelò" a Matisse, gli rivelò possibili percorsi per distaccarsi dai canoni di una tradizione assimilata, per superare la riproduzione dell'apparenza, la mimesi. «Si trattava di smetterla con l'imitazione, anche con l'imitazione della luce». Nelle antiche tradizioni orientali, egli trovò la conferma per proseguire la propria indagine critica, l'incoraggiamento a "saltare il fossato" e quindi elaborare, in totale libertà ed autonomia, un sistema estetico rinnovato e coerente.
E nella successione delle sezioni in cui si articola la vasta rassegna romana, nello sviluppo della produzione di Matisse, si svela a noi spettatori un Oriente che è Cina e Giappone, Egitto e Persia, Bisanzio e Mosca, Africa e Andalusia. I riferimenti con il mondo orientale si arricchiscono procedendo nei diversi periodi presi in esame e si evidenziano talvolta in maniera più immediata (ad esempio nella sezione di "Lorette e le odalische", e poi ne *L'Asia*, 1946," o in *Interno in rosso di Venezia*, sempre del '46).
Altrove, ci vengono proposti da un raffronto diretto con i tesori dell'antichità. Così una delle opere più famose di Matisse, *La conversazione* (Ermitage, San Pietroburgo), si confronta con i simboli dell'arte cassita del *Kudurru di Melisi.HU II* (1200 a.C.) proveniente dal Louvre di Parigi; l'ampolla in vetro blu di manifattura iranica (1700 ca.) rimanda all'oggetto decorativo di *Scultura e vaso persiano* (1908, Nasjonalgalleriet di Oslo); gli elementi dell'arte copta del *Ritratto di donna* (Egitto, Fayyum 350 d.C.) si ritrovano in *Testa di Lorette*.
Dopo la prima sala (gli inizi del Novecento: *Vasellame e frutta*, una piccola natura morta dai colori violenti, decisamente pre-fauve, in contrasto con i toni più scuri di *La giapponese*), incontriamo una tela di grandi dimensioni, *Il porto d'Abaill*, in cui singole pennellate di colore intenso, come tessere di un mosaico, ci confermano il rapporto di Matisse con l'estetica decorativa neoimpressionista e la tecnica divisionista. Di seguito, due dipinti realizzati a Collioure ci introducono nel periodo fauvista: il paesaggio de *La Moulade*, e *Signora sulla terrazza* caratterizzato dall'essenzialità della composizione e dai contorni colorati. A fianco a quest'ultimo quadro c'è *Strada a Biskra* (1906, Statens Museum for Kunst di Copenaghen), posto di fronte a *Vaso a due anse* (1907).
Nel maggio del 1906 Matisse viaggiò in Algeria, per rapportarsi con l'Oriente e «ricavare qualcosa di nuovo». Tornando, trasse dai ricordi di quel paese una grande voglia di dipingere e si occupò esclusivamente della pittura, nella speranza di vedere più lontano - disse - e soprattutto di riunire ed organizzare le proprie sensazioni. Nacquero così alcune nature morte, esposte nella terza sezione, nelle quali gli oggetti orientali che il pittore aveva portato con sé dal viaggio algerino (tappeti da preghiera arabi, ceramiche, stoffe) diventano soggetti delle composizioni (*Vasi e frutta su un tappeto rosso e nero*). Sulla stessa parete *Le cipolle rosa*, germoglianti in primo piano davanti alle brocche di ceramica e alla statuetta nascosta, si accostano alla figura femminile di *Nudo rosa*. Proseguendo nell'itinerario, si presenta l'immagine della figlia di Matisse, *Marguerite* (1906-1907, Museo Picasso di Parigi), che colpisce per l'espressività e il taglio orientale degli occhi. In *La famiglia del pittore* i tratti stilizzati dei volti, le dimensioni dello sfondo, i motivi floreali rimandano alla tradizione decorativa islamica (fu l'arte islamica a suggerirgli lo spazio plastico che lo aiutò ad uscire dalla pittura intimista).
Più volte Matisse ritornò retrospettivamente ai suoi soggiorni in Marocco, per sottolinearne il peso nell'approfondimento della ricerca. Tra i quadri di Tangeri presenti in mostra spiccano gli effetti luminosi di *La palma* (1912, National Gallery of Art Washington), i richiami alle icone russe in *Amido e Zorah in piedi*, quelli alle monete bizantine, nella resa espressiva della figura, in *Riffano in piedi*.
Con *Pianista e giocatori di dama* del 1924 raggiungiamo il periodo di Nizza: Matisse si è incamminato verso la «vera pittura», ritornando alla concezione classica, non senza incertezze e conflitti.
In direzione di altre soluzioni, scorrono - tra disegni e incisioni - le grandi "avventure" del pittore: i ritratti, gli ovali senza volto, i nudi, i dipinti di interni (da *Interno con vaso etrusco* del 1939 alla luce infuocata di *Interno con raggi di sole* del '42). Il percorso ci riserva composizioni di particolare efficacia (*Il sogno*, 1939-40; *Le silenc habité des maison*, 1947), per chiudersi con la nuova tecnica delle *gouaches découpées*, carte colorate e ritagliate (*L'eschimese*, *Maschera giapponese*, *Nudo blu in piedi*).
Lasciamo Matisse, il "sarto della luce", e quando usciamo nell'autunno romano abbiamo ancora dentro i riflessi dell'Oriente.



Henri Matisse, *La famiglia del pittore*, 1911.

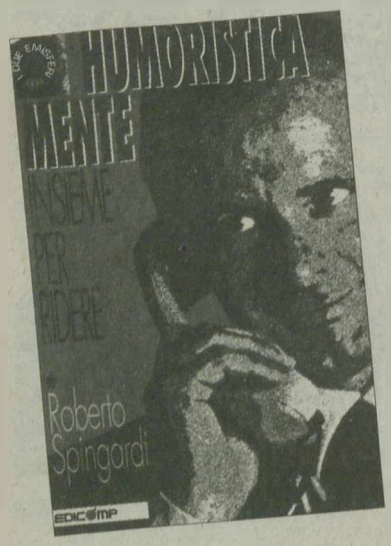

ERITREO CAZZULATI
di Enzo Lunari ©
www.enzolunari.it
SIGNORI BIGLIETTI PREGO...
?
MA... SCUSI, LEI... LO SA CHE HA SBAGLIATO TRENO??
COME FA A DIRLO? LEI SA DOVE ABITA MIA CUGINA ADELINA?
SUA CUG... COSA C'ENTRA SUA CUGINA ADESSO?
È LEI CHE STO ANDANDO A TROVARE
SAPETE, È LA SUA FESTA E SE NON CI VADO... È COSÍ PERMALOSA QUELLA DONNA!!..
MA LEI LA CONOSCE BENE O LA CONOSCE SOLO DI VISTA?


PERCHÉ DOVREI CONOSCERLA? IO NON NE SO NIENTE DI SUA CUGINA
AH BE', DATO CHE LEI MI DICE CHE HO SBAGLIATO TRENO PENSAVO CHE ALMENO DOVE ABITA LO SAPESSE...
CAPO SIGNORE, IO LE STO SOLO DICENDO CHE CON QUESTO TRENO A IMBERSAGO NON CI ARRIVERÀ MAI!
LO SPERO BENE!
COSA DOVREI ANDARCI A FARE A IMBERSAGO? NON CI CONOSCO NESSUNO A IMBERSAGO
È A INVERIGO CHE DEVO ANDARE. È LÍ CHE ABITA MIA CUGINA, E INFATTI QUESTO TRENO CI VA!
SANTO CIELO! MA LEI HA UN BIGLIETTO PER IMBERSAGO...!
EH CERTO! AL MOMENTO DI COMPRARLO MI SONO CONFUSO E HO DETTO IMBERSAGO INVECE DI INVERIGO
MA NON CE L'HO CON QUELLO DELLA BIGLIETTERIA: PENSO CHE LUI FOSSE IN BUONAFEDE...
PIUTTOSTO LEI CHE SE N'È ACCORTO, DOVEVA DIRMI: «CAPO SIGNORE, LEI HA SBAGLIATO BIGLIETTO E NON: «HA SBAGLIATO TRENO» COL RISCHIO DI METTERMI FUORI STRADA!!
O GESÚ...!
BEL TIPO QUELLO LÍ! VUOLE CHE VADA PER FORZA A IMBERSAGO PER FAR PIACERE A LUI

Da leggere in treno

a cura di Carlo Pino e Daniela Cremona

Questo libro, come scrive Rossana Pace nella presentazione, è una raccolta di racconti umoristici che hanno una caratteristica in comune: ognuno di noi potrebbe essere stato protagonista delle situazioni narrate. «Perché non l'ho scritto io?», potremmo dunque esclamare dopo questa affermazione. La risposta è di sconcertante semplicità: forse non siamo dotati della sensibilità necessaria per riconoscere il "lato" ironico nella vita di tutti i giorni.
Tale capacità non manca certo all'autore che, tradendo la sua appartenenza alla *famiglia* dei ferrovieri, ambienta la narrazione degli episodi nello scompartimento di un treno, e illustra le pagine con gradevoli disegni in bianco e nero che ci raccontano di viaggi e stazioni di inizio secolo.
Ma è proprio leggendo la raccolta di Roberto Spingardi che potremo iniziare il nostro *allenamento* al senso dell'umorismo, divertendoci a seguire la discussione tra il controllore e un viaggiatore che non vuole pagare il biglietto per il suo piccolo cane (sostenendo che, per la tariffa Fs, il cucciolo dovrebbe essere considerato alla stregua di un cucciolo d'uomo della stessa età); tifando per "Cucchi" contro il direttore dell'albergo che vuol costringerlo all'uso di giacca e cravatta, nell'episodio titolato "Voglia di casual"; soffrendo con Gianfranco e Roberto alle prese con impossibili diete vanificate da fine settimana culinari (in "Dimagrire insieme"); simpatizzando per i topi d'auto, in "Business is business"; scandalizzandoci per le pretese assurde del *legittimo titolare* del posto della partita Italia-Jugoslavia di pallavolo alle Olimpiadi di Atlanta (in "Ciò che mio è mio") ecc.
Per coloro che proprio non fossero riusciti a ridere fino alla fine, Spingardi correda la sua raccolta con dei "Consigli per ridere" (una sorta di bibliografia e filmografia essenziali). Per chi non dovesse ancora farcela... non c'è proprio speranza!
Humoristicamente. Insieme per ridere ha ricevuto quest'estate il Premio letterario Città di Tuscania, "Un libro per l'estate".



● **Roberto Spingardi**
Humoristicamente. Insieme per ridere
Roma, Edicomp
94 pagine, 19.500 lire



Particolarmente intrigante, per noi, il titolo del romanzo che ha rivelato al grande pubblico Andrea De Carlo e che esce ora in edizione economica. Il treno non è però il protagonista di queste pagine: Giovanni, arrivato a Los Angeles senza quattrini e senza prospettive, viene ospitato dapprima da Tracy e Ron, una coppia di americani conosciuti durante una vacanza. La convivenza nel piccolo alloggio, ubicato troppo vicino ad una *freeway*, non è comunque destinata a durare a lungo.
Assillato dal bisogno di trovare il denaro per pagare l'affitto, il protagonista comincia la giostra di lavori precari che lo portano prima a fare l'uomo-sandwich, indossando il travestimento di un biscotto macrobiotico, e poi il cameriere in un ristorante italiano. E da *Alfredo's*, tra una selva di avidi camerieri messicani che squadrano in anticipo i clienti per misurare la consistenza delle mance, incontra Jill, la cassiera del ristorante con la quale andrà a vivere per lungo tempo.
Giovanni non è però tipo da rassegnarsi ad una monotona esistenza; dopo qualche tempo getterà nel bidone della spazzatura la divisa di cameriere, si separerà da Jill e affronterà ancora una volta a mani nude l'America. Troverà presto un nuovo lavoro come insegnante d'italiano che, casualmente, gli aprirà le porte verso un ambiente molto diverso da quelli fino ad allora frequentati: il mondo dello spettacolo. L'occasione gli verrà fornita materialmente dalla sua attrice preferita, Marsha Mellows, cliente della scuola di lingue, intenzionata ad imparare l'italiano.
Un racconto denso di ritratti di un'America vista dall'*interno*, con i suoi piccoli drammi (i fallimenti di Ron, ma anche quelli di Giovanni), gli ambienti e i modi di vivere diversissimi fra loro (le periferie squallide, solcate dalle freeway e le scintillanti ville hollywoodiane), che non deve assolutamente sfuggirci.

● **Andrea De Carlo**
Treno di panna
Milano, Mondadori
256 pagine, 6.900 lire

La vicenda di Arrigo (Rigo) Pomponazzi intercetta la crisi dell'Italia degli anni Ottanta e Novanta svolgendosi in terra di "Beanza", trasfigurazione letteraria di un lembo di Lombardia. Qui la corruzione si è insinuata e ha dilagato traducendosi in "trafficucci" e "concussioncelle", neanche degni dell'attenzione dei magistrati di "Palmi Netti", tuttavia bastevoli a dissolvere radici e tradizioni. Benessere, dunque, pagato al prezzo di omologazione, straniamento, perdita di valori, ferite non sanabili al territorio urbano e rurale. Rigo è un industriale cravattiere di raffinata formazione umanistica, sceso nell'agone politico perché illuminato da un'utopia socialista dai concreti lineamenti "beanzoli" e rispettosa dell'insegnamento dei padri. Angustiato da conflitti finanziari politici e familiari, il protagonista riesce a salvare la propria azienda sfiorando la corruzione, e di questo non saprà darsi pace. Il suo travaglio vira verso l'astrazione ascetica, dilatando il senso della colpa fino ad un'ansia di giustizia che non ammette patteg-

giamenti: «Per me questo non è tempo di combattimenti ma di castigo, che è la premessa all'espiazione, e questa a sua volta è premessa alla rinascita». Rigo non rinuncia dunque al sogno "beanzolo" e consuma la sua impazienza alla ricerca di una esemplare punizione divina e terrena che non sarà compresa, ma schernita fino a mutare la sua tragedia in commedia grottesca e allucinata.
Giancarlo Buzzi, dirigente e consulente di importanti società, stimato saggista letterario, è uno scrittore schivo e privo di brama presenzialistica; pochi sono infatti i suoi romanzi precedenti: *Il Senatore* (Feltrinelli, 1958), *L'amore mio italiano* (Mondadori, 1963) e *Isabella delle acque* (Scheiwiller, 1977). In questa sua ultima opera, i temi di attualità trascolorano nelle ansie che da millenni angosciano l'umanità attraverso il filtro corrosivo dell'ironia e del sarcasmo. Il lettore che supererà lo spaesamento delle prime pagine si troverà singolarmente attratto da un linguaggio colto che si dispiega in raffinatissime costruzioni, rifrangendosi in arcaismi, neologismi e forme gergali. Frammenti di latino altomedioevale, liriche spagnole, espressioni inglesi e francesi unite a frasi dialettali non sono vacue ostentazioni, ma materia viva manipolata da un virtuoso artigiano del linguaggio e trasmutata in uno stile personalissimo ed affascinante. C'è stato chi nella scrittura di Buzzi ha trovato rimandi a Gadda, Bacchelli, Joyce o Beckett. Noi, che non sapremmo risalire alle fonti attraverso i sentieri impervi della critica e della filologia, ci limitiamo a constatare per intuizione che questo è uno dei romanzi più interessanti dell'ultima stagione editoriale.



● **Giancarlo Buzzi**
L'impazienza di Rigo
Firenze, Camunia Editrice
358 pagine, 29mila lire

Sconcertante inno alla vita giunto a noi dalle condizioni più estreme che un umano possa raggiungere. Jean-Dominique Bauby (1952-1997) era redattore capo di *Elle*; l'8 dicembre 1995 è stato colto da una rarissima forma di ictus denominata *locked-in syndrom*: mente perfettamente funzionante imprigionata in un corpo quasi perfettamente immobile. A Bauby rimane solo il controllo dell'occhio sinistro, dell'olfatto, dell'udito e la parziale rotazione della testa.
Risalito dal coma, diradata ogni illusione di guarire, Jean-Do si aggrappa a ciò che la vita gli ha lasciato: un pensiero che «può vagabondare come una farfalla» e rendere meno opprimente un corpo-scafandro disarticolato e sofferente. Inizia dunque a comporre il diario di questo «viaggio immobile» attraverso quell'occhio sinistro, rimasto unico organo comunicante. Un battito di ciglia = sì; due = no; un altro per fermare una lettera dell'alfabeto, che gli viene scandito secondo l'ordine di frequenza in lingua francese: ESARINTULOP... Nasce così questa meravigliosa testimonianza di una mente rimasta libera di tornare ad un ricordo, un odore, un sapore, una pagina letta, e lucidamente pronta a cogliere i comportamenti di medici, infermieri, degenti, amici, a spiare le reazioni dei figli e a vigilare sui minimi smottamenti del proprio animo.
Sorprendente è la forza di quest'uomo che non si rassegna ad essere considerato un vegetale, struggenti sono la leggerezza nel descrivere le sensazioni più dure, la poesia l'ironia e il pudore con cui stempera la malinconia più cupa, e l'umanità che non si dissolve nonostante la sofferenza.
Sia che attraversiate banchi di angoscia, sia che percorriate momenti solari, questo libro vi lascerà qualcosa.



● **Jean-Dominique Bauby**
Lo scafandro e la farfalla
Milano, Ponte delle Grazie
126 pagine, 18mila lire

Attilio Brilli, ordinario di Letteratura americana all'Università di Siena, si è costruito una discreta fama come esperto di letteratura di viaggio, in gergo detta odeporica. Quale *archeologo del turismo*, collocandosi al crocevia che unisce letteratura, antropologia e sociologia, Brilli affonda la propria indagine fino al XVI secolo. A partire da quegli anni si registrano infatti i prodromi di quell'imponente fenomeno conosciuto come Grand Tour, cioè il viaggio di istruzione e formazione compiuto dai rampolli delle famiglie aristocratiche attraverso l'Europa, e l'Italia in particolare. Un nuovo genere di viaggiatore inizia così a calcare le polverose strade europee - già percorse da pellegrini, mercanti e banchieri - mosso dalla curiosità e dal bisogno di evasione, sensibile al richiamo della cultura classica, che pone l'Italia come meta naturale. Il Grand Tour diventa prassi diffusa nel Settecento e si protende fino alla metà del XIX secolo, quando la possibilità di più veloci collegamenti ferroviari coinciderà con una metamorfosi profonda del senso, della filosofia e delle finalità del viaggio. Rievocare le voci di Montaigne, Goethe, Defoe, Byron, Keats, Schelling, Ruskin - solo per citare i nomi più conosciuti - e sfogliare i diari e le guide più consultati da chi si avventurava nel Tour assicura un'escursione davvero intrigante nel passato. Non solo. Questo esercizio diventa anche prezioso per ricostruire e rendere visibili quegli stereotipi sul viaggio che si sono sedimentati nei nostri pensieri. Brilli, oltre che fidato mentore, è infatti uno scaltrito "imagologo" o - per dirla con i termini più abusati - esploratore dell' "immaginario collettivo". Di lui segnaliamo due saggi, entrambi pubblicati dalla casa editrice il Mulino.
Quando viaggiare era un'arte (1995) è divenuto ormai un piccolo classico sulla letteratura di viaggio ed offre uno spaccato interessante della società europea in epoca moderna. Il testo tratteggia la storia artistica e letteraria del Grand Tour attraverso il mutare delle tensioni estetiche che la sottendono dal tardo rinascimento, al secolo dei Lumi fino al romanticismo. Piacevolissime sono le pagine che descrivono gli aspetti concreti del viaggio: gli itinerari più battuti e i pericolosi valichi alpini, gli arredi e i corredi, le carrozze e i vetturini, le guide e le mappe, le dogane e i passaporti, i bollettini di sanità e gli scambi monetari, il guardaroba ed i pennelli, i briganti e gli ospitanti, le stazioni di posta e le locande. A chiusura troviamo una ricca bibliografia che, nel caso della letteratura di viaggio, non è ornamentale, ma terreno di scoperta fecondo per chi volesse approfondire in altre direzioni gli stessi testi.

Il viaggiatore immaginario. L'Italia degli itinerari perduti è invece stato pubblicato da pochi mesi. Contro la natura coattiva del turismo organizzato, Brilli consiglia di «svincolarsi dalla consuetudine del viaggio come ineludibile scadenza e ossessionante rito di consumo». In alternativa propone itinerari che consentono una dimensione creativa, non solo spostamento nello spazio, ma anche - per usare parole di Huxley - «escursione nel tempo attraverso la storia del pensiero», non tentativi di sgombrare la mente, ma attività d'intensa, appassionata e coinvolgente ricerca. E con amoroso trasporto il ricercatore evoca il *genius loci* di splendide città e località "minori" dell'Italia centrale, così come si manifestò agli occhi dei primi viaggiatori stranieri. Forse in questo testo il linguaggio dello studioso si involve e si colora di uno snobismo che nuoce ai pur ottimi suggerimenti ed al paziente lavoro di indagine. È comunque un notevole supporto a buone letture e buoni viaggi che ci sentiamo di consigliarvi.



