VOCI
DELLA
ROTAIA

1963

VOCI DELLA rotaia

SUI BINARI DELL'ALTO ADIGE

i ferrovieri delle nevi

SERVIZIO A PAG. 7

Anno VI N. 1 - GENNAIO 1963

FRANCIA . . . . . 0,40 NF
BELGIO . . . . . 4 Fr.
SVIZZERA . . . . 0,30 Fr.

LIRE 40

VOCI DELLA rotaia

ANNO VI - N. 1 - GENNAIO 1963

PERIODICO MENSILE
Sped. Abbon. Post. Gr. III

Direzione, Redazione, Amministrazione, Pubblicità: Piazza della Croce Rossa - Roma - Telefono TETI: 861.312.
Direttore Responsabile: Mario Pellegrino — **Redazione**: Alberto Ciambricco (Redattore-capo), Mario Alberto Tuninetti, Mario Casacci.
Il materiale, pubblicato o no, non si restituisce. La proprietà letteraria ed artistica è riservata. La direzione non è impegnata dalle opinioni espresse negli articoli firmati.
Stampatore: ROTOCOLOR - Via Tiburtina 1094 - Roma - Tel. 419.440. Registrato al Tribunale di Roma con D. n. 6041 del 9-11-1957.

ABBONAMENTI ANNUI

« VOCI DELLA ROTAIA »: Italia L. 400 - Francia NF 5
« VOCI DELLA ROTAIA » e « LA VIE DU RAIL »: Italia L. 5,200 Francia NF 30 - Belgio Fr. 435.

ALTRE PUBBLICAZIONI FERROVIARIE

BOLLETTINO FFS (Ferrovie Federali Svizzere) in lingua italiana Fr. s. 8 (L. 1200).

IN COPERTINA

Sulla Bolzano-Brennero un locomotore rostrato si apre la sua strada sul binario innevato. Le abbondanti nevicate rendono particolarmente difficoltoso il lavoro dei ferrovieri dell'Alto Adige. Leggere a pagg. 7-8-9-10-11, il servizio dei nostri inviati speciali su questi « Ferrovieri delle Nevi ». (Fotocolor Marinelli).

PROVARE UNA PORTATILE VUOL DIRE

osservarne le dimensioni e il peso
saggiare la scorrevolezza del carrello
sentire come scattano i suoi tasti
contare il numero dei suoi servizi
assicurarsi se è robusta o no
analizzare la chiarezza dei segni
verificare l'allineamento delle righe
controllare se scrive anche inclinata
guardare se le copie sono nitide
sperimentare tutti i suoi comandi
vedere se entra ed esce facilmente dalla sua valigetta, **domandare** quanto costa - e alla fine
ACQUISTARE UNA
LETTERA 22

Olivetti Lettera 22
Prezzo lire **42.000** + I.G.E.

Lettere al Giornale

Invito alla discussione

Chi ha seguito le recenti polemiche di stampa e le ha seguite non solo con animo partecipe, ma inteso anche a cogliere il significato vero di esse per prospettarsi la situazione di coscienza dei ferrovieri, ha potuto raccogliervi una testimonianza sul poco impegno dei polemisti sempre meno esteso e sempre meno intelligente dei motivi profondi, il più spesso di ordine politico, che stanno al fondo della polemica ferroviaria.

Ma ha dovuto anche constatare lo stato effettivo di situazioni gravi non più tollerabili per il comune interesse, uno stato, appunto, di travaglio per l'Azienda per l'irrompere di tante esigenze del personale, e di altre estranee di ordine politico ed economico cui bisogna porre rimedio.

E' chiaro, comunque, che ciascuno di noi deve finalmente trarre dal travaglio, cui non può sottrarsi, nuovi incentivi al lavoro, e da esso far nuovamente generare quella tradizione di onestà, di probità, di disciplina e di educazione, davvero umana ed autentica, che costituiva, un tempo, un orgoglioso retaggio di ogni ferroviere.

Dobbiamo, però, ammettere che sui nostri problemi mancano i dibattiti; non quelli pubblici o collettivi, si badi, che nulla aggiungono o tolgono al nostro travaglio; non la demagogica retorica o lo sciovinismo tipico delle assemblee in cui ciascuno di noi può annullarsi dietro l'anonimo della moltitudine e da dove è facile imprecare. Intendo i dibattiti tra colleghi, pensosi, ripeto, della sorte della loro Azienda, improntati a spirito costruttivo e non alla facile critica distruttiva, che diano, insomma, il senso preciso di una maturazione etico-professionale ed ancora, dei risultati produttivi che, confermando le aspettative dell'opinione pubblica, preannunziano il successo del piano di ammodernamento dell'Azienda. Travaglio e dibattiti, dunque, per superare le incertezze e quella agnostica posizione difensiva contro le critiche altrui!