● **Attilio Brilli**
Bologna, il Mulino
Quando viaggiare era un'arte
184 pagine, 18mila lire

Iniziative

NOTIZIE

Festeggiamenti per la Sulmona-Isernia

Come avevamo anticipato ai nostri lettori sul numero 7/97 (pagg. 40-41), il centenario della linea Sulmona-Isernia è stato celebrato nello scorso mese di settembre con una serie di iniziative. Due treni d'epoca sono partiti da Sulmona e Isernia diretti a Castel di Sangro: nelle stazioni dei comuni attraversati dalla linea addobbate a festa, i ragazzi delle scuole elementari accompagnati dagli insegnanti, i sindaci con le fasce tricolori e una festosa banda hanno annunciato l'arrivo del treno dando vita ad una manifestazione che si è protratta per tutta la giornata del 18 settembre. L'avvenimento è stato suggellato dai rintocchi delle due campane, celebrative del Giubileo, create per l'occasione e ora esposte nelle stazioni di Sulmona e Isernia per ricordare il primo centenario della linea.
A Castel di Sangro si è svolto un convegno sul tema: *Ferrovia Sulmona-Isernia: Ambiente, Storia, Turismo* durante il quale è stata evidenziata la valenza turistica della linea ed è stato ribadito che gli Enti locali dovranno dotarsi di strumenti legislativi per promuovere l'uso del treno e lo sviluppo turistico delle zone attraversate dai binari, con progetti mirati che esaltino la funzione del treno quale mezzo per scoprire la geografia, la cultura e la storia dell'Abruzzo e del Molise, come già felicemente sperimentato su altre linee secondarie d'Europa.



In tal senso si attende l'intervento decisivo dei Ministeri dell'Ambiente e del Turismo che hanno già allo studio il progetto "Treno dei Parchi". Intanto, in occasione del centenario, la Regione Abruzzo, le Province di L'Aquila e Isernia e le Fs hanno sottoscritto un Protocollo d'Intesa per il rilancio in chiave turistica dell'intera zona anche attraverso la linea ferroviaria.

Dario Recubini

Servizio ferroviario metropolitano di Monza: 16 treni giornalieri in più

È un esempio di contratto integrativo di servizio quello stipulato dall'Amministrazione comunale di Monza con il Trasporto locale Fs di Milano per l'intensificazione del servizio ferroviario nella tratta tra le stazioni di Monza e di Sesto San Giovanni. In questa località avviene l'interscambio con la linea 1 della metropolitana milanese. Il servizio è iniziato, a carattere sperimentale per il primo anno, a partire dallo scorso mese di settembre, con l'effettuazione tutti i giorni di otto coppie di treni in più rispetto all'offerta oraria ordinaria tra Monza e Sesto.
I treni in più vanno a coprire anche fasce orarie in cui è possibile soddisfare la domanda dei viaggiatori saltuari o che si spostano in orari di minore frequentazione.
Per il servizio integrativo vengono impiegate ALn con una capacità media di 200 posti a sedere per treno, di sola seconda classe.
Tra le due località circolano ora, nei giorni feriali, più di 170 treni nei due sensi (il servizio inizia alle cinque del mattino e termina all'una di notte).
La Città di Monza ha chiesto alle Fs l'intensificazione del servizio ferroviario nell'area metropolitana e ha deliberato un contributo annuale alle Fs di oltre 370 milioni per le otto coppie di treni in più a integrazione e intensificazione dell'orario esistente. Il contributo del-

BASILICATA IN TRENO PER I RAGAZZI DI CHERNOBYL

Da qualche anno, numerose famiglie italiane sono coinvolte in una lodevole avventura: "adottare" nel periodo estivo ragazzi provenienti dalla zona di Chernobyl. Un'esperienza positiva, arricchita nel '97 da un'iniziativa della Divisione trasporto locale delle Fs, che ha voluto accogliere favorevolmente le richieste pervenute da diverse associazioni e amministrazioni locali interessate al "progetto Chernobyl".
Per la prima volta i ragazzi ucraini hanno potuto viaggiare gratuitamente sui treni regionali e diretti e sugli interregionali "verdi" e conoscere le nostre regioni anche dal finestrino. La Direzione Fs della Basilicata si è attivata nel migliore dei modi per divulgare l'offerta e molte famiglie hanno organizzato con i bambini ospitati piacevoli ed interessanti escursioni in treno, lungo un itinerario per gli splendidi castelli di Lagopesole e Melfi.
L'iniziativa si ripeterà nel 1998.

Mario Picciani

la Città di Monza è stato calcolato sulla base dei treni/chilometro effettuati per il servizio integrativo e remunerati dall'Ente locale interessato sulla base delle tabelle previste dal vigente Contratto di servizio tra lo Stato e le Fs Spa. Gli introiti da traffico del servizio ferroviario metropolitano di Monza, secondo le tariffe in vigore delle Fs, vanno a questa azienda. Questo servizio «è il primo passo concreto per agevolare il collegamento pubblico con Milano», ha dichiarato l'Assessore alla Viabilità del Comune di Monza, Angelo Longoni.
I due firmatari hanno convenuto di valutare l'istituzione di un servizio finalizzato agli spostamenti in occasione del Gran Premio automobilistico di Formula Uno che si svolge all'autodromo di Monza la prima domenica di settembre. Idea già attuata per l'ultima edizione del Gran Premio d'Italia dello scorso 7 settembre, quando il Comune di Monza ha commissionato e pagato alla Direzione regionale Fs della Lombardia 14 corse di treni da Milano per la stazione di Lesmo (che si trova a poche decine di metri dagli ingressi dell'autodromo) e 9 corse in senso inverso destinate al trasporto gratuito degli appassionati. Quest'anno, i passeggeri trasportati sono stati in totale 12.460, rispetto ai 10.750 nel '96 e agli 8.700 nel '95. Il servizio ferroviario istituito per l'occasione è servito ad allentare la morsa della marea di auto altrimenti in marcia per la pista automobilistica di Monza.

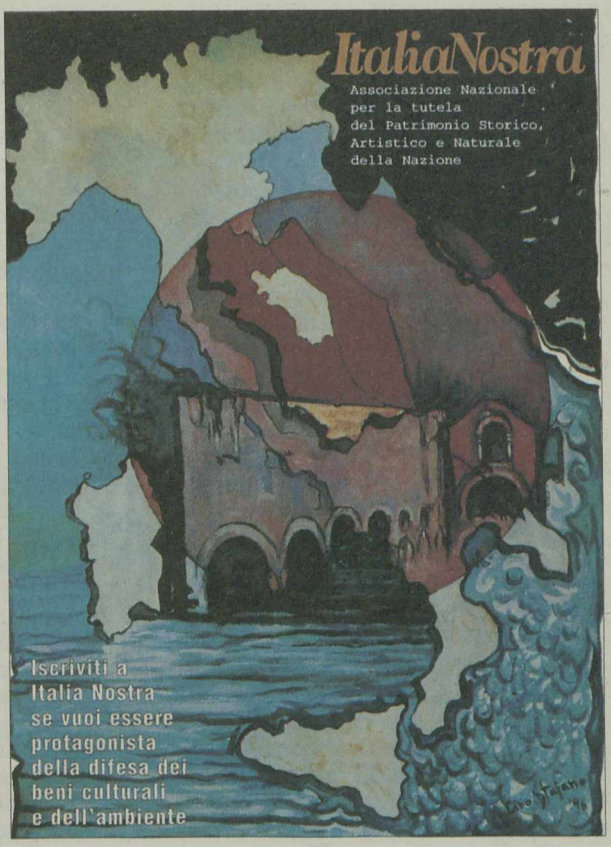
G. Battista Rodolfi

Bergamo: iniziative per valorizzare il trasporto pubblico

L'Atb, l'Azienda trasporti urbani di Bergamo, festeggia in questi mesi i 90 anni di vita e lo fa con una serie di manifestazioni che si discostano dai soliti cerimoniali. Ha scelto infatti di celebrare l'avvenimento parlando alla gente del trasporto pubblico e della funzione rilevante che esso svolge nello sviluppo di una città e della sua area urbana. Ad ottobre nell'ex Ateneo a **Bergamo Alta** è stata inaugurata una mostra dedicata ai 90 anni di trasporto pubblico a Bergamo, che illustra in sei sezioni la storia del trasporto urbano in questa città, divisa tra il colle e la pianura e dotata di due funicolari gestite dalla stessa Atb. Dalla prima sezione che documenta l'esigenza di collegare città alta con città bassa nella seconda metà dell'800, la storia si snoda fino all'ultima sezione, quella del futuro dell'azienda e del trasporto pubblico a Bergamo, con la nuova sede, il tram veloce per le Valli, le ipotesi e le proposte del piano dei trasporti, in cui si parla del ruolo della ferrovia, oggi penalizzata dal punto di vista delle infrastrutture.
«Abbiamo pronto un libro che si basa anche sull'archivio storico aziendale», dice Gian Battista Scarfone presidente dell'Atb: *L'Azienda Trasporti di Bergamo: 1907-1997*, coordinato a quattro mani dal professor Zaninelli dell'Università "Cattolica" di Milano e dal professor Graziola dell'Università di Bergamo.
Informazioni: Segreteria Atb, tel. 035/255235.

G. B. R.

Marche: un trenino del passato, un progetto per il futuro



Potrebbe sembrare strano ma, mentre si parla con insistenza di tagliare i rami secchi, c'è chi è fermamente convinto dell'importanza di una ferrovia all'interno del proprio territorio.
Italia Nostra (Sezione di Fermo - AP) vuole riproporre all'attenzione la storia della ferrovia Porto S. Giorgio-Fermo-Amandola (1908-1956), documentando l'attuale stato di conservazione delle strutture e lanciando alcune ipotesi per evitarne l'ulteriore degrado, con l'auspicio - anzi - di un possibile recupero.
Un percorso, quello lungo la ex ferrovia, che si sviluppa dal mare Adriatico ai Monti Azzurri, con paesaggi incantevoli: Lago di S. Ruffino, Abbazie delle Valli del Tenna e dell'Aso, Cascate dell'Infernaccio, Lago di Pilato e Monte Vettore fino al Parco nazionale dei Sibillini. Affiora così l'ipotesi di ripristino della ferrovia a scopo turistico-ambientale e per traffico pendolare, oppure la possibilità di destinare il vecchio tracciato a pista ciclabile.
Per ricordare la ferrovia Porto S. Giorgio-Fermo-Amandola, aperta nel 1908 con solo 4 anni di lavori con locomotive a vapore, elettrificata nel 1927-28 e chiusa nel 1956, *Italia nostra* ha organizzato una mostra intitolata *Il Trenino dei Sibillini ieri, oggi, domani...*
Allestita presso le sale di Villa Vitali di **Fermo** (AP) e inaugurata sabato 25 ottobre con la partecipazione del presidente nazionale di *Italia Nostra*, Floriano Villa, e degli Enti patrocinatori, l'esposizione resta aperta per alcune settimane, soprattutto per la visita delle scolaresche.
La rassegna comprende: una *sezione storica*, con documenti di archivio relativi alla nascita del progetto-treno; una *sezione grafica*, con elaborati progettuali relativi allo studio del tracciato e ai vari progetti architettonici (stazioni, caselli, ponti); una *sezione tecnica*, riguardante il funzionamento meccanico del treno stesso e le sue modifiche nel tempo; una *sezione di memoria storica e testimonianze*.
La mostra sarà quindi resa itinerante nei comuni della Valle del fiume Tenna, seguendo il percorso del treno, allo scopo di sottolineare un'unità territoriale e culturale comunque esi-


Fermo
Partenza del Treno da Porta S. Lucia

stente. L'iniziativa diventa in tal modo, per ciascuna località, strumento di conoscenza e di valorizzazione della realtà storica, urbanistica, architettonica e culturale. E l'immagine del treno, con tutto il bagaglio tecnico, architettonico e di memoria storica, si trasforma in un riferimento particolarmente significativo, in quanto allude ad un progetto più ampio e complesso, con una precisa identità culturale.
È prevista la realizzazione di una videocassetta sulle testimonianze di eventi significativi della storia della ferrovia, oltre a diapositive e ad un catalogo-guida della mostra.
Informazioni: Direzione regionale Fs di Ancona, tel. 071/2071054.

Luigi Rinallo e Elvezio Serena

"Macerata Soccorso": volontari e viaggiatori in stazione

Di grande interesse l'accordo che è stato raggiunto dalle Fs con l'Associazione volontaria *Macerata Soccorso*. Oggetto dell'intesa il fabbricato della stazione ferroviaria di Urbisaglia, sulla linea Civitanova-Macerata-Fabriano, un impianto da tempo impresenziato. Grazie all'opera dei militi di *Macerata Soccorso*, la struttura, inutilizzata da anni, è risorta a nuova vita.
Nell'idea dei responsabili dell'Associazione la stazione di Urbisaglia ritornerà ad essere un accogliente punto di attesa per i viaggiatori e sarà adibita a centro logistico base di lavoro di tutti i volontari.

Danilo Antolini





La stazione di Urbisaglia: prima e adesso.

Nuove prospettive per i collegamenti ferroviari fra il Molise e Roma

Recentemente è stato abbattuto l'ultimo diaframma della galleria "Annunziata Lunga", in costruzione sulla variante ferroviaria Rocca d'Evandro-Venafro. L'abbattimento dell'ultimo strato di roccia rappresenta un momento molto importante per il Molise: la realizzazione completa dell'opera comporterà infatti notevoli vantaggi per i collegamenti con la Capitale.
L'origine del nuovo tracciato risale al 1952: nel Piano regolatore generale della rete ferroviaria nazionale, elaborato dall'apposita Commissione istituita presso il Consiglio superiore dei Lavori pubblici, veniva infatti rilevata la necessità di realizzare un migliore collegamento fra la linea Tirrenica e quella Adriatica, attraverso una comunicazione diretta fra la Capitale, il Molise e la Puglia, che avrebbe sicuramente influito non poco sul progresso economico e sociale di queste regioni. Veniva pertanto indicato come prima opera da eseguirsi il tronco Rocca d'Evandro-Venafro, quale parte del collegamento fra la Capitale e la Puglia.
Ma non erano ancora maturi i tempi per costruire nuove linee: era il momento della ricostruzione della rete ferroviaria molisana distrutta dalla guerra. Solo nel 1969, infatti, il Consiglio d'Amministrazione delle Fs approvava la spesa per la progettazione del nuovo tronco di rete ferroviaria. Con il boom della motorizzazione civile e l'inizio della crisi ferroviaria degli anni '70, l'idea di un collegamento diretto Roma-Molise-Puglia venne gradualmente abbandonata, mentre il tronco Rocca d'Evandro-Venafro rappresentava ancora un certo interesse per i sensibili miglioramenti che la sua realizzazione avrebbe portato alle comunicazioni fra Roma e Campobasso. Fu così che il nuovo tracciato ferroviario, in variante per circa 15 km, fra le stazioni di Rocca d'Evandro, della linea Roma-Cassino-Napoli, e di Venafro, della linea Campobasso-Vairano, venne previsto nel Piano di intervento straordinario del 1975. Successivamente, a seguito dell'elettrificazione della linea Roma-Cassino-Napoli e della sua futura crescente importanza per il traffico merci, si evidenziò l'esigenza di prevedere una variante alla linea di Cassino, per evitare il valico di Tora Presenzano, che per la sua acclività, 17 per mille, condiziona le prestazioni dell'intera linea per i treni dal Nord verso il Sud. In relazione a tale ulteriore esigenza, si ritenne quindi opportuno individuare una variante idonea a soddisfare contemporaneamente l'esigenza di carattere sociale relativa al miglioramento delle relazioni dirette tra Roma ed il Molise, nonché le necessità di carattere ferroviario connesse con l'eliminazione del valico di Tora Presenzano. Fu così che venne ad aggiungersi al costruendo tratto Rocca d'Evandro-Venafro il nuovo tratto Venafro-Vairano, che avrebbe consentito di "bypassare" il citato valico di Tora Presenzano. Le caratteristiche progettuali previste per il nuovo tratto di linea fra Rocca d'Evandro e Venafro tengono conto delle esigenze di un moderno sistema di trasporto ferroviario: è stato previsto a semplice binario elettrificato, pendenza massima del 12,5 per mille, velocità di tracciato di 140 km/h, con curve di raggio minimo di 1.100 m e senza alcun passaggio a livello (sono stati progettati in loro sostituzione appositi sottovia e cavalcavia per il mantenimento della viabilità esistente). Dei circa 15 km di lunghezza, ben 6,7 km sono relativi alla galleria "Annunziata Lunga" e oltre 800 m a due viadotti.
Il nuovo tratto di linea sarà inserito in un sistema di Controllo Centralizzato del Traffico che consente di avere la necessaria continuità di informazione sulla marcia dei treni lungo l'intera variante. Pur essendo stati previsti nel Contratto di Programma tra il Ministero dei Trasporti e la Fs Spa del 1992 gli stanziamenti per il completamento dell'opera, i lavori hanno subito nel corso degli anni diversi rallentamenti per vari motivi, legati anche ad un contenzioso insorto nel passato con l'impresa esecutrice. Oggi procedono con regolarità e con la programmata velocità di avanzamento; il che lascia ben sperare nell'attivazione della variante entro qualche anno. Le comunicazioni ferroviarie tra Roma e il Molise attualmente vengono svolte con treni interregionali (quattro coppie di treni al giorno) che percorrono la linea Roma - Cassino - (Rocca d'Evandro) - Napoli fino a Vairano, dove, dopo l'inversione del senso di marcia, vengono instradati sulla linea Vairano - (Venafro) - Campobasso, con un tempo di percorrenza complessivo di circa 3 h e 30'. L'entrata in funzione della variante, unitamente alla messa in esercizio dei Pendolini Diesel, ridurrà sensibilmente le distanze fra il Molise e Roma. Sarà infatti possibile raggiungere Roma da Campobasso in tempi di circa 2 ore e 20', da Isernia in circa 1 ora e 40'.

Vittorio Moffa

Un "Patto per la mobilità" in Sicilia

Questo tema ha orientato l'intervento di Franco Vittorio Scimò - Direttore del trasporto locale - ad un seminario organizzato da Luigi Curcio, Presidente dell'Unione Regionale delle Province Regionali. In discussione era il ruolo delle Amministrazioni provinciali nel sistema della mobilità in Sicilia, in un contesto che vede come sfondo la Legge Regionale n.9/86, le previsioni della Legge Bassanini e la centralità che le Autonomie locali dovranno assumere nel processo di elaborazione del Piano Regionale dei Trasporti.
Una programmazione centralizzata che relegasse i soggetti reali del sistema della mobilità al ruolo di passivi destinatari disattenderebbe le ragioni strategiche della riforma del Trasporto Pubblico Locale. Per questo motivo il

Direttore regionale ha insistito sulla necessità di partecipazione e concertazione diffusa: un Piano Regionale Trasporti non può essere il prodotto di una burocrazia da assessorati, anche se "illuminata" da consulenti, né tanto meno essere ispirato alle sole esigenze di una surrettizia Agenzia Siciliana Trasporti o delle Aziende Municipalizzate, che notoriamente premono per l'egemonia assistita di una sola modalità di trasporto.
Se il risultato deve essere una programmazione razionale dei trasporti che tenga conto delle diverse modalità fra loro integrate, non è pensabile escludere dal processo elaborativo i soggetti responsabili delle infrastrutture a supporto delle reti viarie, ferroviarie, portuali, aeroportuali e interportuali. Così come non si può non tener conto delle istanze avanzate dalle forze produttive, dalla società civile, dai sindacati del settore e confederali che già hanno approntato una loro proposta.
A giudizio del Direttore regionale del trasporto locale, esiste il rischio reale che prevalga una visione puramente amministrativa del problema, che finora ha dimostrato di essere funzionale all'assistenzialismo del comparto delle autolinee in concessione regionale. Perciò si auspica che la Regione siciliana, recuperando il "tempo di latitanza" passato, assuma sollecitamente l'iniziativa, nel quadro delle competenze che già sono previste dalle Norme di Attuazione dello Statuto (DPR 7 dicembre 1953 n.1113 e DPR 6 agosto 1981 n.485), dalla Legge regionale 14 giugno 1983 n.68, e in virtù del ruolo di pianificazione e programmazione attribuito dalla Legge Bassanini.
Un *Patto per la mobilità fra le istituzioni e i soggetti/attori dei trasporti in Sicilia* può essere dunque lo strumento di supporto alla Regione quanto mai utile per aprire un tavolo di confronto fra Province, Comuni, Aree metropolitane, gestori del trasporto pubblico e privato, responsabili delle opere infrastrutturali, rappresentanti delle forze produttive e sociali.
In tale logica, ai fini della elaborazione del Piano Regionale dei Trasporti, non può essere rimossa la questione ferroviaria in Sicilia da tempo pendente ed occorre dunque porre attenzione:
- ai progetti territoriali Fs per il servizio metropolitano "Trapani-Marsala-Mazara del Vallo", "Aragona-Fontanelle-Agrigento-Porto Empedocle", il Métro ferrovia urbano "Giampilieri-Messina" e la Ferrovia urbana di Ragusa;
- all'assetto metropolitano del nodo di Palermo (Termini Imerese-Palermo-Carini-Aeroporto Falcone Borsellino) sull'asse Cefalù-Cinisi Terrasini;
- all'ammodernamento e velocizzazione delle trasversali ferroviarie "Palermo-Agrigento", "Catania-Caltanissetta-Palermo" e "Gela-Caltagirone-Catania";
- al rinnovo e potenziamento dell'assetto della Sicilia nord occidentale (Palermo-Trapani) e centro meridionale (Caltanissetta-Gela-Ragusa-Siracusa);
- ai raddoppi della dorsale tirrenica (Palermo-Messina) e di quella ionica (Messina-Catania-Siracusa);
- all'impianto del sistema CTC grande rete sulle due dorsali;
- al rinnovamento dei sistemi tecnologici di esercizio e di circolazione.
Programmi, questi, già "maturi" ed elaborati mirando al processo di integrazione e di intermodalità.
Inoltre lo stesso Piano d'Impresa '97/99 elaborato dalle Fs e approvato dal Parlamento, che prevede il risanamento strutturale e lo sviluppo della Ferrovia Circumetnea, si configura come opportunità strategica all'interno della riforma e della regionalizzazione di tutto il trasporto pubblico locale.
I contenuti dell'intervento di Franco Vittorio Scimò hanno riscosso ampio consenso. Alle parole è seguito l'impegno dell'Assessorato Regionale ai Trasporti a convocare tutti i soggetti/attori dei trasporti in Sicilia ad un tavolo di confronto.