La nostra grande tradizione di intelligente, operosa tradizione ci pesa e ci obbliga; dobbiamo perciò continuare la nostra diuturna fatica nello spirito dei nostri predecessori, ma ancora di più e meglio, perchè abbiamo oggi la possibilità di discutere sulla struttura aziendale, sui fini della Azienda generali e specifici, sulle questioni particolari, su tutti i nostri problemi insomma. E' un invito questo, alla riflessione ed alla discussione serena che sia, nella critica, positiva di suggerimenti costruttivi.

Non dalla confusione o dall'indifferenza nostre sorgerà la verità per coloro che ci osservano. La verità non sorgerà mai, né dall'inerzia mentale, nè dal rifiuto sdegnoso di prendere in esame le cose nostre ed in considerazione le critiche altrui.

Adami Luigi Annibale

Certificato di vita

Caro Direttore,

la compilazione del "modulo verde" (certificato di vita) richiede agli interessati tutta una serie di operazioni che la burocrazia esistente negli uffici comunali rende estremamente complicate.

Domando: non potrebbe, il Servizio Personale, accontentarsi di uno stato di famiglia recentissimo come per le concessioni di viaggio? oppure della esplicita dichiarazione dell'interessato della esistenza in vita degli aventi diritto al 20° della rendita?

Si chiede solo di semplificare le cose: null'altro.

Enrico Caneschi - Presidente Sez. Comp. le Ass. Mutilati F. C. - Napoli.

Cura invalidi

La circolare n. P. 2.3.1/123322/15.65.B del 13-8-62 del Servizio Personale, informa che il "congedo per cura spettante annualmente agli invalidi di guerra o per servizio, può essere frazionato in più periodi, ecc.".

Nella citata circolare si usa la parola "congedo", ma la realtà è purtroppo un'altra: è noto infatti che l'Amministrazione considera detta assenza come "Malattia per cura" il che comporta la perdita del premio di operosità, e la corresponsione, invece, dell'assegno malattia dopo il 7° giorno.

E' un pezzo ormai che alle assenze in questione vengono date varie denominazioni: "malattia per cura", "assenza per cura invalidi", "congedo per cura", creando un disorientamento fra gli interessati, i quali però vengono a conoscere la verità quando vanno a riscuotere lo stipendio.

L'Art. 91 dello S.G. prevede la corresponsione all'agente durante l'assenza per infortunio sul lavoro (dal 1° all'ultimo giorno) dell'intera retribuzione, per quanto concerne le competenze accessorie spettanti in servizio. Il periodo annuale di assenza per cura concesso agli aventi diritto è una conseguenza diretta dell'infortunio subìto, quindi non dovrebbero esserci differenze di trattamento economico fra il periodo che segue immediatamente l'infortunio stesso e i periodi annuali di assenza per cura.

Si chiede pertanto che il periodo annuale di malattia per cura concesso agli invalidi, venga tramutato in "congedo speciale" con conseguente pagamento (sin dal 1° giorno) del premio di operosità nella misura percepita negli ultimi 30 giorni di servizio.

Non vi è chi non veda come non sia nè giusto nè umano che un agente invalido, il quale ha già perduto tanto, fisicamente e moralmente, abbia a perdere anche finanziariamente.

Il Presidente della Sezione Compartimentale Mutilati Invalidi e Famiglie dei Caduti delle Ferrovie dello Stato.

BILANCIO DEL SERVIZIO TRAGHETTO PER LA SARDEGNA

TYRSUS & HERMAEA ANNO PRIMO

di ALDO LUCHI

Ha di recente concluso il suo primo anno di vita il servizio traghetti istituito dalle F.S. tra la Sardegna ed il Continente. Il servizio cominciò il 22 ottobre 1961 e subito — come era nelle previsioni di quanti conoscevano il traffico sardo — si dimostrò di gran lunga inadeguato alle necessità da soddisfare; infatti a Civitavecchia si crearono sin dai primi giorni di esercizio imponenti giacenze di carri, che costrinsero le Ferrovie ad adottare drastiche misure di discriminazione di carico, e sovvertirono quello che era stato l'iniziale teorico programma di impiego delle navi, previsto in 450 giornate annue complessive per due unità. Più equilibrata si presentò, all'inizio, la situazione della corrente in uscita dalla Sardegna, dove, di massima, il programma attuato si rivelò sufficiente a fronteggiare le necessità dell'esportazione. Occorre, infine, non dimenticare, per completare questo primo sommario quadro della situazione, che il servizio si svolse con una sola nave fino al 26 novembre del '61 e rimase quindi interrotto per avaria alla nave traghetto TYRSUS; fu ripreso il giorno 8 febbraio con la gemella HERMAEA e proseguito con tutte e due le navi a partire dal giorno 12.