Paolo Provenza

Sconti ai viaggiatori in Umbria

A seguito di incontri tra la Regione Umbria, le Fs e le Aziende di trasporto urbano Apm, Atc e Ssit, è stata avviata, a partire dal 1° settembre scorso e come prima fase di sperimentazione, un'iniziativa treno+bus nelle località di interscambio.
Le Aziende di trasporto urbano sopra menzionate hanno istituito **un biglietto per il servizio urbano a prezzo ridotto**, del quale possono beneficiare i viaggiatori in possesso di regolare biglietto ferroviario, di corsa semplice o di andata e ritorno, non scaduto di validità, che giungono in treno nelle stazioni di Perugia, Assisi, Spoleto, Foligno, Terni, Narni ed Orvieto.
I biglietti urbani ridotti costano: **900 lire** per le città di Perugia, Terni e Narni; **1.000 lire** per le città di Assisi, Foligno e Spoleto; **1.100 lire** per la città di Orvieto (compresa la funicolare).
I biglietti bus ridotti possono essere acquistati presso le biglietterie Fs delle città soprain-dicate.

Giovanni Pinchi

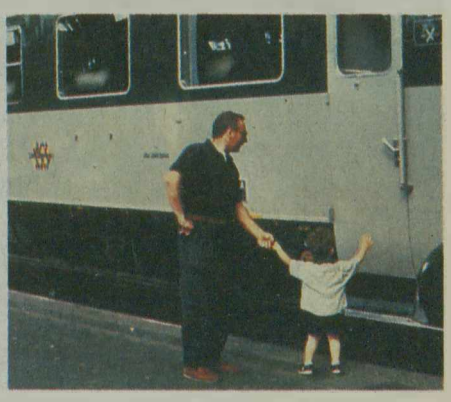
Integrazione tariffaria: in Valle d'Aosta è quasi realtà

Un unico biglietto, insieme ad un'unica tariffa regionale, per gli utenti del trasporto pubblico in Valle d'Aosta. Tutto questo tra pochi mesi diventerà realtà, grazie all'approvazione da parte della Giunta regionale dell'apposito Protocollo d'intesa sottoscritto tra Regione, imprese concessionarie di servizi di linea di interesse regionale e le Ferrovie dello Stato. Il protocollo prevede, in particolare, l'utilizzo di un unico titolo di viaggio (carta elettronica), che permetterà alla clientela di usufruire di qualsiasi mezzo di trasporto e di altri servizi ad esso abbinati. Ciò consentirà una gestione integrata dei dati statistici ed economici di interesse regionale, oltre all'istituzione di un sistema tariffario univoco e "indipendente" dal mezzo di trasporto utilizzato.
Il sistema integrato di bigliettazione contribuirà quindi a rilanciare ulteriormente l'uso del mezzo pubblico, proseguendo, in questo senso, l'azione congiunta intrapresa in questi ultimi anni dall'Assessorato regionale all'Ambiente e ai Trasporti della Valle d'Aosta e dalle Fs.

Edoardo Gorzegno

Charter News

Confermato e rinnovato l'impegno verso la scuola da parte delle Fs, che quest'anno ha portato alla realizzazione di un catalogo in cui sono riunite le proposte per viaggi di istruzione con treni di linea e treni charter, organizzati anche grazie alla fattiva collaborazione di Enti locali e operatori turistici.
Il programma prevede, naturalmente, Firenze. Con treni charter riservati da Torino e da Salerno si raggiunge il capoluogo toscano, dove un servizio di guida turistica gratuita accompagna i partecipanti attraverso itinerari didattici appositamente studiati. Oltre alle più note città d'arte (Città del Vaticano, Venezia e Firenze, con i treni charter; Roma, Napoli, Venezia e Firenze, con i treni di linea), le Fs suggeriscono altre mete non toccate dai circuiti turistici tradizionali: Assisi, Parma, Lucca, la Reggia di Caserta. Tra le novità di quest'anno c'è un viaggio alla scoperta della Città della Scienza di Bagnoli (Napoli): una vasta area riservata a mostre, laboratori, planetario e giochi interattivi per apprendere la scienza divertendosi. Il Centro è raggiungibile con treni charter da Avellino, Potenza e Battipaglia e con treni di linea da Napoli. Una nuova gita è anche quella sul Burchiello: in treno fino a Padova, in autobus fino a Malcontenta e da qui l'imbarco sul battello con crociera e sosta in alcune delle più belle ville palladiane.
Dal 7 marzo al 16 maggio partirà da Venezia il treno "Postumia", per la visita alle famose Grotte, abbinata a quella del castello medievale di Predjama.
Particolare attenzione è rivolta ai viaggi in cui è possibile coniugare svago e cultura. Ad esempio, durante le settimane bianche in Cadore sono previste la visita alla casa di Tiziano e al Museo dell'Occhiale e lezioni teorico-pratiche sulla natura delle Dolomiti, tenute dal Corpo forestale; nel corso della gita a Gardaland, sarà possibile alternare lo studio dell'archeologia al divertimento, con incontri e lezioni interattive sulla civiltà dell'antico Egitto.
Per informazioni: Marketing Turismo e Charter Fs (Piazza Unità d'Italia, 1 - 50123 Firenze), tel. 055/2352796 - fax 055/2352266.



TRENO PIÙ BICI TRENO PIÙ SCI

Escursioni in bici tra Puglia e Basilicata

Presentato ad una conferenza stampa del 26 agosto scorso il programma delle escursioni **treno+bici '97-98**, realizzato grazie all'aiuto delle Associazioni di appassionati della bicicletta *Ruotalibera* di Bari, *Avis Bike Club* di Molfetta (BA), *Giringiro Bike* di Crispiano (TA).

Il calendario delle gite treno+bici, da sempre pubblicizzato attraverso locandine esposte nelle stazioni, scuole, associazioni sportive ed uffici pubblici della Puglia, offre quest'anno 13 proposte di itinerari di sicuro interesse paesaggistico e una grande e simpatica novità: l'edizione dell'**opuscolo-guida** *Tra due mari, sui luoghi di Federico II e della Magna Grecia*. Un affidabile road-book per quanti vorranno, da soli o in compagnia, scoprire parte delle bellezze di Puglia e Basilicata con la bici.

I tracciati sono stati impostati utilizzando, per quanto possibile, strade secondarie e vicinali, purché aperte al transito ed asfaltate; il percorso, tutto ispezionato, risulta in buone condizioni a parte brevi tratti, segnalati in cartina con il simbolo (!), caratterizzati da una notevole presenza di buche. L'elaborazione cartografica, unita alla guida, è stata fatta su scala 1:50.000 per facilitarne al massimo la lettura; inoltre, al fine di evitare disguidi, si è riportata al completo la viabilità intersecata dal tracciato, comprese strade vicinali e tratturi, ricorrendo al simbolismo internazionale. Sono stati anche segnalati i punti critici e gli andamenti altimetrici mediante le relative quote e valori percentuali delle pendenze.

Il tour si sviluppa attraverso le province di Bari, Matera, Taranto e Brindisi, con un percorso a cerchio aperto, lungo tappe di interesse naturalistico e ricche di testimonianze sulla successione di culture e civiltà stratificatesi in Puglia: Federico II e la Magna Grecia, che più di ogni altro hanno caratterizzato la storia di queste terre, la dominazione spagnola, gli insediamenti rupestri, la civiltà messapica, la cultura dolmenica e quella paleolitica, ancora più lontana nel tempo.

Ecco le tappe del tour:
1 da Barletta (BA) ad Altamura (BA) - km 88;
2 da Altamura a Metaponto (MT) - km 78,5;
3 da Metaponto a Lido Silvana (TA) - km 89;
4 da Lido Silvana a Savelletri (BR) - km 120;
5 da Savelletri a Bari - km 82.

Chiunque sia interessato all'opuscolo-guida, può richiederlo e riceverlo ***gratuitamente****, telefonando a Ruotalibera Bari, tel. e fax 080/5236674, oppure alla Direzione regionale trasporto locale di Bari, tel. 080/5732481.*

Agostino Romita

A pedali nel verde tra le ville venete

In Veneto il servizio **treno+bici** ha riscontrato particolare successo: oltre 10mila le bici trasportate nel '96 (8.500 nel '95). Sull'onda di questi risultati proponiamo ai lettori altri due piacevoli itinerari (di circa 16 km) in bicicletta, nel verde della campagna e attraverso le tracce di un'antichissima tradizione storica.

Da **Istriana** (stazione sulla **linea Treviso-Vicenza**), il primo percorso si snoda tra una vegetazione verdeggiante di pioppi, siepi ed erbe palustri. Si parte da via S. Pio X, davanti alla Villa Moretti-Adimari, sede del Municipio. Si prosegue fino a via Storti poi lungo via Vegrone, verso Villanova. Da qui, all'incrocio dove sulla destra c'è la chiesa, si percorre tutta la via Don G. Fogale fino a un vecchio caseggiato rurale; si gira a sinistra per via delle Casette e poi a destra, lungo via Castellana. Con una serie di svolte a sinistra, si arriva a costeggiare il Canale Rio. Qui, in alcune stagioni dell'anno, si possono osservare Gallinelle d'acqua, Aironi cinerini e Aironi rossi. Proseguendo per via Peschiera, si arriva al Mulino dei tre confini (tra i comuni di Morgano, Istrana e Piombino Dese), dove si può godere la suggestiva e verdeggiante natura della riserva del Sile. Da via Mascagni, girando a destra, dopo un ponte, si costeggia di nuovo il Rio, sulla sua sponda sinistra, fino a un bivio da cui si imbocca via dei Castellari (sul percorso due capitelli); si continua a destra per via del Comunello, che sbuca su via Garibaldi (strada vecchia per Morgano, che fa parte del reticolato romano). All'incrocio sulla sinistra c'è il capitello (chiamato *La Grotta*): proseguendo lungo via Garibaldi, via Lazzaretto e via Monte Santo, si arriva a Istrana, in via Storti e quindi al Municipio, punto di partenza. A Istrana si riprende il treno.

Il secondo itinerario parte da **Meolo** (stazione sulla **linea Venezia-Portogruaro**), un comune sulle rive del fiume omonimo, zona anticamente paludosa, oggi fertile e ricca. Il territorio, abitato fin dalla preistoria, fu un centro di rilievo in epoca romana, perché vicino all'importante via Annia, sulla direzione Altino-Aquileia. Meolo raccoglie anche tracce di altri periodi storici: le ville costruite lungo la riviera del Meolo, i palazzi e le chiese nel centro del paese. Si parte dal Municipio e, dopo l'incrocio con via Riviera XVIII Giugno, s'imbocca via Roma. Subito sulla sinistra si incontra la prima villa settecentesca, Villa Folco ora Villa Dreina, famosa perché fu sede nell'inverno del 1917 del Comando Supremo dell'esercito italiano e luogo del passaggio di consegne tra i generali Cadorna e Diaz. Proseguendo per via S. Filippo, si costeggia il fiume, ammirando la bellezza delle ville costruite nei diversi periodi storici lungo le sue rive.

Dopo pochi chilometri si trova Villa De Marchi-Nadari, circondata da un rigoglioso parco, con un corpo centrale rialzato rispetto alle due ali e risalente alla fine del XVIII secolo. Lungo la via Terranova, ci si inoltra poi nella campagna, attraverso appezzamenti coltivati a mais, grano e soia, fino alla frazione di Marteggia, dove sono stati rinvenuti reperti di epoca romana.

Dopo la frazione di Ca' Tron si giunge al Parco Laghetto: è ciò che rimane, insieme al Bosco della Motta, degli antichi boschi planiziari (farnie, carpini, aceri e tigli) che fino al basso medioevo ricoprivano l'intera Pianura Padana. Dal Parco - aperto al pubblico in primavera e in estate - oltrepassando il ponte delle Fascine, da via Ca' Tron si ritorna a Meolo, dove si riprende il treno.

Paolo Galletta e Anna Scielzo



Sul Corno alle Scale con il "Treno della neve"

A partire *dalla seconda metà del mese di dicembre e per tutto l'inverno*, la Direzione regionale Fs di Bologna ripropone il *Treno della neve*, un'iniziativa già sperimentata con successo negli anni scorsi, rivolta in particolare a discesisti, fondisti, appassionati di snowboard ed escursionisti, ma apprezzata da tutti gli amanti della montagna.
I partecipanti avranno la possibilità di raggiungere dalla stazione di Bologna Centrale il comprensorio del Corno alla Scale, a prezzi particolarmente vantaggiosi. I viaggiatori potranno salire o scendere anche dalle stazioni di Bologna Borgo Panigale, Casalecchio di Reno, Borgonuovo e Sasso Marconi.
Al percorso in treno fino a Porretta è abbinato in coincidenza un servizio bus di andata e ritorno per gli impianti di risalita del Corno alle Scale.
Il pacchetto può comprendere il solo trasporto o anche lo ski-pass e consente di ottenere una serie di facilitazioni sul noleggio di sci e scarponi, sulle scuole di sci e sul pranzo.
Informazioni: Corno alle Scale Spa (tel. 0534/53398-53031); Ufficio informazioni turistiche I. A. T. Lizzano in Belvedere (tel. 0534/51052); Ufficio informazioni turistiche I. A. T. Vidiciatico (tel. 0534/53159).

Stefania Pizi

Il "Treno Bianco" del Tarvisiano

La stagione '97/98 del *Treno Bianco* offre il modo più comodo e conveniente per arrivare sulla neve. Treno + sci vuol dire più divertimento e meno stress. Il Tarvisiano è meglio anche in questo: le stazioni sciistiche con in più tutti i vantaggi della stazione ferroviaria.
La presentazione del biglietto ferroviario dà diritto, la domenica e nei giorni festivi, alle seguenti agevolazioni:
- **sconto del 10 per cento** presso le scuole di sci di fondo e discesa;
- **sconto del 10 per cento** sul noleggio delle attrezzature;
- **sconto del 25 per cento** per l'ingresso e per il noleggio dei pattini al Palaghiaccio di Pontebba;
- pasti **a prezzo ridotto** nei ristoranti convenzionati di Tarvisio, Camporosso e Valbruna.

Un altro vantaggio si aggiunge a quelli elencati: l'acquisto dello ski-pass valido a Tarvisio e a Monte Lussari al **prezzo speciale di 25mila lire**; sugli impianti di Valbruna il prezzo è **ridotto del 10 per cento**.
Informazioni: Azienda di Promozione Turistica del Tarvisiano e di Sella Nevea, tel. 0428/2135; Promotur spa Funivie e piste del Friuli Venezia Giulia, tel. 0428/2967; Direzione regionale trasporto locale Friuli V. G. - Udine, tel. 0432/592516; Fs Marketing e Vendita per Direttrice Trasversale Nord/Est - Venezia (tel. 041/715088) - Trieste (tel. 040/630363).

Alessandro Fantini

ORARIO DEL TRENO BIANCO

Andata
Treni festivi da Venezia e da Trieste per Tarvisio con cambio a Udine

6.52 Venezia S.L.	**7.17 Trieste**	**8.45 Udine**
7.02 Mestre		
7.11 Mogliano	7.39 Monfalcone	9.03 Gemona
7.21 Treviso	7.47 Sagrado	9.31 Pontebba
7.38 Conegliano	7.58 Gorizia	9.49 Valbruna
7.50 Sacile	8.08 Cormons	9.56 Camporosso
8.00 Pordenone		
8.11 Casarsa		
8.34 Udine	**8.22 Udine**	**10.01 Tarvisio città**

Ritorno
Treni festivi da Tarvisio per Venezia e per Trieste con cambio a Udine

16.55 Tarvisio città	**18.25 Udine**	**18.27 Udine**
	18.45 Casarsa	
17.05 Camporosso	18.56 Pordenone	18.46 Cormons
17.10 Valbruna	19.05 Sacile	18.56 Gorizia
17.28 Pontebba	19.17 Conegliano	19.08 Sagrado
17.55 Gemona	19.35 Treviso	19.17 Monfalcone
	19.45 Mogliano	
	19.55 Mestre	
18.13 Udine	**20.07 Venezia S.L.**	**19.43 Trieste**

TACCUINO DI VIAGGIO

La Calabria dei castelli

La Calabria dei castelli è un'intelligente iniziativa dell'Assessorato regionale ai Beni culturali realizzata con l'intento di richiamare l'attenzione di turisti e studiosi sulle strutture difensive calabresi che, restaurate, stanno tornando a nuova vita.
La manifestazione gode del patrocinio della Presidenza del Consiglio dei Ministri e del Ministero dei Beni culturali e ad essa hanno aderito, tra gli altri, la Sovrintendenza Archeologica della Calabria, la Facoltà di Architettura dell'Università di Reggio Calabria, la Sovrintendenza ai Beni artistici e architettonici, l'Istituto dei castelli.
Con la riapertura al pubblico della rocca di Scilla, grazie anche alla collaborazione dell'Amministrazione comunale della cittadina, è stata inaugurata la terza fase di questo progetto culturale. Convento basiliano dedicato a San Pancrazio, risalente ai secoli VII-IX, successivamente occupato dai Normanni di Roberto e Ruggero, dagli Angioini, dagli Aragonesi sino al XV secolo, poi feudo dei De Nava ed infine dei principi Ruffo, il castello di Scilla è la terza tappa dell'itinerario storico-architettonico articolato tra i castelli di Roseto Capo Spulico e Pizzo Calabro (del quale abbiamo parlato sul numero 4/97 di "Amico Treno" a pagg. 66-67), che hanno già ospitato una serie di manifestazioni culturali e che sono stati visitati a scopo didattico da diverse migliaia di studenti delle scuole calabresi. Le prossime tappe saranno Vibo Valentia e Santa Severina.
L'Assessorato ai Beni culturali della Regione ha voluto dare un nuovo ed attivo ruolo a queste imponenti costruzioni, che sorgono in posizione dominante e strategica a picco sul mare o in siti di notevole interesse ambientale e paesaggistico. Dopo il restauro delle parti in stato di degrado, l'obiettivo è quello di valorizzare il bene monumentale, consentendone la piena fruizione. *La Calabria dei castelli* è stata, la scorsa estate, un'importante occasione per rilanciare in grande stile il turismo nella splendida cittadina tirrenica con la sua "costa viola". Scilla, protesa a dominare il passaggio dello Stretto di Messina, ha sempre costituito un sito di magica attrazione per i giovani di tutto il mondo: dal 1961 un'ala del castello è adibi-



Il castello di Scilla, visto da Chianalea.

ta ad Ostello per la gioventù. Restaurato solo nella parte che ospita l'Ostello, il castello di Scilla non ha ancora trovato, però, una corretta valorizzazione. L'antica storia, la singolare posizione di questo edificio dal quale si dipartono tre suggestivi rioni, Chianalea, Marina Grande e S. Giorgio, con uno stupendo panorama dall'alto, impongono urgenti interventi per l'utilizzazione dei locali ancora in abbandono. Malgrado le difficoltà e le incognite che possono celare le attuali strutture (sembra che l'antica cisterna contenga ancora una notevole quantità d'acqua che si infiltra nelle murature soprastanti), è importante restituire piena vita al castello, potenziale punto di riferimento culturale ed artistico del comprensorio, in ogni periodo dell'anno.

Mick Bagalà

Calendario calabrese

NOVEMBRE

Aiello Calabro - *domenica 9 e lunedì 10*: sagra del vino e delle tipiche "crocette" (fichi essiccati imbottiti di mandorle).

Reggio Calabria - Premio *Regium Julii*, 30ª edizione della manifestazione per poesia, saggistica e narrativa (nel mese).

Ardore - *giovedì 6*: festa di San Leonardo patrono. Musica e fuochi d'artificio.

Cotronei - cerimonia per l'assegnazione del premio "Sila" a personaggi del cinema, della televisione, dello sport, del turismo e dello spettacolo (nel mese).

DICEMBRE

Nicotera - *lunedì 8*: festa patronale dell'Immacolata. Solenne processione, spettacolo pirotecnico e concerto bandistico.

Crotone - *sabato 13*: ogni rione della città, secondo un'antica tradizione, accende i falò per i fuochi di Santa Lucia.

Mormanno - *mercoledì 31*: *I vecchi Vasili*, gruppi di giovani che con gli arnesi più strani fanno rumore; suoni e canti per le vie del paese.

Rossano - rassegna della "ciaramella" e della chitarra battente; presepe artistico (nel mese).

Caulonia - ambientazione di un presepe vivente, con scene di vita di inizio secolo. 11ª mostra *Il presepio nei tempi* e 38ª mostra *Il presepio elettromeccanico sonoro* (nel mese).

Reggio Calabria - *dal 6 al 15*: *Expo Strenna*. Parco Pentimele, Ente autonomo Fiera di Reggio.

Informazioni: tel. 0965/812646.

M. B.

Emilia Romagna da vedere e da gustare

FIERE E FESTE

Bologna - *8/16 novembre*: la *Mostra Bella*, mostra mercato nazionale dell'antiquariato; *6/14 dicembre*: tradizionale appuntamento con il *Motorshow*, salone internazionale dell'auto, del ciclo e del motociclo.

Modena - *20/23 novembre*: una grande mostra mercato dell'antico, *7. 8. Novecento*, nel quartiere fieristico; *29 novembre/8 dicembre*, sempre nel quartiere fieristico, *Country Life*, 4ª edizione della mostra mercato del vivere country (idee per la casa, il giardino, l'abbigliamento, idee regalo per il Natale).

Fino alla metà di novembre, chi ama ritemprarsi tra i boschi e le montagne può seguire un itinerario gastronomico: *Tartufesta*, la grande mostra mercato dedicata al tartufo e ai prodotti tipici della montagna, che si articola tra diverse località dell'Appennino emiliano. Il tartufo bianco, protagonista principale, è in buona compagnia, accanto a castagne, funghi ed altri prelibati prodotti del bosco e del sottobosco. Una ghiotta occasione - è il caso di dirlo - per una passeggiata fuori città. Tra le località previste, segnaliamo quelle facilmente raggiungibili con il treno: *1 e 2 novembre*, festa a **Sasso Marconi** e **Vergato**; *8 e 9 novembre*, ancora a **Sasso Marconi**.

Un'iniziativa della Direzione regionale Fs di Bologna è programmata per il periodo natalizio. Il *26 dicembre* un treno a vapore - il *Treno del Presepe Vivente* - parte da Modena, ferma a Bologna, Castel S. Pietro, Imola, Castelbolognese, Faenza e arriva a **Brisighella**, dove nella piazza medievale si può assistere alla rappresentazione del presepe vivente. *Informazioni: Direzione regionale trasporto locale Emilia Romagna, tel. 051/6306432.*

S. P.

DA VISITARE

Prosegue *fino al 23 novembre* la grande mostra tematica sull'Eucarestia, *Mistero e Immagine*, allestita in occasione del 23° Congresso Eucaristico Nazionale (Bologna 20-28 settembre 1997): le immagini sacre o religiose, scelte nell'arco dei secoli, per esprimere il mistero eucaristico e i modi della celebrazione, per mettere in luce la centralità dell'Eucarestia nella vita ecclesiale e le varie espressioni del suo culto.

Due le sedi espositive, **Bologna** e **Cento**.

Nella capoluogo emiliano sono disposti in sette sezioni sessanta dipinti, realizzati da grandi maestri (Mantegna, Reni, Guercino, Tiepolo, Rubens) tra il Cinquecento e il Settecento. Le opere, affiancate da preziosi arredi sacri, paramenti e suppellettili, illustrano il mistero eucaristico dalle prefigurazioni del Vecchio e del Nuovo Testamento fino ai trionfi e ai miracoli, passando attraverso i vari momenti della Cena e l'adorazione.

Cento ospita grandi artisti del Novecento (Chagall, Lucio Fontana, Guttuso, Manzù, Previati, De Pisis, De Chirico, Pellizza da Volpedo, Utrillo) con dipinti che, pur presentando lo stesso tema, si discostano considerevolmente da quelli esposti a Bologna, e non solo per la diversa collocazione cronologica. Le opere delle sezioni bolognesi sono nate con una diretta finalizzazione al culto liturgico, quelle della Pinacoteca di Cento, espressione di un sentimento religioso puramente soggettivo, sono di carattere più religioso che sacro.

Mistero e Immagine. L'Eucarestia nell'arte dei secoli XVI-XVII-XVIII

Bologna, Chiesa abbaziale di S. Salvatore, via Cesare Battisti n. 16. Tutti i giorni dalle 9.30 alle 18.00. Informazioni: tel. 051/6480718. Catalogo Electa. Per arrivare alla sede espositiva dalla stazione Fs si possono utilizzare gli autobus n. 25 o n. 30 (scendere in via U. Bassi). A piedi, da piazza Medaglie d'Oro raggiungere piazza XX Settembre, percorrere via dell'Indipendenza fino a piazza Nettuno, girare a destra in via Ugo Bassi e poi prendere la quarta traversa a sinistra, via Cesare Battisti. Il percorso è di circa 25 minuti.

Mistero e Immagine. L'Eucarestia nell'arte del Novecento

Cento (FE), Civica Pinacoteca. Tutti i giorni dalle 9.30 alle 18.00. Informazioni: tel. 051/903640. Catalogo Electa. Per raggiungere Cento dalla stazione Fs di Bologna si può utilizzare la linea extraurbana di bus n. 97, che parte da piazza XX Settembre (con frequenza ogni ora circa). Per informazioni ci si può rivolgere all'ufficio dell'Atc sul piazzale della stazione.

Il Museo Internazionale delle ceramiche di **Faenza** espone, *fino all'8 novembre*, preziosis-



Guido Reni, Francesco Geni, *Salvatore*.



Marc Chagall, *La pietà rossa*.

simi pezzi della ceramica giapponese legati alla tradizionale cerimonia del tè (*Raku. Una dinastia di ceramisti giapponesi*). **Sconto sull'ingresso alla mostra per i visitatori in possesso di biglietto Fs con destinazione Faenza**.

Palazzo Bossi Bocchi di **Parma** (via al Ponte Caprazucca, 4) propone, *fino all'11 gennaio '98*, due appuntamenti di insolito interesse. Il primo, *L'Ossessione della Memoria. La Parma settecentesca nei disegni del Conte Alessandro Sanseverini*, è un'esposizione di inediti documenti su Parma, ripresa nel XVIII secolo da un nobiluomo parmense, interessato a registrare nelle immagini disegnate la vita e l'atmosfera della città e a fissare sulla carta scorci di strade, case, chiese, palazzi, ambienti, vita di corte e del popolo, ogni angolo e particolare. I disegni del Sanseverini vengono presentati al pubblico per la prima volta. La seconda rassegna, *Argenti e argentieri parmigiani tra '700 e '800*, consente di apprezzare la raffinata produzione di orefici e argentieri che operarono a Parma nel "Secolo d'Oro". Preziosi manufatti del Ducato, dispersi con l'avvento del Regno d'Italia tra case private, chiese, musei, e oggi ritrovati e riuniti dopo una paziente, lunga ricerca, testimoniano la capacità artistica e la perizia tecnica dei maestri orafi di Parma, l'evolversi della ricerca e del gusto della committenza. Circa 200 i pezzi esposti, tra i quali si segnalano capolavori finora sconosciuti.
Informazioni: tel. 0521/289944. Orario: dalle 10.00 alle 12.30 e dalle 16.00 alle 18.30, chiusura lunedì. **Ingresso libero**.

Georges Braque. Il segno e la materia è la mostra allestita, *fino al 14 dicembre*, a Palazzo Magnani (corso Garibaldi, 29) di **Reggio Emilia**, uno splendido edificio del XVI secolo appena restaurato, che in quest'occasione inaugura l'attività espositiva. In rassegna, una vasta antologia dell'opera di Braque: 129 lavori di grafica - dalle prime acqueforti cubiste realizzate tra il 1907 e il 1912 alle incisioni e litografie



Georges Braque, *Uccello su fondo carminio*.

che accompagnano tutto il percorso creativo dell'artista francese - un gruppo di sculture e di ceramiche, oltre a libri, disegni e annotazioni dal 1917 al 1955.
Informazioni: tel. 0522/459391. Orario: dal martedì al venerdì 9.30-13.00 e 15.30-19, sabato e domenica 9.30-19.00, chiusura lunedì. Catalogo Mazzotta.



Vaso con figura umana in argento, IV sec.a.C.



Busto dea Bendis in bronzo, I sec. d.C.

Appuntamenti in Friuli-V. G.

Trieste - *9/11 novembre: 4T'98 Edilizia*, Fiera.
Gorizia - *6/9 novembre: Vite/Poma* - 8° Salone della Barbatella - 4° Salone del vivaismo frutticolo, Fiera; *28/30 novembre: Bankinvest* - 1ª Mostra-convegno delle tecnologie e dei servizi bancari, finanziari ed assicurativi, Fiera.
Udine - *14/17 novembre: Idea Natale, Artigianato, Arte, Regalo, Mostra d'arte orafa, Mostra d'arte contemporanea*, Fiera; *25 novembre: Fiera di S. Caterina*, Piazza I Maggio.
Pordenone - *21/23 e 28/30 novembre: Fiera motori*, Fiera.
Tarvisio - *5 dicembre: Sfilata dei Krampus*, Tarvisio e dintorni.

A. F.

Un appuntamento da non perdere è la grande mostra su *I Daci*, allestita *fino al 30 novembre* nelle Scuderie del Castello di Miramare a **Trieste**.
I daci furono il più importante gruppo dei popoli traci, ramo della grande famiglia degli indo-europei. Divisi in numerose tribù, i daci svilupparono una complessa civiltà e una delle culture di maggior interesse tra le popolazioni situate ai confini del mondo greco romano. Il territorio della Dacia coincideva pressappoco con quello dell'attuale Romania e nel I sec. a. C. i daci abitavano un'area compresa tra i fiumi Dniestr, Danubio e Tisa e il Mar Nero, aperta verso tre direzioni e raggiunta da sud dalle culture egeo-anatoliche (greche, macedoni, tracie ed iraniane), ad est da quelle dei cimmeri, degli sciti e dei sarmati, ad ovest da quelle degli illiri, dei celti e dei germani. Tra il VII e il I secolo a. C. le varie tribù dei daci perfezionarono la loro struttura politico-sociale che più tardi si configurerà come un vero e proprio stato. L'esposizione vuole percorrere le varie fasi della trasformazione di questo popolo, dalla prima età del bronzo fino al II secolo d. C., evidenziando i rapporti e gli scambi con le etnie limitrofe, la conflittualità con Roma, che tentò più volte di imporre il proprio domino, e la conquista della Dacia con l'imperatore Traiano. I tesori dei daci (particolarmente abili nella lavorazione dei metalli preziosi), da quelli più antichi (sec. XII a.C.) ai più recenti, sono presentati al pubblico insieme ad altri reperti (in tutto 854 pezzi) molti dei quali dovuti a ritrovamenti casuali. Di particolare interesse i corredi rinvenuti nelle tombe principesche, affiancati da altri oggetti di uso comune: utensili in ferro e bronzo accanto a gioielli in argento e oro, collane, bracciali, anelli, ornamenti, pendenti, diademi, monete, vasi in ceramica ed altri lavori decorativi.
Molti dei pezzi escono per la prima volta dalla Romania (la mostra è stata ospitata da marzo a giugno '97 a Palazzo Strozzi di Firenze), per gentile concessione del Governo, che ha prestato le opere custodite nel caveau blindato del Tesoro della Romania (Museo Nazionale di Storia e Archeologia di Bucarest).
Informazioni: tel. 040/6796111. Orario: tutti i giorni dalle 9.00 alle 19.00. Catalogo Electa. Collegamento dalla stazione Fs di Trieste autobus n. 36. **Grazie all'accordo tra le Direzioni regionali Fs di Venezia e di Udine e il Comune di Trieste è prevista la riduzione sull'ingresso per i visitatori in possesso di "Carta Amicotreno" o di biglietto Fs valido con destinazione Trieste.**

Un vecchio teatro ligure torna a rivivere...

Il 18 settembre 1997 è certamente una data da ricordare per tutti i genovesi, ma in modo particolare per quelli del quartiere di **Genova Sampierdarena**: infatti segna la riapertura del **Teatro Gustavo Modena**, inaugurato nello stesso giorno dell'anno 1857 per rappresentare l'opera buffa *Tutti in maschera*, dell'eclettico Carlo Pedrotti, quando Sampierdarena era ancora Comune a sé.
Il teatro Modena sorgeva per rivaleggiare con i teatri della vicina Genova, in particolare col "Carlo Felice", su commissione di un gruppo di operatori economici e rappresentanti della nuova classe imprenditoriale (l'Ansaldo nasceva in quegli anni); e proprio questa ragione ne spiega l'originaria bellezza.
Il teatro visse anni di gloriosa attività fino all'avvento del cinema sonoro, dopodiché iniziò a subire un lento e inarrestabile declino.
Nel corso degli anni, il Modena fu più volte ristrutturato, dapprima avendo cura di non mo-



Il Teatro Gustavo Modena.

dificarne le strutture ottocentesche; in tempi più recenti, sebbene fosse l'unico teatro genovese a non essere danneggiato dalle bombe della Seconda Guerra Mondiale, l'incuria e il relativo abbandono, ma anche l'asportazione di alcuni arredi dei palchi, ad opera di ignoti saccheggiatori, lo declassarono negli anni '80 alla stregua di cinema "a luci rosse", fino alla sua definitiva chiusura avvenuta nel 1982.

Alla fine del 1995, grazie all'intervento dei Sampierdarenesi, del Comune e della Regione fu approvato il progetto di ristrutturazione, messo in atto anche con l'apporto, oltre che delle istituzioni, di sponsor privati che hanno creduto nell'iniziativa.

La gestione del teatro Modena è stata affidata, fino al 2006, alla compagnia del Teatro dell'Archivolto, nata a Genova nel 1978 e ben nota ai genovesi (e non solo a loro) per l'originalità delle sue rappresentazioni, che investono campi artistici apparentemente tanto diversi, ma tutti in grado di dare grandi emozioni: musica, prosa, danza.

Queste le principali attività in calendario al Modena, *dal 31 ottobre*: ***Snaporaz* Fellini**, omaggio al grande regista, scritto e diretto da Giorgio Gallone (regista stabile e direttore artistico) e interpretato da tredici attori, danzatori e cantanti;

Monsieur Malaussène, di Daniel Pennac; **Blu cielo**, novità assoluta per l'Italia, tratto da una fiaba scritta da Pennac e ispirata a 12 quadri di Mirò; **Il mare in un imbuto**, gioioso omaggio a Italo Calvino e ai suoi ricordi degli "anni liguri"; **L'occhio del lupo**, tratto dal racconto per ragazzi più famoso scritto da Pennac.

Sono anche previsti in calendario spettacoli di musica, danza, teatro ragazzi, laboratorio per insegnanti, incontri con personalità dello spettacolo, convegni e seminari per rendere il teatro Modena un luogo vivo, stimolante e attivo che possa soddisfare i desideri e le curiosità non solamente di coloro che, da anni, ne attendevano la riapertura, ma anche di chi non è mai stato a teatro o da questo si attende di diventare protagonista, vivendola direttamente, di una sua favola personale.

Fulvio Bergaglio

Autunno in provincia di Cremona

L'autunno cremonese presenta un nutrito programma culturale, con una serie di manifestazioni, nella città e nella sua provincia, patrocinate dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri, dal Ministero per i Beni culturali ed ambientali e dalla Regione Lombardia e organizzate dall'Apic (Associazione Promozione Iniziative Culturali di Cremona), per concentrare l'attenzione su una realtà ricca di attrattive storiche e artistiche.

Cremona vi invita a scoprire il suo centro storico (il più esteso della Lombardia dopo quello di Milano), le vie medioevali, i palazzi, le chiese, i monumenti e i segni della sua celebre tradizione, l'arte liutaria, con il Museo Stradivariano, la Collezione dei violini della scuola classica cremonese di Palazzo Comunale, la Scuola Internazionale di Liuteria e le numerosissime botteghe liutarie presenti in città.

Il Concorso Internazionale per Strumenti ad Arco, intitolato ad Antonio Stradivari, che si svolge a Cremona con cadenza triennale, richiama nella città liutai e professionisti della musica provenienti da ogni parte del mondo, che tentano di conquistare l'ambito riconoscimento della creazione del migliore strumento nei quattro settori del violino, viola, violoncello e contrabbasso. Il 1997 vede la VIII edizione del Concorso, l'ultima del XX secolo, con molteplici iniziative culturali a corredo, che proseguiranno oltre la data di chiusura del Concorso stesso (26 ottobre). Tra queste, tre interessantissime mostre.

La prima, *I segni dell'arte. Il Cinquecento da Praga a Cremona*, è una grande rassegna internazionale presentata nel Museo Civico Ala Ponzone a **Cremona** *fino all'11 gennaio 1998*. Prende spunto da un'esposizione di disegni inediti dei Musei di Teplice e Praga, tenutasi nel '95. Ai disegni esposti a Praga si aggiungono circa cento disegni inediti provenienti dalle collezioni di Boemia e Moravia e circa sessanta fogli provenienti dalle maggiori collezioni pubbliche europee.

Fino alla seconda guerra mondiale, questo importante ed organico nucleo di disegni era in possesso della nobile famiglia Clary-Altdringen, un cui antenato, a capo delle truppe che nel 1630 assediarono e saccheggiarono Mantova, aveva requisito oltre ai dipinti anche il "corpus" grafico quasi certamente appartenuto ad Antonio Maria Viani, artista cremonese allievo di Giulio Campi.

Di questi due artisti e sono esposti a Cremona disegni, modelli per le pale d'altare e studi per gli affreschi: in particolare, la famosa serie degli studi del Viani per la decorazione per la cupola di San Pietro al Po, che venne poi firmata a Cremona da Orazio Lamberti.

Sempre *fino all'11 gennaio '98*, si tiene a **Crema**, nella ex chiesa di San Domenico (piazza Trento e Trieste), *L'estro e la realtà. La pittura a Crema nel Seicento*, una mostra concepita con l'intento di far conoscere la produzione dei pittori cremaschi nel XVII secolo, un'epoca di eccezionale fioritura artistica a Crema, città politicamente veneta e geograficamente lombarda. Le oltre settanta tele di grandi dimensioni ospitate nella rassegna, insieme a disegni, gioielli, strumenti musicali, consentono da un lato di scoprire l'originalità e l'interesse di alcuni degli esponenti della scuola cremonese, aperta alle tradizioni culturali venete e legata al mondo artistico lombardo, dall'altro rappresentano un'importante occasione per approfondire le contraddizioni di un secolo che vide convivere misticismo e valori terreni, sacro e profano, ascesi e sensualità.

Per completare il progetto della mostra, sono previsti itinerari nella città di Crema e nel territorio, che illustrano originali apparati decorativi degli autori considerati.

Il terzo appuntamento espositivo, *Pedro Fernandez da Murcia (lo Pseudo Bramantino). Un pittore girovago nell'Italia del primo Cinquecento*, si svolge a **Castelleone**, nella Chiesa della S.S. Trinità (via Garibaldi), *fino al 30 novembre*. La mostra intende focalizzare l'interesse su una personalità che è stata oggetto di ricerca da parte di alcuni dei maggiori studiosi del nostro secolo. Il passaggio nel cremonese di



Giovan Battista Lucini, *Santa Dorotea*.



Camillo Boccaccio, *Figura femminile con cornucopia*.

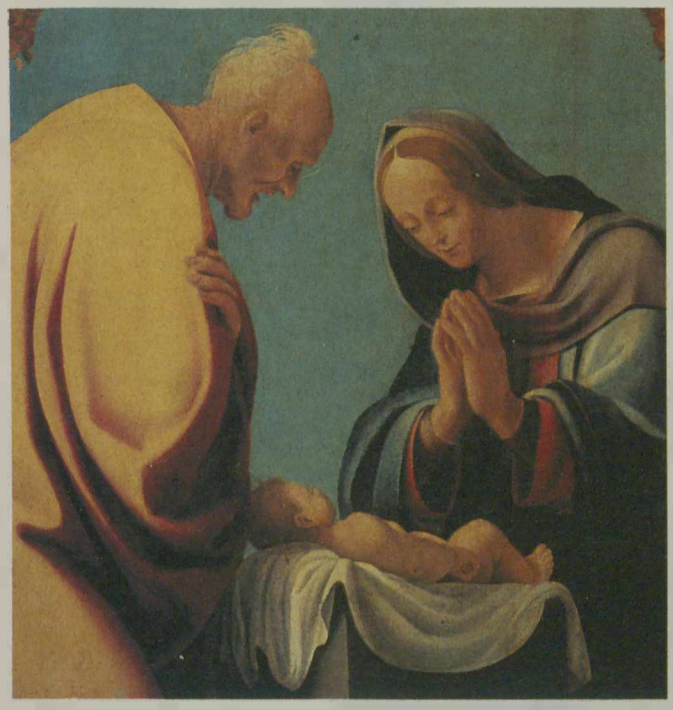
Pedro Fernandez all'inizio del Cinquecento è infatti un evento di grande rilievo per le vicende figurative lombarde. Di Pedro Fernandez la Parrocchiale di Castelleone custodisce una parte del Polittico in origine collocato in Santa Maria in Bressanoro (in Castelleone), all'epoca sede della Congregazione degli Amadeiti, che furono tra i committenti più importanti dell'artista. La mostra presenta la ricomposizione del Polittico originale, oggi smembrato fra la Parrocchiale di Castelleone e la Pinacoteca di Cremona, e riproduzioni fotografiche di tutti i dipinti conosciuti e conservati in musei e chiese di importanti città italiane e straniere.

Informazioni: tel. 0372/461026. Cataloghi Leonardo Arte. L'ingresso alla mostra di Pedro Fernandez è gratuito. **È prevista la riduzione sull'ingresso alle mostre di Cremona e Crema per i possessori della "Carta Amicotreno" e per chi esibirà un biglietto Fs utilizzato nel giorno della visita o nei tre giorni antecedenti.**

Tra le manifestazioni dell'autunno cremonese non poteva mancare un'allettante iniziativa per celebrare il piacere della buona tavola. *Fino al 30 novembre* si svolgerà la III Rassegna Gastronomica Provinciale, intitolata *Tavole sontuose nella terra di Stradivari.*

Una rassegna itinerante fa tappa in Puglia

Nel Cinquecento le opere fortificate furono l'elemento portante del paesaggio architettonico. Uno dei migliori architetti di quel secolo fu Gian Giacomo dell'Acaya, chiamato nel 1536 dall'imperatore Carlo V a prestare servizio per il Regno. A questa figura rappresentativa dell'architettura militare si devono il completamento delle fortificazioni della terra d'Acaya, la progettazione del borgo fortificato di Acaya, quella del Castello e della cinta bastionata delle mura di Lecce, del Castello di Carlo V a Capua, del Castello di S. Eremo a Napoli, dell'Arco di Trionfo e dell'Ospedale dello Spirito Santo di Lecce. La storia di Gian Giacomo dell'Acaya è un po' la storia dell'architettura del Rinascimento meridionale e del Rinascimento in Terra d'Otranto. Le più importanti architetture militari e civili progettate dal maestro durante il periodo in cui era Soprintendente alle opere fortificate del Regno di Napoli sono indagate nella mostra *Gian Giacomo dell'Acaya, architetto militare del Rinascimento meridionale*, una rassegna itinerante che si compone di materiali gralici (disegni di rilievo), documenti d'archivio, fotografie sullo stato attuale dei luoghi. Dopo le tappe di Ferrara, Lecce, Otranto, S. Maria di Leuca, Acaya, l'esposizione si fermerà a **Gallipoli**, nel Castello, *dal 2 novembre al 14 dicembre*, per concludersi a **Lecce**, nel Castello di Carlo V, *dal 20 dicembre al 10 gennaio '98*, dove si prevede una giornata di studi sul tema dei castelli e dell'architettura militare in Puglia. Nella primavera del '98 la rassegna sarà portata in Grecia (Patrasso-Kato Axaia). La mostra è frutto del lavoro di ricerca e studio di Antonio Monte, autore del libro *Acaya. Una città fortezza del Rinascimento meridionale* (Edizioni del Grifo, Lecce 1996), in cui è pubblicata parte del materiale esposto.



***Natività*.**



Alla rassegna culturale hanno aderito le Ferrovie dello Stato: **i possessori di biglietto Fs in corso di validità con destinazione Lecce, limitatamente al periodo di svolgimento della mostra a Lecce, potranno ottenere uno sconto del 20 per cento sull'acquisto delle pubblicazioni ufficiali della mostra.**

È possibile prenotare visite guidate alle opere del dell'Acaya ed escursioni guidate ai castelli del periodo aragonese e viceregnale del Salento.

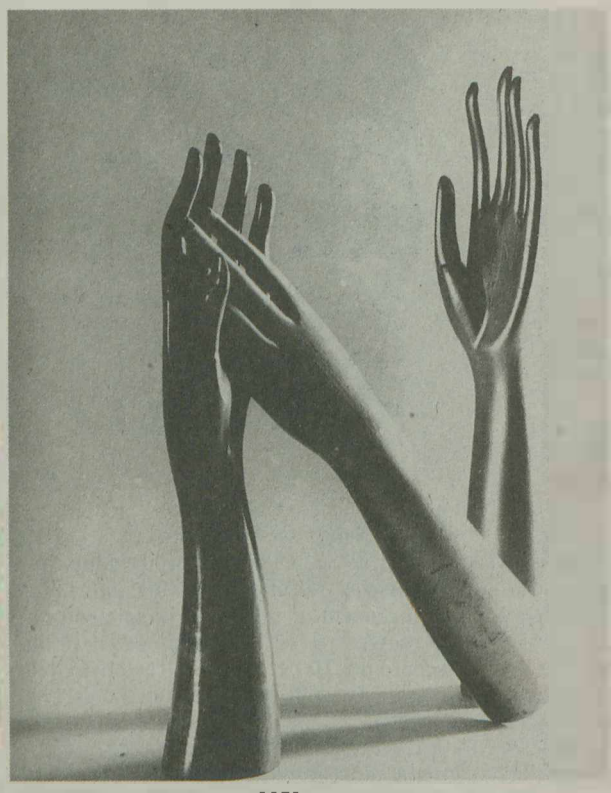
Informazioni: numero verde 167-012537 (sig.ra Caputo).

Ori e luci a Firenze

Nella cripta della Basilica di Santa Croce a **Firenze**, in un'ambientazione di suggestivo interesse, *fino all'11 gennaio '98*, brillano gli ori e i tesori dei Traci. La storia di questo popolo che per la sua posizione si trovò in un importante crocevia tra Grecia, Oriente ed Occidente, è ripercorsa e documentata in tutte le sue fasi - un arco di tempo dal IV millennio a.C. al IV secolo d.C. - nella mostra *Glorie di Tracia. L'oro più antico, i tesori, i miti*. Risale al IV millennio a.C., infatti, il più antico oro lavorato dall'uomo, recentemente rinvenuto nella necropoli di Varna sul Mar Nero, e presentato per la prima volta al pubblico nell'esposizione fiorentina, insieme ad altri pezzi, come il tesoro di Trebeniste e quello di Valcitran, mai usciti dalla Bulgaria. La rassegna riunisce migliaia di pezzi, in oro, ceramica, os-



Cinque orecchini del Mesek, regione di Haskovo, fine IV-inizio III sec. a.C. rinvenimento tombale.



Vincenzo Balocchi, *Mani*, 1952.

so: antichi e rarissimi monili, oltre a vasellame e utensili. L'iniziativa prevede anche la proiezione di filmati illustrativi e un punto vendita dove i visitatori possono curiosare tra gadgets, poster e oggetti tipici dell'artigianato bulgaro. Particolare attenzione è dedicata alle scolaresche, con la visita guidata della Basilica e della mostra.

Informazioni: tel. 055/2638280. **Ingresso ridotto per i possessori di "Carta Amicotreno" o di biglietto Fs con destinazione Firenze.**

Mauro Scarpi

Nel 1947 Giuseppe Cavalli, Mario Finazzi, Luigi Veronesi, Federico Vender e Ferruccio Leiss fondarono il gruppo *La Bussola*, che rappresentò un momento di aggregazione formale ed estetica di straordinario interesse.

Al gruppo aderirono le maggiori personalità dell'ambiente fotografico. Nel maggio del '47, stimolati dall'estetica idealista e dopo anni di dibattito sulla cultura fotografica in Italia, i fondatori del gruppo pubblicarono sulla rivista "Ferrania" (il maggiore strumento di diffusione della fotografia in Italia di quegli anni) un "manifesto".

Il testo teorizzava il "bello" fotografico, invitando alla fiducia nella fotografia come arte: nella ricerca di un'espressione formale libera da ogni condizionamento del contenuto, il soggetto si svuotava di significato e nella combinazione di luci e ombre, gli oggetti, i paesaggi, le figure, i ritratti divenivano presenze misteriose, perdendo le tracce della loro essenza reale e trasformandosi in pura forma.

Per celebrare il cinquantenario del gruppo, il Museo di Storia della Fotografia Fratelli Alinari di **Firenze** (Palazzo Rucellai, via della Vigna Nuova, 16) ha voluto dedicare a *La Bussola* un'ampia rassegna, *Forme di luce. Il gruppo La Bussola e aspetti della fotografia italiana del dopoguerra*, che resterà aperta *fino al 16 novembre*. Centoventi fotografie in bianco e nero ricostruiscono storicamente le vicende dei più importanti maestri della fotografia italiana tra la fine dell'ultima guerra e i primi anni '60. Un capitolo della mostra si sofferma in particolare sul gruppo Misa, che raccolse i giovani fotografi emergenti nei primi anni '50 (Piergiorgio Branzi, Mario Giacomelli e Alfredo Camisa).

Informazioni: tel. 055/213370. Orario: tutti i giorni dalle 10.00 alle 19.30, venerdì e sabato fino alle 23.30. Catalogo Alinari.

Trento e Rovereto esplorano il "trash"

Rifiuti, rifiuti indistruttibili: un'angoscia che avvelena la fine di questo millennio. Una possibile speranza: il riciclaggio o una corretta eliminazione di ciò che produciamo e consumiamo.

Ci può essere addirittura un impiego "nobile" del rifiuto? L'esposizione *Trash. Quando i rifiuti diventano arte*, organizzata dal Museo di Arte Moderna e Contemporanea di Trento e Rovereto, si propone di verificare il significato del fenomeno *trash* nell'arte contemporanea. Protagonisti sono gli oggetti consumati, con i quali le avanguardie hanno realizzato molte opere, gli scarti, gli avanzi, le spoglie, i rifiuti domestici e urbani, i detriti, prediletti dagli artisti, in particolare negli anni '60, come strumento di provocazione.

La mostra ripercorre l'uso del *trash* nell'arte del nostro secolo, per comprendere il senso dell'impiego del rifiuto, della spazzatura utilizzata dall'artista come linguaggio, dell'elaborazione degli oggetti da pattumiera. L'itinerario espositivo, che si articola in due sedi museali, **Trento e Rovereto**, si sofferma su oltre centocinquanta artisti di tutto il mondo, dai primi decenni del secolo agli anni '60-70, con opere nelle quali, al contrario della cultura-spazzatura, il rifiuto si fa cultura. Sono esplorate le arti figurative e altri ambiti dell'espressione: cinema, letteratura, teatro, architettura, danza.

Trento, Palazzo delle Albere, via R. da Sanseverino n. 45; Rovereto, Archivio del '900, corso Rosmini n. 58. Informazioni: tel. 0461/986588-234860. Orario: dalle 10.00 alle 18.00, chiusura lunedì. Catalogo Electa.

Fino all'11 gennaio 1998.



Trevi capitale dell'olio

L'olio di Trevi, si sa, è uno dei migliori della nostra Penisola e forse del mondo. Come ogni anno, *nel mese di dicembre*, a **Trevi** e nei comuni limitrofi si terrà la manifestazione *L'olio nuovo già c'è. Andar per frantoi e mercatini*. Il 6, 7 e 8 dicembre si avrà la possibilità di visitare antichi frantoi e di degustare piatti tipici nelle tradizionali taverne.

Passeggiando per borghi medioevali, ci si potrà fermare ad acquistare l'olio nuovo di fresca spremitura.

Trevi offre antichi sapori, tradizione e cultura: la Pinacoteca di San Francesco, il Flash Art Museum di arte contemporanea, il Museo della Civiltà dell'olivo - che sarà inaugurato nel periodo della manifestazione - nel quale sarà possibile osservare gli antichi strumenti dell'intera lavorazione dell'olio, dalla coltivazione dell'olivo fino alla produzione.

G. P.

Mongolfiere su Aosta

La Valle d'Aosta, archiviata un'estate ricca di appuntamenti particolarmente apprezzati dai turisti, si concede una meritata quanto auspicata pausa. Spenti i riflettori puntati su di lei nei mesi scorsi, riconsegna ai

suoi abitanti l'aspetto più autentico, nel quale il patrimonio naturale riconquista il ruolo di assoluto protagonista della Valle.
Nel calendario di fine anno non mancano le iniziative.
Dal 6 al 14 dicembre, presso l'Aeroporto di Aosta (raggiungibile dalla stazione Fs con servizio navetta) si svolgerà il *Raduno internazionale di mongolfiere*, che ha come principale attrattiva il volo sulle Alpi. Il trofeo più prestigioso in palio è tra coloro che riusciranno a sorvolare la vetta del Monte Bianco, a 4.810 metri di altezza.
Per otto giorni le mongolfiere voleranno sopra la città di Aosta, effettuando due decolli al giorno. Alcuni voli saranno riservati a tutti appassionati di questo singolare mezzo di trasporto; uno, in particolare, alla banda municipale di Aosta, che improvviserà un concerto.
Un'intera giornata sarà dedicata ai bambini, invitati ad assistere ad uno spettacolare decollo di gruppo dalla piazza municipale della città.

E. G.

Veneto tra storia e leggenda

Il paese della fiaba è un piccolo borgo del trevigiano

Sarmede, in provincia di Treviso, è una meta da suggerire per un fine settimana di novembre e dicembre.
Da 15 anni questo paesino ai piedi della Foresta del Cansiglio accoglie i maggiori illustratori per l'infanzia di tutto il mondo.



J. A. Gros, *Napoleone sul ponte d'Arcole.*

Nel Palazzo Municipale, *dall'8 novembre al 21 dicembre*, si svolge l'edizione 1997 di *Le immagini della fantasia*, mostra internazionale d'illustrazione per l'infanzia. L'edizione '97, accanto ai disegni originali di tavole pubblicate negli ultimi due anni in volumi destinati all'infanzia, prevede una sezione a tema: soggetto sono i draghi, fantastiche creature dalle molteplici forme e sembianze, che colpiscono la fantasia dei bambini. Leggende popolari narrano che i draghi abitavano anche a Sarmede, nei boschi circostanti e sulle alture di "Levine Rosse". Qui, secondo le storie tramandate, i draghi scatenarono le forze della natura contro la popolazione, gente di liberi costumi dedita a banchetti e divertimenti, facendola precipitare nelle viscere della terra.
A Sarmede, che lo scorso anno ha visto la presenza di oltre trentamila visitatori italiani e stranieri, si potranno ammirare duecento opere di 42 illustratori, provenienti da trenta nazioni di cinque continenti: accanto a grandi protagonisti del mondo internazionale dell'illustrazione si troveranno i lavori degli allievi dei corsi estivi d'illustrazione che si tengono da alcuni anni nel piccolo centro trevigiano.
Le numerose iniziative proposte per l'occasione e le nuove, suggestive immagini che arricchiscono quest'anno gli affreschi murali degli edifici, suggeriscono di scegliere Sarmede, il "paese delle fiabe", per una breve vacanza. Nelle domeniche *30 novembre* e *7 dicembre* sono state programmate le *Giornate del Teatro in piazza*: dall'alba al tramonto le piazze e le vie saranno invase da mangiafuoco, giocolieri, fachiri, burattinai, cantastorie, trampolieri, ventriloqui, illusionisti, venditori di caldarroste e di patate dolci, da assaporare con il tradizionale vin brulè.
Sono stati messi a punto alcuni itinerari, costruiti su misura per le famiglie, nei centri d'arte dei dintorni o alla scoperta del Parco naturale della Foresta del Cansiglio.
Informazioni: tel. 0438/950582. Orario: tutti i giorni dalle 9.00 alle 12.30 e dalle 20.00 alle 21.30, festivi e prefestivi 10.00-12.30/14.30-21.30. Catalogo a cura di Leo Pizzol, edito dal Comitato organizzatore della mostra. ***Ingresso libero.*** *Sarmede si raggiunge con gli autobus di linea dalla stazione di Conegliano.*



S. Dalla Rosa, *Ritratto della famiglia Canossa.*

Bonaparte a Verona

Duecento anni fa i Francesi arrivarono a Verona. Una tra le tante iniziative organizzate per il secondo centenario delle imprese di Napoleone vuole approfondire un aspetto finora poco indagato: i cambiamenti che quelle vicende provocarono nella cultura italiana, in un particolare momento storico, caratterizzato da un processo di trasformazione già in atto e che il dominio napoleonico contribuì ad accelerare. In *1797. Bonaparte a Verona* ritratti, vedute di battaglie, documenti, incisioni, libri, medaglie, bandi, manifesti, armi, sciabole, stendardi illustrano il biennio della dominazione francese a Verona, ripercorrendo tutta la storia della campagna napoleonica, la rivolta antifrancese delle Pasque veronesi fino al passaggio della città sotto il dominio austriaco, rievocato da una fusione in bronzo e dai disegni preparatori della scultura *Ercole e Licia*, l'opera che i cittadini commissionarono ad Antonio Canova quale simbolo della sconfitta del nemico francese e dell'ordine ristabilito.
La rassegna è allestita a Verona presso la Sala Boggian del Museo di Castelvecchio (corso Castelvecchio, 2), fino all'11 gennaio '98. Informazioni: tel. 045/8015435. Orario: dalle 9.00 alle 19.00, chiusura lunedì. Catalogo edito da Marsilio.

Lettere&lettere

COME ABBONARSI AD "AMICO TRENO"

Riassumiamo, di seguito, le modalità per sottoscrivere l'abbonamento al nostro periodico.

L'abbonamento annuale ad "Amico Treno" costa:

- 15mila lire (30mila per l'estero)
- 10mila lire per i possessori di abbonamento mensile Fs o integrato.

È gratuito soltanto:
- per i possessori di abbonamento Fs annuale (o Plus 13 mesi)
- per i possessori di abbonamento Fs integrato annuale (escluso "Metrebus Roma")
- per chi decide di acquistare la "Carta Amicotreno".

Per richiedere l'abbonamento alla rivista è necessario eseguire un versamento in conto corrente postale, specificando in stampatelo sul bollettino i propri dati:
cognome - nome - indirizzo - età - professione - n° di telefono.

Il numero di conto corrente è: **22771208**
intestato a **Ferrovie dello Stato S.p.A. - Amico Treno - Piazza Freud n° 1, 20154 Milano.**

Per il versamento si può utilizzare il modulo di conto corrente, in parte precompilato, allegato al periodico.

- Il richiedente in possesso di abbonamento mensile Fs o integrato dovrà indicare nella causale di versamento il tipo di abbonamento e il numero.

- Il richiedente in possesso di abbonamento Fs integrato annuale dovrà *solo* inviare alla redazione di "Amico Treno" una comunicazione:
  - specificando i propri dati (cognome, nome, indirizzo, età, professione, n° di telefono)
  - allegando fotocopia del proprio abbonamento.

- Il richiedente che ha acquistato la "Carta Amicotreno" avrà automaticamente diritto all'abbonamento gratuito al giornale.
L'abbonamento partirà dal primo numero raggiungibile. Per il rinnovo attendere avviso di scadenza.

COME RICHIEDERE I NUMERI ARRETRATI DI "AMICO TRENO"

I numeri arretrati di "Amico Treno" costano **4mila lire** a copia (**8mila lire** per spedizioni all'estero).

Chi desidera la spedizione al proprio domicilio di numeri arretrati della rivista dovrà:

- effettuare un versamento in c/c postale (per un importo complessivo pari al numero di copie richieste). Il numero di conto corrente è: **22771208**
intestato a **Ferrovie dello Stato S.p.A. - Amico Treno - Piazza Freud n° 1, 20154 Milano** (si può utilizzare il modulo di conto corrente allegato al periodico);

- inviare alla redazione di "Amico Treno" (Corso Magenta n° 24, 20123 Milano - fax n° 02/72439464) una comunicazione, specificando
  - i propri dati (cognome, nome, indirizzo)
  - il numero (mese) e l'anno della/e copia/e che vuole ricevere
  e allegando fotocopia della ricevuta del versamento effettuato.

Dal mese di settembre è attivo il numero verde 167-100650 al quale potrete rivolgervi per ogni informazione sulle modalità per acquistare la "Carta Amicotreno" o per abbonarvi al nostro periodico. Una telefonata (gratuita) al numero verde indicato è anche il modo più semplice per richiedere la carta o la rivista (o i numeri arretrati): basterà specificare per telefono i vostri dati e poi imbustare e spedire al nostro indirizzo (corso Magenta n° 24 - 20123 Milano) la ricevuta del versamento effettuato, intestato al numero di conto corrente sopra riportato.

Apriamo questo breve spazio che precede il forum delle vostre lettere esprimendo riconoscimento a tutti coloro che - nel segnalarci disguidi, disservizi, disavventure di viaggio - non hanno scelto il tono del generico quanto facile e diffuso linciaggio contro le Fs, preferendo un registro sì polemico, ma di civile confronto. Ad esempio, Maurizio Giavazzi di Milano così conclude la sua lettera: «Continuerò ad affidarmi al nostro "caro e comune amico", in quanto 30 anni di consolidata "amicizia" non vengono certo vanificati per questi episodi, ma una cosa è certa: una migliore attenzione ed organizzazione da chi è preposto ai rispettivi compiti, servirebbe ad ottenere più clienti e meno motivi di lamentele, ma sono sicuro che anche grazie ad iniziative come quella del nostro giornale la strada intrapresa sia quella giusta, ed il futuro mi fa ben sperare, quindi... non deludetemi!». Terremo a monito queste parole, insieme con quelle di Giacomo Arigò - Arezzo, Laura Caprio - Triuggio (Milano), Mara Conti - Livorno, Fabio D'Atri - Novara, Giorgio Di Bono - Brignano Gera d'Adda (Bergamo), Claudio Longhi - Bologna, Mario Minoja - Lodi, Claudio Monesi - Crevalcore (Bologna), Vincenzo Napoli - Roma, Narno Pinotti - Levate (Bergamo), Giorgio Tanzi - Roma.
Molti di voi hanno dimostrato di apprezzare le pagine dedicate alla storia delle ferrovie in Italia, in particolare ricordiamo Antonino Abbate e Lorenzo Bizzi di Figline Valdarno (Firenze). Su questo numero non troverete la *puntata* della storia, che, per assoluta mancanza di spazio, viene rimandata alla prima uscita del 1998.
Emilio Berruti, a nome del "Comitato Ferrovieri a riposo di Savona", citando un'analoga esperienza tedesca, propone che anche le Fs utilizzino «il grande patrimonio dei ferrovieri a riposo» per forme di volontariato volte ad orientare la clientela all'interno delle stazioni, ad organizzare iniziative turistico-culturali lungo itinera-

ri ferroviari oppure a quanto necessità e creatività sapranno suggerire. L'idea ci sembra interessante e le nostre Direzioni regionali trasporto locale potranno accogliere, valutare e concretizzare proposte che si muovono su questa lunghezza d'onda.
Suggerimenti, proposte e materiali giungono in gran numero alla redazione; difficilmente potremmo su queste pagine farne anche solo un breve cenno, valga almeno come ringraziamento citare alcuni autori: Leonardo Boselli - Firenze, Giuseppina Corbellini - Piacenza, Andrea Ficarelli - Reggio Emilia, Giorgio Figallo - Genova, Sergio Govoni - Bologna, Massimo Luca Malvisi - Terranuova Bracciolini (Arezzo), Elio Mercanzin - Vicenza, Maria Teresa Scotti - Olgiate Molgora (Lecco).
Da vanitosi quali siamo, non resistiamo alle parole gentili ed ai complimenti arrivati per posta o e-mail; la nostra gratitudine dunque va a Erik Ando - Alba (Cuneo), Gianandrea Andreoli - Villadose (Rovigo), Massimiliano Baldinelli - Ancona, Bruno Berretta - Lovere (Bergamo), Fabio Bigatti - Domodossola (Verbania), Piero Corcini - Buggiano (Pistoia), Stefano Erba - Villasanta (Milano), Andrea Gamboni - Roma, Andrea Giannuzzi - Monza (Milano), Guido Maccabiani - Brescia, Cinzia Magni Cingi - Genova, Giovanni Mezzacasa - Milano, Ennio Montrone - Conversano (Bari), Fabio Morellini - San Martino in Rio (Reggio Emilia), Giovanni Obbermito - San Giusto Canavese (Torino), Sergio Patrucco - Torino, Mariangela Poletti, Narno Ponti - Cinisello Balsamo (Milano), Alfonso Russo - San Marco (Salerno), Alberto Viscardi - Moncalieri (Torino), Giovanni Visconti - Milano, Enrico Visetti - Genova.
Chiudiamo con la domanda rivolta da Filippo Di Chiara (Sturno - Avellino): «Ci sarà ancora spazio per i fumetti della Bonelli oppure tale collaborazione si è definitivamente interrotta? Comunque, prescindendo dagli eroi "bonnelliani", ci sarà ancora spazio per i fumetti? Colgo l'occasione per farvi i complimenti per il "nuovo corso". Continuate così!». Caro Filippo, stiamo prendendoci una pausa riflessiva (mumble-mumble) per decidere quali eroi di carta ospitare sulle nostre pagine. Ogni suggerimento da parte vostra sarà gradito.
P.S. Con i primi freddi novembrini la mente (e la pubblicità) prefigura già il clima natalizio. Per una volta in anticipo, la redazione augura a tutti voi *buone feste*.

PER DUE "ZZ" DI TROPPO

All'atrio della stazione Tiburtina - rinnovato e bello - sono già esposti i nuovi orari e molti sono coloro che prendono appunti proprio consultando quello "strategico" sulla parete davanti all'edicola. Qualcuno però dopo aver scritto un po' si arrabbia e impreca: «accidenti a loro, queste sono le partenze da Termini, proprio qui le dovevano mettere, quelle da Tiburtina chissà dove stanno!».
Io le ho trovate al binario uno, dove altri già prendevano appunti. Uno di questi commenta, a me rivolto: «Guarda un po', si sono inventati pure i treni verdi, non hanno altro da pensare!».



E qui ha avuto inizio una dilettevole conversazione:
Io: «Lo sa cosa significa il treno verde? significa che su quei treni c'è lo sconto del 50% anche per la persona che accompagna il tesserato».
Lui: «Ah sì? dica, dica, mi interessa».
Io gli ho spiegato tutto essendo, appunto, amico del treno e di "Amico Treno" e perfino tesserato. Gli ho detto che ho pagato poco più di 60mila lire e che adesso costa di più.
Lui: «Dove si fa il tesseramento?»
Io: «Anche qui in stazione alla biglietteria».
Lui: «Vado subito».
È tornato dopo qualche minuto mentre io ancora stavo scrivendo gli orari.
Lui: «Ecco fatto, ho pagato 99mila lire, ma a conti fatti scegliendo con cura gli orari dei treni verdi in poco tempo recupero, io viaggio spesso».
Io: «Gli orari io li ho trovati inseriti su "Amico Treno"».
Lui: «Ma io "Amico Treno" non l'ho più trovato... e poi non mi piaceva più!».
Io: «Adesso è in vendita e a lei glielo manderanno essendosi tesserato. Perché non gli piaceva?»
Lui: «Ecco, vede, sono andato allo sportello e l'addetto, anche dopo una mia domanda forse sgarbata ed inopportuna, è stato molto gentile nel rispondermi usando persino un linguaggio pulito, al contrario dei dirigenti che, sulle pagine proprio di "Amico Treno", hanno una passione sfrenata per la parola con la coppia di zeta (zz), inserita pure nel personaggio di "Eritreo". La usano in ogni numero della rivista dimostrando di non poterne fare a meno, infischiandosi dei loro clienti che potrebbero provarne fastidio e che, per fortuna, ancora esistono e vanno rispettati».
Io: «Comunque quei dirigenti sono intelligenti e ci sanno fare, come dimostra l'iniziativa dei treni verdi e quindi vanno perdonate le loro manie goliardiche. Può darsi che non abbiano tempo a considerare che usando altri termini non ci sarebbero controindicazioni, nessuno rimarrebbe disturbato dalle parole: esasperato, infuriato, esacerbato, furibondo, inviperito, arrabbiatissimo, furente, furioso eccetera eccetera».
Cari Vaciago e Pino, non vi offendete, vero?

Aldo Farina - Roma

Perché dovremmo offenderci, caro Aldo. Il rilievo che ci viene fatto è legittimo. Potrei - anche a nome di Vaciago - cercare attenuanti, citare esempi di *linguaggi* meno "puliti" di quello che, qualche volta, viene adoperato sul nostro giornale (scopriremmo facilmente che molti politici importanti, troppi personaggi dello spettacolo, numerosi giornalisti televisivi... parlano e scrivono *peggio* di noi), ma evito qualunque ricerca. Chiedo scusa per le intemperanze verbali del passato (che comunque non mi risulta siano state così reiterate), promettendo per il futuro di essere più attento nell'uso della doppia "z". Grazie per l'apprezzamento, nonostante tutto, del nostro lavoro (e della nostra intelligenza).

SALUTI AD UN AMICO

Egregio Direttore, sono un abbonato fin dal primo anno/numero e, da quest'anno, abbonato a pagamento. (...) Ho "purtroppo" visto i saluti dell'ingegner Vaciago... Questo mi "rabbuia", ma cosa mai posso chiedervi io, penso ormai nulla, ciò non toglie che resti una profonda delusione (per me, ma anche per moltissima altra gente, siatene certi!).
Comunque trasmetto tutti i miei auguri a Cesare Vaciago, per i suoi impegni futuri, qualsivoglia siano!
Grazie per tutto quello che ha fatto (e rammarico per quello che avrebbe potuto ancora fare), da parte di un cliente e appassionato della ferrovia, ma, permettetemi, anche da parte delle FS (che fanno l'ennesimo autogol). Cordialità.

Carlo Di Pasquale - Varese

Egregio ing. Cesare Vaciago, sono un diciottenne possessore di Carta Amicotreno. Pochi giorni fa ho letto il suo articolo «Arrivederci, Amici». Non ho potuto fare a meno di scriverle, in quanto ci tenevo a dirle che è una persona che ho sempre stimato da quando leggo "Amico Treno" per le sue-mie idee sul treno e che quindi mi dispiace molto che debba lasciare il nostro giornale. Spero, però, che il suo non sia un addio, ma soltanto un arrivederci e che comunque continuerà a battersi per il nostro Amico comune, come ha sempre fatto. Mi permetta di chiudere questa breve lettera sottolineando e concordando con quello da lei già detto nel suo articolo: W IL TRENO e soprattutto W AMICO TRENO. Cordialmente

Fulvio Di Pietro - Villasanta (Milano)

Un caldo abbraccio a Cesare Vaciago, mi mancheranno i suoi scritti sempre precisi e graffianti. Auguri a Lui per i suoi nuovi incarichi.

Alberto Penna
San Mauro Torinese (Torino)



Abbiamo qui raccolto solo tre dei numerosissimi messaggi di saluto e di augurio rivolti a Cesare Vaciago. Noi della redazione sappiamo che la loro pubblicazione rischierà di farci fare la figura dei maleducati: Cesare, in effetti, su queste pagine, non l'abbiamo salutato. Non l'abbiamo fatto deliberatamente un po' perché non amiamo i commiati in generale, un po' perché l'amico Cesare noi lo sentiamo ancora presente nel *cuore* della redazione (prima o poi - lo promettiamo - ci sveglieremo!).
Da lui, in questi anni, abbiamo imparato molte cose; due insegnamenti fra i più importanti sono quelli di considerare *sacra* un'amicizia e di non perdere tempo con i ricordi e le malinconie. Per questo, mettendocela tutta, cercheremo di far in modo che la sua assenza non *pesi* almeno sulla qualità del giornale. È un impegno che prendiamo con i lettori e... con Cesare stesso. Tuttavia, senza di lui, sarà più dura...

NON CI RESTA CHE RIMPIANGERE?

La seconda puntata della "Storia delle ferrovie in Italia" mi ha indotto a qualche riflessione sui progressi e sui regressi delle Fs. Una volta il treno era per tutti: per i nababbi e per la gente modesta, per l'uomo d'affari che andava da una metropoli all'altra e per l'operaio di Gallarate che tornava alla casa natia di Canicattì. Adesso è per Onorevoli, per i vip e per gli utenti che salgono a Milano e scendono a Napoli o in un'altra grande città. Per chi va da una stazione secondaria all'altra su linee diverse il viaggiare per ferrovia è un'odissea, un gioco dell'oca. Dal 1955 viaggio dalla Val di Fiemme alla Versilia e, di anno in anno, l'orario diventa per me sempre più problematico.
In questi casi il cliente manda al diavolo le Fs e si ingabbia nella mefitica scatola di lamiera a ruote e via giulivo alla meta. Ma io non me lo posso permettere perché da anni, avendo perduto un occhio, non guido più. Adesso sono alle corde: l'unica opportunità di arrivare in giornata - previa prenotazione e levataccia con preghierina a tutti i Santi che la corriera non ritardi troppo - è quella di poter acciuffare ad Ora il Pendolino Bolzano-Roma, espressamente istituito per gli Onorevoli che viaggiano gratis, mentre il comune mortale, solo per arrivare a Firenze, spende una barca di soldi. E devo ancora ringraziare le Fs che lo fanno fermare alla stazioncina di Ora (agglomerato di quasi 2mila e cinquecento abitanti) per imbarcare l'Onorevole locale. Comunque, se mi va bene, arrivo a destinazione in una diecina di ore e sono meno di 500 chilometri.
E adesso, "Amico Treno" (amico di chi, dell'utente o del giaguaro?), dimmi se è proprio disdicevole rimpiangere le Fs del 1939: bilancio esemplare, orari intelligenti, sicurezza, arrivi puntuali e perfino un primato mondiale di velocità. Dirai che rimpiangere il passato non serve a nulla e ne convengo. Serve, però, la lezione del passato, positiva o negativa che sia. Sta di fatto che quanto di buono c'è ancora nelle Fs è frutto di quella lezione che il Corbellini aveva bene appreso e che quelli venuti poi non hanno dimenticato del tutto.

Ferruccio Bravi - Torre del Lago Puccini (Lucca)

Ha ragione il signor Bravi, capire il passato è molto più utile che rimpiangerlo. Per accostarsi correttamente alla storia bisogna però guardare ai fatti con imparzialità.
Come è nostra abitudine, evitiamo di addentrarci in questioni che hanno risvolti politici o ideologici... e poi non vorremmo passare per avversari della puntualità. Parlando da un punto di vista strettamente tecnico, vogliamo tuttavia osservare che nel 1939, su una rete grosso modo uguale a quella attuale, i volumi di traffico ed il numero dei treni in circolazione non erano certo quelli di oggi. I bilanci in rosso e gli esuberi, purtroppo, c'erano anche allora, ma questo è un altro discorso.
È senz'altro vero che il livello tecnologico dei mezzi di trazione e degli apparati di circolazione era differente, ma fino ad un certo punto.
Per valutare l'attuale condizione del sistema ferroviario italiano, però, piuttosto che guardare con nostalgia a quel "ventennio", quando fra l'altro il treno era in pratica l'unico mezzo di trasporto, può essere utile fare un confronto con gli altri Paesi europei o ripercorrere la storia degli ultimi decenni.
Il quadro che ne emerge non è sicuramente confortante, basti pensare all'enorme sproporzione tra la rete stradale e quella ferroviaria o a quella fra gli investimenti realizzati in Italia e le innovazioni tecnologiche introdotte sulle reti francesi o tedesche.
Non mancano certo errori e deficienze imputabili esclusivamente alle Fs, ma, come ha scritto questa estate un autorevole quotidiano di solito non molto indulgente e ben disposto verso di noi, negli ultimi trent'anni sono state compiute scelte di politica dei trasporti che non hanno sicuramente aiutato il treno. Né bisogna dimenticare la politica tariffaria, utilizzata dallo Stato come una leva della politica sociale e anti inflazionistica.
Comunque questo è un tasto su cui non siamo soliti battere, perché ci siamo imposti di occuparci soprattutto dei nostri limiti e perché recriminare non serve. Anche se qualche volta ricordare può essere importante.

POVERI MA COLTI

Sono il socio n° 404, cliente abbastanza assiduo delle Fs, che vi subissa di lettere... Ho ricevuto per la prima volta, dopo un lungo black-out, il primo numero di "Amico Treno". Sorpresa: allegato un "libriccino" di Stampa Alternativa su Epicuro. Grazie!
Alquanto strana la dedica a firma Baraghini (e chi può dimenticare Baraghini, energico direttore di "Stampa Alternativa" degli anni '70) e Vaciago, che, forse sulla scia di Epicuro, hanno tentato di filosofeggiare anche loro, ma sul tema del pendolarismo, descrivendo il lettore e il pendolare intelligenti, colti, civili e... poveri. Fermo restando che l'essere poveri di solito non è una colpa, né una virtù, non mi piace affatto questa associazione di qualità che farebbe intuire come il pendolare e il lettore siano degli infelici che pagano lo scotto di una superiorità interiore di raffinatezza intellettiva e culturale con una condanna alla povertà in un mondo ove i "rozzi", gli incolti, gli incivili vedono le porte dell'opulenza, della ricchezza e del lusso magicamente spalancarsi al loro passaggio.
E dai finestrini dei treni pendolari i poveri col nodo in gola e le lacrime agli occhi guardano sfrecciare l'ignoranza a bordo di lussuose vetture, rifugiandosi nella lettura di libriccini in riciclato, arricchendo la loro cultura che però mai li sfamerà... che malinconia!
Saluti da un povero (che viaggia sui treni verdi).

Sergio Berio - Roma

Sono un lettore della sua rivista, appassionato del treno e di tutto quello che gravita intorno alle ferrovie. Uso il treno sia per piacere che per recarmi dal lunedì al venerdì all'Università. Sono quindi un pendolare, ma non mi sento "un paria" dei ferrovieri, come citato su un articolo del mese di luglio. Il motivo che mi ha spinto a scrivere questa lettera non è comunque raccontare la storia della mia vita, ma criticare l'atteggiamento che la sua azienda ha assunto nei miei confronti e di tutti i pendolari. Non mi riferisco ai ritardi, alla soppressione di alcuni treni, per noi necessari, ma alla sensazione che ci considerate più un problema, un peso da scaricare, che una ricchezza. Il pendolare con i suoi abbonamenti e grazie ai contributi che il governo stanzia per il trasporto locale assicura all'azienda una costante fonte di entrate (se diminuisce il contributo del governo aumenta il prezzo dell'ab-

bonamento). Il pendolare per le Fs è come il cliente di un negozio di alimentari che giornalmente compra i generi di prima necessità (pane, sale ecc.).
Ora, pensate che sia sensato per il proprietario del negozio trascurare questo cliente per considerare unicamente colui che fa una grossa spesa una o due volte l'anno?
Quindi pensate davvero che per riempire alcuni treni sia conveniente perdere o umiliare migliaia di clienti?
Perché per fare arrivare in orario un treno bisogna fermarne altri dieci?
I soldi del mio biglietto non valgono?
Perché il binario del mio treno si chiama binario, mentre il binario accanto, del tutto simile al mio, si chiama "piattaforma Eurostar"?
Perché devo spendere dei soldi per la colazione o per il pranzo sugli Eurostar, cioè pagare due supplementi, se desidero solo viaggiare?
Pensate davvero che il pendolare prima o poi non arrivi a scegliere un altro mezzo e quindi possa essere trattato come utente e non cliente?
P. S. Intendo ringraziare e lodare il lavoro svolto da tutti coloro che hanno partecipato alla realizzazione dell'anniversario del Deposito e Manutenzione Locomotive di Firenze Romito.

Patrizio Olivieri - Figline Valdarno (Firenze)

Per essere felici non è necessario essere ricchi, ma intelligenti. Questo sosteneva, in sostanza, Epicuro. E pensiamo che si tratti di un'affermazione ampiamente condivisibile.
Che poi la povertà possa essere considerata una condizione privilegiata è un argomento completamente diverso, che investe essenzialmente la vita ultraterrena. Chi ha dimenticato questo particolare, distogliendo lo sguardo dal cielo, aveva degli scopi completamente diversi. Ma non ci sembra il caso di Baraghini e Vaciago che in maniera scherzosa e senza promettere il regno dei cieli - e Dio sa quanto i pendolari lo meriterebbero - hanno soltanto cercato di promuovere due prodotti ("Millelire" e "Amico Treno") che non sono proprio articoli di lusso.
Siamo consapevoli che su temi così delicati non sempre è apprezzata l'ironia, ci stupisce però che a risentirsi non sia stato un ricco o un automobilista, ma un cliente a cui con molta sincerità è stato riconosciuto di compiere una scelta intelligente, civile, colta e, aggiungiamo noi, consapevole, alla quale purtroppo - si potrebbe facilmente obiettare - non sempre vengono date risposte di pari livello. Ma questo accade non certo perché esista la categoria dei "paria" della ferrovia.
Non ci sono infatti diversi livelli di viaggiatori, a cui offrire servizi in base alla condizione sociale ed economica, ma solo esigenze diversificate (come ad esempio l'assistenza a bordo sulle lunghe distanze o vetture più capienti e confortevoli sui percorsi più brevi), che stiamo progressivamente cercando di soddisfare. C'è un bel po' di strada da fare, ma, per arrivare alla meta, oltre alla sfida sul piano della qualità e dell'efficienza dei servizi bisognerà vincerne un'altra altrettanto importante, sul piano del costume sociale, per sconfiggere proprio quei pregiudizi che, in barba a tutte le rilevazioni statistiche, considerano il trasporto ferroviario locale - e il trasporto pubblico in genere - come una costrizione riservata ai più "sfigati".
Da parte nostra ci auguriamo, per usare la metafora utilizzata dal signor Olivieri, che chi fa la spesa grossa un paio di volte all'anno venga anche a comprare il pane tutti giorni. E viceversa.

TOPI IN STAZIONE

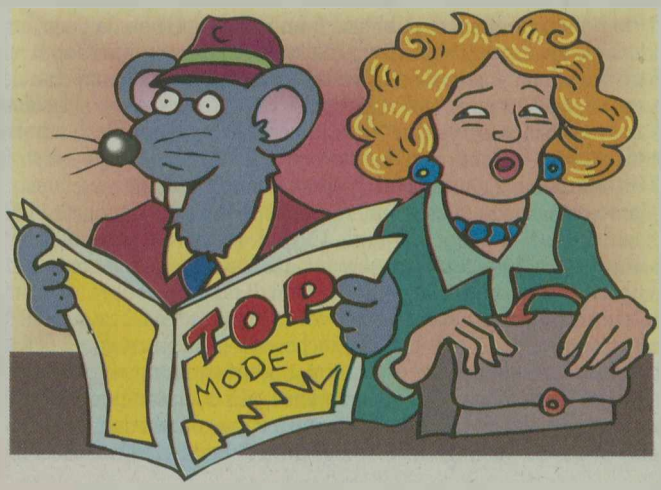
Ero alla stazione di Genova Piazza Principe, ferma al binario in attesa del treno per Milano ed ho notato tantissimi topolini che mangiavano i vari rifiuti che si trovavano in mezzo ai binari. Mi sembra un fatto abbastanza increscioso. Secondo la mia modesta opinione direi che sarebbe bene pulire e disinfettare tutti i binari e anche la stazione perché se dei topi mangiano dei rifiuti in mezzo ai binari di una stazione, con tutte le persone che vi transitano, vuol dire che sono proprio di casa.
L'altro fatto che voglio segnalarvi è questo. Ho preso un treno intercity da Bologna a Milano. A parte la sporcizia dei bagni (e questo potrebbe essere anche per la maleducazione dei viaggiatori) mancava la carta igienica e l'acqua dello sciacquone era quasi completamente assente. Io credo che su un treno a lunga percorrenza sia necessario che i gabinetti vengano puliti lungo il percorso. Inoltre nelle vetture alcune poltrone erano rotte e anche i tavolini dove si appoggiano le bottiglie erano in condizioni poco felici. La mia impressione è che la manutenzione e la pulizia delle carrozze venga fatta molto superficialmente.

Rosa Bignami Grilli - Milano

I topi, come ben sanno gli abitanti e gli amministratori dei grossi agglomerati urbani, costituiscono purtroppo un problema molto grosso, alimentato proprio dall'uomo, che con il degrado ambientale e l'abbandono di crescenti quantità di rifiuti fornisce a questi animali l'habitat ed il nutrimento ideali per vivere e moltiplicarsi. Anche se i topi che si aggirano in mezzo ai rifiuti depositati - supponiamo da viaggiatori quanto meno incauti - tra i binari della stazione di Genova Piazza Principe non sono certo le *pantegane* che infestano le strade delle nostre metropoli, la causa del fenomeno, come si vede, non è però diversa.
I colleghi del Nucleo territoriale dei Servizi di stazione ci hanno comunque assicurato che vengono periodicamente effettuati interventi sia di disinfestazione e disinfezione (con antiparassitari e latte di calce) che di derattizzazione, con l'utilizzo di esche ed ultrasuoni. Quando è necessario, queste operazioni sono anche integrate da altri interventi mirati.
Va tuttavia sottolineato che la particolare tipologia dell'impianto ed il fatto che esso sia posto tra due gallerie non consentono di debellare completamente i topi presenti tra i binari.
Particolare cura viene inoltre dedicata, compatibilmente con la circolazione dei treni, alla rimozione dei rifiuti.
E veniamo alla pulizia dei treni, un indicatore della qualità del servizio al quale attribuiamo notevole importanza, come testimoniato dall'inchiesta che abbiamo recentemente pubblicato e dagli impegni assunti dalle Fs, che hanno già dato un primo significativo risultato: dall'inizio dell'estate sono stati intensificati i controlli sull'operato delle imprese di pulizia.
Per quello che ci riguarda, continueremo ad essere a disposizione di tutti coloro che hanno da segnalare situazioni critiche.

PAZIENZA DA PENDOLARE

Desidero segnalare una situazione di disservizio che sta assumendo aspetti addirittura paradossali: sono impiegato presso una società del comparto telecomunicazioni con sede in Sestri Ponente e utilizzo ogni giorno il treno per percorrere il tragitto casa-lavoro e viceversa.
Per esigenze di servizio sono spesso obbligato a trattenermi in ufficio fino alle 18.30-18.45: a quell'ora l'unica opportunità offerta dall'orario ferroviario per raggiungere Deiva Marina è rappresentata dal regionale 11325 da Savona per la Spezia, in transito a Sestri Ponente alle 19.06 (salvo utilizzare il "successivo" diretto 2909 delle 19.55 e giungere a Deiva Marina, dopo aver cambiato treno a Genova Brignole e Sestri Levante, alle 22.53).
«Pazienza», ho sempre ripetuto a me stesso, «non si può pretendere di avere coincidenze comode nel tardo pomeriggio fra linee che hanno flussi di traffico essenzialmente scorrelati fra di loro», come insegna da anni "Amico Treno".
Il suddetto R 11325 non brillava per rapidità già durante l'orario invernale (arrivo previsto alle 20.50, 1 ora e 44 minuti per un percorso di 67 chilometri, velocità commerciale 38,7 km/h!) e, nonostante tutto, giungeva spesso a Deiva Marina con una decina di minuti di ritardo per rispettare due precedenze a Sestri Levante.
«Pazienza», suggeriva sempre la mia coscienza, «un treno regionale è fatto per servire le piccole località, deve effettuare numerose fermate, pertanto non



può essere veloce».
Con l'avvento dell'orario estivo la situazione è ulteriormente peggiorata: l'orario di arrivo è stato posticipato alle 20.58 («Almeno così riusciremo a rispettarlo», pensavo ingenuamente) ed è stato analogamente spostato il periodo di sosta per dare precedenza all'IC 627 e all'E 805 nella stazione di Sestri Levante. Qui il mio treno giunge quasi sempre in orario o con un ritardo contenuto entro pochi minuti, viene beffardamente annunciata la partenza per le ore 20.43 ma questa viene poi puntualmente (sic!) rimandata.
La cosa non deve meravigliare più di tanto: pretendere di "incasellare" con assoluta precisione il passaggio di due treni, di cui uno in fermata, in un intervallo di soli 13 minuti presume una fiducia "svizzera" nella regolarità di marcia dei medesimi; basta un ritardo limitato per bloccare l'R 11325 per 20-25 minuti.
Ma ciò non sembra essere sufficiente: l'orario prevede la ricezione dell'R 11392 da La Spezia per Sestri Levante (arr. 20.47) sul 5° binario: la conseguenza è che, quasi ogni giorno, l'R 11325 (fermo sul 4°) deve attendere anche che l'R 11392 attraversi tutti gli incroci per terminare la corsa. Basterebbe deviarlo sul 1° binario, libero a quell'ora, per evitare l'inconveniente, ma si preferisce far finta di nulla, fino a rischiare che gli stessi IC 627 ed E 805, già in ritardo, debbano prolungare la sosta o rallentare visibilmente, come è accaduto il 24 giugno scorso!
Risultato finale: attese fino a mezz'ora senza che qualcuno annunci almeno una stima dell'orario di partenza (forse per vergogna?) e arrivo a Deiva Marina non prima delle 21.10-21.15, con la sensazione, ogni giorno più forte, di essere presi in giro.
Pazienza? Mi dispiace, ormai l'ho finita. Qualcuno mi farà notare che, in fondo, si tratta solo di "pochi minuti" di ritardo, oppure snocciolerà le solite statistiche che dimostrano la sostanziale puntualità dei treni sulla linea Genova-La Spezia. A costoro rispondo di provare ad utilizzare giornalmente un treno come il mio, a toccare con mano il lento ma costante degrado del materiale (le vetture all'addiaccio durante l'inverno o con le lampade da campeggio appese alle reticelle al posto dei neon fuori uso sono solo gli esempi più eclatanti che mi siano capitati): verificherete come quei "pochi minuti" quotidiani, dopo una giornata di lavoro iniziata prima delle 6 del mattino, possano fare una bella differenza.
Non cercherò di raccogliere firme, come suggeritomi da più parti, perché non trovo ammissibile che una "Società di Trasporti e Servizi" che voglia definirsi tale abbia bisogno di una "mozione popolare" per rilevare una situazione di fatto e cercare di diminuire i disagi per l'utenza (pardon, per la "clientela"): in caso contrario sarebbe più onesto ammettere che non si può (o non si vuole?) fornire il servizio medesimo. Posso fornirvi un suggerimento: incaricate il capotreno dell' R 11325 di effettuare un piccolo sondaggio fra i viaggiatori per alcuni giorni: scoprirete che saremo anche pochi, ma nessuno di noi ha l'aspetto di un pacco postale, anche se spesso ci sentiamo trattati proprio così.

Stefano Baiotti - Deiva Marina (La Spezia)

Effettivamente può sembrare anomalo che una società per migliorare i servizi offerti alla clientela possa in alcuni casi aver bisogno di mozioni popolari. Chi ci ha seguito con attenzione in tutti questi anni sa però in quale parte del puzzle va ad incastrarsi questo tassello apparentemente senza collocazione. Risparmiandovi il riassunto delle puntate precedenti, per avere il quadro della situazione basterà riandare agli ultimi episodi, che hanno visto i protagonisti della vicenda alle prese con un dilemma di non facile soluzione: come investire nel rilancio del trasporto ferroviario riducendo la spesa pubblica. È un rompicapo non da poco, considerando gli impegni finanziari richiesti dagli interventi (raddoppi, nodi metropolitani, materiale rotabile ecc.) necessari al miglioramento della capacità del sistema. Nell'attesa che i "nostri" - se ci sono - decidano di raccogliersi (magari anche firmando appelli e mozioni) e di accorrere in soccorso dell'amico treno, ritorniamo ad una delle ordinarie storie di disservizi, a cui giustamente il signor Baiotti rifiuta di assuefarsi.
Quanto segnalato in questa lettera è purtroppo vero. Il Regionale 11325 ha fatto registrare frequenti ritardi. Ciò è dovuto principalmente al fatto che, vista la lunghezza del percorso (Savona-La Spezia) coperto dal treno, bastano piccoli scompensi dei treni di rango superiore (Eurostar, intercity ecc.) per penalizzarne più volte la marcia. La Direzione Regionale trasporto locale della Liguria, anche grazie alle osservazioni del nostro lettore, ha tuttavia fatto disporre a Sestri il ricevimento del treno 11392 in primo binario. Questa modifica, pur comportando alcuni aggravi per le manovre effettuate nella stazione, secondo i dati raccolti nel corso dell'estate ha migliorato la regolarità di marcia del treno 11325.



Notizie confortanti, infine, anche per quanto riguarda il materiale rotabile, che, come abbiamo illustrato nel numero di ottobre, nel corso dei prossimi anni sarà progressivamente rinnovato, con sensibili ripercussioni sulla qualità del servizio. Nel frattempo, magari senza abusarne, avremo ancora bisogno della pazienza dei tanti signori Baiotti.

CRANA PADANA

Sono un vostro ex abbonato e, mio malgrado, ottimo cliente delle Fs: ex abbonato perché non ho la men che minima intenzione di regalare ulteriormente del denaro a quell'obsoleto baraccone che rappresentate.
Ricevere gratuitamente il giornalino era un po' come essere rimborsati dello scadente servizio che in questi anni mi avete offerto. Mi rendo però conto delle spese cui andate incontro con la vostra pubblicazione, quindi potete fare tranquillamente a meno di spedirmelo. Non ho neanche intenzione di acquistare quella vostra ridicola "Carta Amicotreno", che concretamente non offre nulla di effettivamente fruibile, eccezion fatta (e scusate se è poco) per avere lo sconto su qualche treno Diretto che parte alle 2 di notte o su qualche regionalino che neanche i pendolari hanno il coraggio di prendere. Suvvia, siamo seri, almeno siate onesti con voi stessi. Guardandovi allo specchio alla mattina, vi sentite veramente la coscienza tranquilla a veder rifilare questo genere di vigliaccate ai cittadini?
A dir la verità è molto tempo che desideravo scrivervi, ma ogni volta decidevo di lasciar perdere.
Perdere la coincidenza perché il treno su cui viaggi si ferma nel bel mezzo della ridente campagna, perché le barriere che dovrebbero bloccare il traffico automobilistico non si chiudono: «ma cosa vuoi che sia?». Arrivare a destinazione con 3 ore di ritardo perché sei incappato in uno sciopero selvaggio che chiaramente alla stazione di partenza non ti era stato comunicato: «e vabbé, quanto sei pignolo!». Perdere la coincidenza perché il giorno della festa degli alpini a Treviso considerarono più importante far transitare prima il treno straordinario che quello in orario (che chiaramente se ne stava ad aspettare buono buono in aperta campagna, ammirando i fiorellini e le farfalline nell'attesa che sul binario unico transitasse in senso opposto il suddetto straordinario): «eh, ma non hai proprio il senso dell'humor». Oppure trovarsi malauguratamente su un treno che a metà strada si rompe con conseguente trasbordo di centinaia di passeggeri su un regionalino già stipatissimo come una mandria di vacche: «e rilassati, aiuta a socializzare con le ragazze, sei proprio privo di fantasia».
Lasciamo stare, mi son sempre detto, cosa vuoi pretendere da questo enorme carrozzone di Stato, vetusto, obsoleto, antifunzionale (basta dare un'occhiata agli orari, le coincidenze sembrano evitate appositamente per cercare in tutti i modi di disincentivare l'uso del treno: per caso li fate preparare da qualche pazzo schizofrenico di qualche manicomio?), amministrato da anni da amministratori, nella migliore delle ipotesi incompetenti, nella triste realtà da disonesti corrotti con logica clientelare e di familismo politico.
Questa volta, però, avete proprio toccato il fondo.
Essere insultato da un vostro capotreno (C. Treno n° ...) come se fossi un delinquente appestato, capotreno che si scagliò contro di me con una lunga ed

interessantissima disquisizione contro i meridionali scansafatiche (non mi dilungo sul resto, che potete comodamente leggere sulla copia dell'allegato reclamo da me depositato alla stazione di Trieste) mi sembra veramente troppo.
Certi atteggiamenti sono veramente intollerabili. Non è minimamente giustificabile un oltraggioso comportamento di quel tipo, oltretutto appellandosi a degli squallidi motivi razziali. (...)
Avete idea di cosa sia la professionalità? Il mondo discute di Qualità Totale e voi vi state beatamente contemplando con fare inebetito le vostre scarpe, domandandovi increduli come mai sono slacciate.
Fate proprio pena (per non dire di molto peggio), ma siete ancora in tempo: che ne direste di darvi all'ippica? Almeno ci risparmiereste ulteriori dispendiosissime e, a quanto pare, inutili spese di denaro pubblico, per tenere in piedi la vostra Baracca.
Per ciò che, invece, attiene al mio esposto, sono ancora in attesa delle Scuse Ufficiali delle Fs, mi raccomando, non ve ne scordate, non vi conviene, perché io ho la memoria molto lunga e il mio legale è molto, molto peggio di me. Godetevi pure le vostre immeritate vacanze, ma poi sarebbe molto carino da parte vostra se vi faceste vivi! Grazie.

Loris Calabresi - Onigo di Pederobba (Treviso)

Reclamo presentato alla stazione di Trieste

Spettabile Società, mi vedo costretto a spedirvi il qui presente esposto per rendervi noto, e richiedervi doverosi chiarimenti al riguardo, un episodio a dir poco increscioso di cui sono stato vittima, ad opera di un dipendente della vostra società che ha tenuto nei miei confronti un atteggiamento quanto meno arrogante ed aggressivo, per non dire offensivo, del tutto immotivato. L'11 giugno 1997 mi trovavo a viaggiare sul treno IC 707 proveniente dalla stazione di Roma Termini, con partenza alle ore 9.05, diretto a Trieste. Nell'ultimo tratto del viaggio (tra Mestre-VE e Trieste come specificato sotto) dopo la fermata alla stazione di Portogruaro-Caorle, alle ore 15 circa, il Capo Treno, precedentemente salito presumibilmente alla stazione di Mestre, arrivò nella carrozza dove io mi trovavo, per l'esattezza la n° 5 (di cui io occupavo il posto 55), per il consueto controllo dei documenti di viaggio, il terzo dalla partenza dalla stazione di Roma Termini. Costui controllato il biglietto di viaggio, ed il biglietto del Supplemento per il treno IC, richiesta (giusta) visione della Carta Verde e di un documento di riconoscimento, si permise di fare "apprezzamenti" umilianti, totalmente fuori luogo, privi di fondamento e di pessimo gusto, sul mio cognome e sulle mie presunte origini etnico-razziali meridionali.
Costui letto il mio cognome "Calabresi" mi chiese con fare quasi accusatorio, come si può fare con un criminale colto in flagranza di reato, se fossi meridionale, sottolineando con disprezzo il fatto che sono nato in Svizzera. Senza attendere una risposta negativa (ad essere precisi sono di origine toscana, ma questo non ha, comunque, importanza in riferimento al fatto increscioso in questione...), lasciandomi dire solo «Scusi, ma anche se fosse...?», il C. T. si dilungò in un'istruttiva disquisizione di tipo storico-geografico sul fatto che le candide terre da me in quel momento solcate, senza la men che minima reverenza, fossero le "sacre" terre di Padania e che quello non era certo il mio posto, io che figlio di emigrati scansafatiche meridionali, non avevo nemmeno il coraggio di professarmi per quel che ero, rinnegando le mie origini e sbandierando una nascita purificatrice in terra elvetica. «Siete comunque tutti della stessa Razza», queste le testuali parole.
Qualcuno dovrebbe informare il vostro "gentilissimo" collega (Tesserino C. Treno...), di cui, però, ignoro il nome, che su mia triplice espressa richiesta mi è stato rifiutato (evviva il coraggio delle proprie azioni ed abbasso la vigliaccheria) che i Ghetti sono stati una pagina assai dolorosa anche della nostra storia su cui è del tutto fuori luogo e macabro fare dell'ironia.
Scusate ma questo è troppo. Vivo in Veneto da 13 anni, mio padre è toscano e mia mamma veneta, ma finalmente riesco a capire cosa possa provare un vero meridionale umiliato per le sue origini (...). Lo stipendio [del capo treno, n. d. r.] è finanziato (ci tengo a precisarlo qualora lo si scordi) anche dai meridionali "scansafatiche e parassiti, ex emigranti per divertimento" che prendono il treno e pagano regolarmente il biglietto.
Desidererei, altresì, informarvi che con il mio legale sto vagliando la possibilità di sporgere formale querela per diffamazione contro la vostra Società e contro il Capo Treno in questione, vi richiedo quindi un formale atto di scusa e di forte e chiara dissociazione dalle posizioni razziste del vostro Capo Treno.

Loris Calabresi

I dipendenti delle Fs ricevono uno stipendio (pagato in parte con i soldi dei clienti ed in parte, purtroppo, ancora con quelli dei contribuenti) non certo per lasciarsi andare a considerazioni (condivisibili o aberranti, da questo punto di vista poco importa) su problemi di carattere etnico o geo-politico. Non è dunque dal contenuto delle esternazioni del capo treno che le Fs devono dissociarsi, ma innanzitutto dal comportamento irriguardoso ed oltraggioso tenuto (stando a quanto sostiene il reclamo) nei confronti di un viaggiatore che, a prescindere da tutte le altre regole della civile convivenza, merita di essere trattato con il dovuto riguardo dalla società che gli ha venduto i propri servizi.
Per evitare di incorrere nelle sanzioni del Garante alla privacy non abbiamo pubblicato i dati riportati sul tesserino di riconoscimento del capo treno, possiamo però assicurare al nostro lettore che abbiamo trasmesso la sua segnalazione alle strutture interessate, affinché provvedano ad accertare le responsabilità dell'agente, prendendo, se necessario, gli opportuni provvedimenti disciplinari.
La lunghezza di questa lettera non ci lascia molto spazio per rispondere in maniera dettagliata su tutti i problemi sollevati, vorremmo comunque fare qualche sintetica osservazione su alcune questioni che ci stanno particolarmente a cuore, a cominciare dalla "Carta Amicotreno": una volta è venuto anche a noi il dubbio che potesse trattarsi di una *fregatura*... ma per le Fs, che concedono sconti del cinquanta per cento sulla metà dei treni del trasporto locale, estendendoli al sabato ed ai giorni festivi alla totalità dei convogli (sempre del trasporto locale) in circolazione. Altro che qualche trenino!
Non condividiamo inoltre le considerazioni sui vertici delle Fs: il signor Calabresi, che ha potuto sperimentare di persona quanto possano essere pericolosi e demenziali certi luoghi comuni, faccia tesoro della sua esperienza e questa volta provi a mettersi nei panni di chi deve scontare un pregiudizio altrettanto ingiusto ed ingiustificato.
Ciò non toglie che i nostri disservizi siano molti e talvolta insopportabili. Vorremmo anzi consigliare al nostro lettore di non essere indulgente e rassegnato, di non considerarsi poco spiritoso o troppo pignolo se si ritiene insoddisfatto del servizio ricevuto: sia sempre esigente e pretenda di essere trattato da cliente. È una condizione necessaria - anche se non sufficiente - per ricevere un prodotto di qualità.
E infine le scuse per lo spiacevole episodio: di solito le facciamo di nostra spontanea volontà, diciamo per intima convinzione. Ma visto che il signor Calabresi ce le chiede espressamente, ci sentiamo in dovere di fare anche qualcosa di più. Eccezionalmente la redazione ha perciò deciso di sottoscrivere - a proprie spese - un abbonamento annuale ad "Amico Treno" per questo ex abbonato che, nonostante tutto, continua ad apprezzare la nostra funzione.

LO STILE DEGLI ANONIMI

Caro Nemico Treno, ti scriviamo in merito alle lettere pubblicate sul fenomeno dei cosiddetti "graffiti". Innanzitutto, complimenti per l'ennesima dimostrazione di totale ignoranza: il termine esatto è da sempre "Writing", i graffiti li facevano i cavernicoli nella preistoria (anche se per le vostre menti reazionarie i writers non sono molto di più, in fondo). Non cercheremo assolutamente, con questa lettera, di difendere il fenomeno, perché sarebbe troppo complicato spiegare alle vostre menti bieche e abbrutite dall'ignoranza il significato di questa Cultura, vogliamo solo porre l'accento sull'ipocrisia vostra e di chi vi scrive certe lettere. (...)
Non siamo grafomani, non sono pitture psichedeliche, quello che vedete si chiama "Lettering" ed è il frutto di una evoluzione delle lettere dell'alfabeto che dura da quasi trent'anni. Avete il coraggio di parlare di imbrattamento e di mancanza di civismo. (...) Non avete il diritto di riempirvi la bocca con parole come dignità, perché il servizio per cui dite di lavorare è la negazione stessa di questo concetto. Il Writing sui treni non è vandalismo, né è mai stato concepito a scopo vandalico, ma se anche lo fosse sarebbe eticamente giustificato. Con il massimo disprezzo.

Anonimi con stile (ma non sapete quanto ci piacerebbe poter firmare)

Mi è capitato fra le mani un numero del vostro giornale, precisamente il numero 2 del febbraio '97, in cui nello spazio "Lettere" si parlava del problema dei graffiti sui treni. Ho letto le varie lettere pubblicate e sinceramente mi sono messo a ridere per quanto patetiche ed ipocrite fossero. Io prendo spesso il treno perché sono uno studente universitario e studio fuori città e devo dire che tra il caos delle stazioni, il pensiero di ri-

tornare a scuola e il disagio causato dai vostri disservizi, vedere qualche vagone dipinto non mi dà affatto fastidio, anzi mi dà un senso di libertà e di gioia... certo, non tutti, alcuni vagoni sono proprio imbrattati, ma ad ogni modo, prima di preoccuparmi di pulire le carrozze esternamente, se fossi in voi mi curerei di pulirle dentro; di far arrivare i treni in orario; di evitare che si schiantino, magari... insomma, ci sono problemi ben più seri che affliggono questo disastrato servizio pubblico e tanta attenzione nei confronti di un fenomeno che oltretutto ha un indubbio valore artistico, mi sembra assolutamente esagerato. Perché non lasciate questi ragazzi dipingere liberamente i treni? Spendereste molto di meno perché non dovreste pulire le fiancate e i treni sarebbero molto più accettabili di come sono ora e coi soldi risparmiati potreste migliorare i servizi... ma so che è inutile raccomandarvi queste cose, perché delle comodità degli utenti non ve ne è mai fregato nulla, siete solo capaci di alzare i prezzi dei biglietti senza offrire nulla in cambio.
Spero che almeno abbiate il coraggio di pubblicare questa lettera, anche se è contro le vostre idee!

Luca Cavallo - Favaro Veneto (Venezia)



Sono un vostro lettore e viaggio spesso col treno in Italia e in Europa per lavoro. Debbo purtroppo constatare che le Fs si stanno allontanando sempre più dagli standard europei per quanto riguarda la qualità dei servizi a bordo dei treni. (...) Ad esempio, in nessuna ferrovia europea, si verifica la situazione scandalosa con centinaia di carrozze (anche di qualità) imbrattate fino all'inverosimile da graffiti (...). La cosa ancora più intollerabile è la totale mancanza di rispetto per la clientela che è costretta spesso a viaggiare senza poter vedere attraverso i finestrini, anch'essi imbrattati (...). Simili situazioni non sono assolutamente tollerate da Reti estere che sanno quanto importante sia il "customer care".

Angelo Gardesani - Milano

Il vostro periodico continua ad essere interessante e mi fa particolarmente piacere quando vi confrontate con lettori che vi ritengono di parte e non avete problemi a pubblicare lettere a volte anche insultanti e minacciose nei vostri confronti. Indubbiamente una vostra tendenza ad ammorbidire eccessivamente il tono sui problemi derivanti da provvedimenti drastici effettuati verso il trasporto pubblico dall'attuale Governo è evidente, ma si sa... Nei veicoli Tt-Atm di Torino ci sono delle targhette che recano la scritta "Si ricorda che la bestemmia è reato", quindi anche voi, come la maggioranza dei media state bene attenti a non pestare i piedi a nessuno dei membri del cosiddetto Ulivo, anche se dimostrate di non essere servili come altri periodici. Un argomento che avete trattato nei mesi scorsi, e che l'utilizzo quotidiano del treno non mi fa dimenticare, è quello del problema dei graffiti, che purtroppo, osservando i treni che percorrono tutte le linee che si dipartono da Torino P.ta Nuova, è un fenomeno in aumento, perché più passa il tempo e più sono rare le carrozze che non presentino alterazioni al look aziendale (sono decisamente vergognosi gli intercity che sfrecciano lungo i binari deturpati da quelle macchie di colore). (...)
In altre nazioni questo fenomeno di creatività o di puro vandalismo (dipende dalle convinzioni ideologiche dell'osservatore, ossia se buonista o conservatore) è stato affrontato in maniera energica e addirittura nella "Subway" di New York tali lordure sui treni sono quasi scomparse. Non mi importa di passare per conservatore retrogrado, anche se ho solo 31 anni, per il fatto che mi danno fastidio queste manifestazioni di creatività "viaggiante", perché sono cresciuto con il principio che i mezzi pubblici hanno dei loro caratteristici colori e non possono diventare ad arbitrio la tela viaggiante di qualsiasi persona che si ritiene artista e quindi si arroga di poter dipingere a proprio piacimento ciò che appartiene alla collettività. (...)

Luciano Bassi - Avigliana (Torino)

Ci siamo sempre attenuti ad regola ferrea: non pubblicare lettere anonime. Questa volta facciamo un'eccezione perché abbiamo sicuramente a che fare con dei ragazzi spaventati dalle loro stesse affermazioni. Non è nostra abitudine salire in cattedra né ci piace dispensare sermoni e reprimende, soprattutto perché siamo convinti che nel corso degli anni saranno l'esperienza e la crescente dimestichezza con la cultura a mitigare la presunzione giovanile e ad insegnare il rispetto per il modo di pensare degli altri. Almeno a noi è capitato così. Anzi, siccome riteniamo di avere ancora molte cose da imparare, una domanda vorremmo porla noi: per quale recondito motivo l'alfabeto si deve evolvere sulle fiancate dei treni? È vero, alcuni graffiti non sono sgradevoli e talvolta portano una nota di allegria e di vivacità. È anche probabile che in molti *writers* (o "imbrattacarrozze", secondo un'opinione molto diffusa) si nasconda un vero artista, della cui opera fra qualche anno potremmo magari andare fieri. Nel frattempo a chi affidare l'ingrato compito di esprimere un giudizio sulla qualità estetica dei lavori, decidendo quali siano da conservare e quali da cancellare? Forse ad una Commissione Interministeriale composta da rappresentanti dei Trasporti, dei Beni culturali e (perché no?) degli Affari sociali? Nei secoli scorsi (si parva licet....) il problema era di più facile soluzione. Che si trattasse di un principe o di un cardinale, un committente c'era senz'altro. Non sempre erano soldi spesi bene, ma almeno chi pagava aveva un'idea di cosa andava a mettersi in casa e difficilmente permetteva che qualcuno si mettesse a dipingere sui suoi muri di propria iniziativa. Ve lo immaginate cosa sarebbe successo se nottetempo un pittore avesse realizzato nel Palazzo Pubblico di Siena un affresco che celebrasse la magnificenza di Firenze? O se fosse andato a Costantinopoli a raffigurare Cristo e la Madonna nel periodo dell'iconclastia?
Più o meno quello che capiterebbe oggi ad un tifoso della Juve che decidesse di fare un graffito in onore della sua squadra sulla mura dello stadio di Firenze... o ad un *writer* che si mettesse in testa di far viaggiare la propria arte sulle fiancate della nostra automobile, indipendentemente dalla sua tinta o dalla pulizia degli interni. La sensibilità dell'artista va sicuramente rispettata, ma anche il fruitore - "buonista" o "cattivista" poco cambia - ha la sua parte, che non può certo essere quella di uno spettatore passivo o forzato o, peggio ancora, quella di chi deve "offrire" suo malgrado gli spazi su cui si esercita la creazione. Siamo d'accordo anche noi, il colore dei treni non sempre ci permette di scacciare la tristezza che ci può procurare il ritorno a scuola o al lavoro. A parte che, come direbbe Totò, "c'è a chi piace", siamo convinti che il problema possa essere risolto in maniera più adeguata dando vivacità e colore all'ambiente di studio o di lavoro. Per quello che ci riguarda ci sentiamo invece senz'altro obbligati a migliorare il comfort e la pulizia delle carrozze. E naturalmente a far viaggiare i treni in orario.
E con questo rispondiamo anche ad **Alberto Fontana di Collegno (Torino)**, a **Massimiliano G. G. Mihich di Trieste** e a tutti coloro che stanno continuando a scriverci sull'argomento.

PER TUTTA LA VITA

Richiesta da parte di un gruppo di pensionati del ripristino della Carta d'Argento "A Vita". Il sottoscritto Sora Aurelio residente a Roma (...) desidererebbe conoscere se, essendo stato recentemente derubato del portafogli contenente, tra le altre cose, la Tessera d'Argento "A Vita", di cui allega copia, possa ottenere il duplicato e, in caso affermativo, a quale Ufficio dovrebbe rivolgere la relativa richiesta.
Con l'occasione, unitamente a un gruppo di pensionati di età superiore ai 65 anni, chiede di fare esaminare benevolmente la possibilità di ripristinare la Tessera d'Argento "A Vita", a prescindere dal costo per la stessa che l'Ammi-

nistrazione delle Ferrovie dello Stato ritiene più opportuno applicare.
Il ripristino di tale tessera, siamo più che certi, invoglierà tantissimi pensionati ad effettuare spesso viaggi in treno per turismo, dando loro la gioia e la possibilità di conoscere tante altre città per ammirare la loro bellezza e, nel contempo, per far godere gli ultimi anni di vita.
Nel restare fiduciosi che la presente richiesta venga benevolmente accolta, facendo così felice la quasi totalità dei pensionati che hanno lavorato una vita per rendere la nostra bellissima Italia sempre più grande ed ammirata dalle altre Nazioni, ringraziamo sentitamente e porgiamo distinti saluti.

Aurelio Sora - Roma
(seguono altre sette firme)

La Carta d'Argento è una carta nominativa rilasciata alle persone che abbiano compiuto 60 anni, che permette l'acquisto di biglietti di prima e di seconda classe, a prezzo ridotto del 20 per cento. Vale un anno dalla data del rilascio e attualmente costa 40mila lire.
In caso di smarrimento, furto o distruzione della Carta d'Argento non è previsto alcun rimborso. Su domanda dell'interessato è ammesso il rilascio di una nuova Carta, con le stesse caratteristiche e la stessa decorrenza della prima, dietro pagamento di un diritto fisso di diecimila lire, a titolo di rimborso spese. Il richiedente deve allegare alla domanda di duplicato della Carta la denuncia di furto o smarrimento presentata all'Autorità giudiziaria, oppure, nel caso di distruzione o deterioramento, fotocopia della Carta resa conforme all'originale. La denuncia, ricordiamo (vedi "Amico Treno" n° 7/95 pag. 43), deve riportare il numero della Carta smarrita o rubata, l'anno del rilascio e la stazione emittente.
Il nostro consiglio, lo abbiamo detto anche in altre risposte, è di lasciare sempre e comunque a casa una fotocopia dei documenti che ci portiamo in viaggio. Così come ha fatto il previdente signor Aurelio, che allega alla sua lettera la fotocopia della Carta rubata: recandosi alla stazione dove questa era stata rilasciata potrà ottenerne il duplicato.
Le Carte d'Argento "a vita" oggi non sono più commercializzate, ma quelle in circolazione sono ancora valide e consentono l'acquisto di biglietti con lo sconto del 30 per cento. Caro Aurelio, la richiesta di ripristinare la Carta d'Argento permanente è più che comprensibile, ma le proposte commerciali, come si sa, non possono più essere "permanenti".
Le nostre offerte si stanno arricchendo con altre iniziative interessanti. Un esempio è la "Carta Amicotreno", una formula nuova che aggiunge al "tradizionale" sconto sul biglietto del treno tanti, ulteriori benefici. Lo sconto sul biglietto è molto più consistente del solito: il 50 per cento per il possessore della "Carta Amicotreno" e per un suo eventuale accompagnatore sui *treni verdi* e nei giorni di sabato e nei festivi su tutti i treni classificati "Metropolitani", "Regionali", "Diretti" ed "iR" nell'orario ufficiale.
Non è comunque da escludere la previsione di altre facilitazioni e condizioni vantaggiose da destinare agli *over 60* (o agli *under 26*, usiamo l'inglese perché ai clienti che hanno un'età superiore a 60 anni o al di sotto dei 26 sono riservate speciali agevolazioni in servizio interno e internazionale!).
Anzi, sarà sempre più facile per il pensionato, che ha tempo libero a disposizione e che può spostarsi senza il limite degli orari di lavoro, trovare occasioni convenienti tra le proposte commerciali e usufruire di tutte le opportunità favorevoli offerte dai viaggi nei periodi di minore frequentazione.
Un grande abbraccio ad Aurelio e anche a Dante, Francesco, Dino, Andrea, Emilia, Angelo e Salvatore, che hanno firmato la lettera.

"TRENI DI CARTA"

Salve! Potreste aiutarmi a rintracciare un libro di cui ho colto, in una trasmissione di Rai 3, il solo titolo: Treni di carta? Il libro narrava di tutti i più o meno celebri brani letterari inerenti il treno. Grazie.

Angelo Accomando - Asti

Treni di carta è stato scritto e curato da Remo Ceserani - docente di Teoria della Letteratura all'Università di Pisa - per la casa editrice genovese Marietti (tel. 010/8393789), che lo ha pubblicato nel 1993 (pp. 306, 38mila lire). Il saggio ha come sottotitolo "L'immaginario in ferrovia: l'irruzione del treno nella letteratura moderna", e organizza la materia per nodi tematici più che per rigoroso ordine cronologico. Corredata da una curata bibliografia e da un utile indice analitico, la pubblicazione si presta anche come prezioso repertorio e come matrice di buone altre letture.
Avremmo volentieri segnalato questo testo nella rubrica "Da leggere in treno", se fosse stato ancora facilmente reperibile nelle librerie. Non crediamo tuttavia che sia esaurito, perché abbiamo avuto modo di notarne diverse copie durante l'ultimo Salone del Libro di Torino, allo stand curato da Marietti. Non rimane che augurarle: buona lettura!

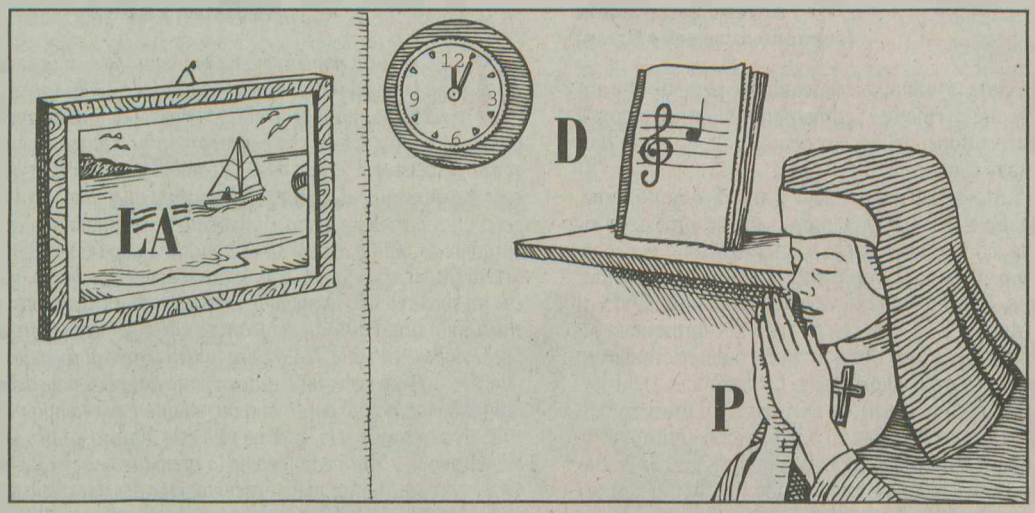
NEMICO TRENO

Una domenica pomeriggio ho prenotato presso la stazione di Terni due posti letto sul treno Roma-Milano delle 23.20 (prezzo £. 140mila). Arrivato con mia moglie alla Stazione Termini, il conduttore del vagone letto mi ha fatto notare che per errore la prenotazione era stata fatta per il giorno successivo. C'erano posti disponibili, ma se volevo viaggiare dovevo pagare nuovamente. «Comunque domattina alla stazione d'arrivo potrà rivolgersi allo sportello e verrà rimborsato integralmente o con una piccola decurtazione», mi ha assicurato. La mattina dopo (ore 08.45), alla stazione di arrivo (Monza), recatomi allo sportello per il rimborso, mi sono sentito dire che mi spettava solo la metà della spesa e che dovevo considerare perse le altre 70mila lire. Piuttosto contrariato e francamente incredulo ho fatto notare che dalle 08.45 alle 23.20 c'era tutto il tempo di rivendere il biglietto. Niente da fare. «La legge», mi è stato opposto dal personale della biglietteria, manifestamente irritato per la mia incredulità e per la mia protesta, «prevede il rimborso integrale solo se viene richiesto almeno 24 ore prima della partenza del treno!». Mi chiedo: perché la prenotazione per il giorno dopo non poteva essere sostituita con una prenotazione per il treno in partenza, senza dover pagare due volte? Perché non è possibile ottenere il rimborso integrale di un biglietto non utilizzato e riconsegnato con un anticipo di ben 14 ore?
Se si riconosce che le norme che impediscono quanto sopra sono inique e vessatorie nei confronti dell'utente, occorrerà aspettare la solita revisione globale delle norme, o addirittura che se ne occupi il Parlamento oppure è possibile modificarle rapidamente? Sono e resto un sostenitore del mezzo ferroviario. Io sono cioè amico del treno, ma il treno, cioè le persone che lo gestiscono, è veramente un amico-treno, secondo la vostra bella testata o è ancora e inesorabilmente per l'utente un nemico-treno?
Cordiali saluti.

Giacomo Correale Santacroce - Monza (Milano)

È vero, per essere amici bisogna volerlo in due. L'amicizia, tuttavia, richiede anche un po' di comprensione, quantomeno dopo che è passata la rabbia... e brucia meno il ricordo di una "fregatura".
Se proviamo a ragionare a mente più fredda, ci accorgiamo comunque che non tutte le colpe sono dell'amico treno: quando si acquista un biglietto o si effettua una prenotazione bisogna infatti controllare, come si fa con qualsiasi altra merce, che ci venga consegnato proprio quanto abbiamo richiesto e pagato. Perché se l'errore viene rilevato quando è troppo tardi si può incorrere in inconvenienti molto fastidiosi, come quando vogliamo farci cambiare da un negoziante un oggetto che ormai non può più essere rivenduto.
In materia di rimborsi le Fs hanno stabilito delle clausole in apparenza molto rigide, ma che hanno una loro ragion d'essere nella necessità di cautelarsi da alcuni rischi. 14 ore possono anche sembrare un lasso di tempo ragionevole per riconsegnare una prenotazione non utilizzata. Ma quanti sono i viaggiatori che non avendo magari precedentemente trovato un posto in vettura letto riprovano a chiedere la prenotazione lo stesso giorno in cui vorrebbero partire?
La trattenuta è quindi motivata unicamente dalla necessità di preventivare un'adeguata copertura della perdita economica derivante alle Fs in caso di mancata vendita dei posti rimessi in disponibilità. In ogni caso se il signor Correale si fosse recato allo sportello entro il termine in cui possono effettuarsi le prenotazioni sui vagoni letto (di regola fino a tre ore prima della partenza del treno dalla stazione di origine), avrebbe avuto la possibilità di modificare, senza alcuna trattenuta, la data di partenza. Il viaggiatore, infatti, anche per motivi di carattere strettamente personale, può cambiare la prenotazione, a condizione che la richiesta sia avanzata entro le ore 24.00 del giorno precedente a quello di partenza indicato sul bollettino e che il percorso e la categoria di treno restino invariati.Come si vede le norme non sono poi così "ottuse" e vessatorie. Anche se ciò, ovviamente, non può giustificare l'errore - di cui ci scusiamo - che ha originato questa spiacevole vicenda.

REBUS (6,1,9?)



Soluzione LA/SCIA/ORA/D/DO/P/PIA?

AMICO*TRENO* raddoppia le possibilità di dialogo con i suoi lettori aprendo un sito su Internet* e, inoltre, offre sconti e agevolazioni se compri la sua Carta.

Per ricevere la rivista a casa per un anno intero basta versare lire 15.000 sul c/c postale n° 22771208 intestato a: Ferrovie dello Stato Spa - Amico Treno, piazza Freud, 1 - 20154 Milano.

Leggere **AMICO*TRENO*** è più facile che risolvere un rebus, costa poco (o niente) ed è una scelta intelligente.

* www.amicotreno.com

Per informazioni

Numero Verde
167-100650

AMICO*TRENO*
il mensile delle proposte in movimento