Il servizio si è svolto con due navi sino al 7-5-62 (data in cui la nave Tyrsus venne inviata alle visite di revisione) e ripreso il giorno 8-6-62; nuovamente con una sola nave dal 1° Ottobre per altre verifiche di revisione. Complessivamente vennero quindi effettuate, nell'anno in esame, 232 corse per ciascun senso dalla nave traghetto Tyrsus e 219 dalla nave traghetto Hermaea: in complesso 451 corse sia in entrata che in uscita dall'Isola.

Conviene ora esaminare in dettaglio la composizione qualitativa e quantitativa delle merci trasportate, tenendo presente peraltro che, spe-

Merci trasportate dal 1-10-1961 al 30-9-1962

ENTRATA (corse 451)	Media p. corsa
12.971 carri carichi	28,80
7.454 autovetture	16,50
839 autocarri e autobus	1,86
20.827 viaggiatori	46,17
USCITA (corse 451)	
11.570 carri carichi	25,60
7.059 autovetture	15,65
512 autocarri e autobus	1,13
21.700 viaggiatori	48,11

cie la prima, non corrisponde alla naturale tendenza del traffico sardo in entrata in quanto falsata dalle limitazioni in atto.

Le cifre della suesposta tabella ci dicono che la corrente di trasporti in entrata è, in ogni caso, salvo che per i viaggiatori, prevalente rispetto a quella in uscita (da tenere presente le massicce limitazioni poste al traffico a carro in entrata e che non esistono in uscita).

Ciò del resto corrisponde al carattere attuale della economia sarda in fase di espansione e di industrializzazione, ed ancora nettamente tributaria del Continente per beni di consumo e strumentali in genere. Le cifre ci dicono anche che, nonostante le gravi difficoltà determinate dalla eccedenza delle correnti di traffico rispetto alla potenzialità delle navi, un certo margine di trasporti è stato riservato al traffico merci su autocarri.

Quanto al dato medio relativo ai viaggiatori e autovetture, esso esprime imperfettamente l'andamento di tale traffico in quanto, per il suo carattere eminentemente turistico, risulta concentrato nei mesi estivi più favorevoli. Infatti, nei mesi da ottobre '61 a maggio '62 si ha una media mensile di 150 macchine e 408 viaggiatori in entrata e 117 macchine e 439 viaggiatori in uscita, nei mesi estivi la media sale a 1.851 macchine e 4.493 viaggiatori in entrata; 1.560 auto e 4.656 viaggiatori in uscita: con punta massima di 2.945 automobili e di 8.181 viaggiatori in entrata e 2.887 e 8.552 in uscita nel mese di agosto.

Si tratta, com'è ovvio, di traffico con caratteristiche di estrema variabilità ma che per la sua importanza e per le sue prospettive rappresenta uno dei cardini dell'affermazione turistica della Sardegna, affermazione del resto ormai già chiaramente in atto.

L'analisi qualitativa del traffico merci non può ovviamente prescindere dalla esistenza delle limitazioni imposte al movimento in entrata che falsa le tendenze naturali di tale corrente.

La prevalenza del movimento in entrata riguarda le derrate con 5.905 carri; seguono il collettame, con 2.321 carri, ed il "groupages" con 1.143. Gli altri trasporti sono costituiti da macchinari (679), vini e birra (525) masserizie (508) bestiame (185) legnami (135) ecc.

Di maggiore interesse l'analisi del traffico in uscita, peraltro anch'essa in parte falsata dalle interruzioni che il servizio ha subito nel periodo in esame, che hanno portato ad una sia pur momentanea e parziale manovra delle accettazioni.

La prevalenza della corrente d'esportazione va alle derrate ed ai carciofi con 3.317 carri; segue il sughero con 1.762 carri, il collettame con 1.737 carri, il caolino e talco con 1.093 carri, il bestiame con 796 carri, le masserizie con 564 ed altre merci di minore importanza. Il formaggio è presente alla voce derrate con soli 764 carri, e ciò in relazione alla crisi che ha colpito lo scorso anno questo particolare settore.

Trattasi, come si vede, di merci la cui esportazione è caratteristica dell'economia sarda e che esprimono assai efficacemente l'attuale orientamento prevalentemente agricolo del mercato esportatore isolano.

Manca tra le voci più importanti il vino, che pur rappresenta una voce notevole nelle esportazioni sarde (tonn. 31.208 nel '61). Esso, che tuttavia è presente in non precisabili piccole quantità alla voce "collettame", non può essere trasportato con le N/T.; le condizioni di saturazione della corrente in entrata non consentono infatti di far giungere nell'isola i carri-serbatoio necessari.

Da notare, infine, che la esportazione dei carciofi (n. 904 carri) è stata nello scorso anno assai influenzata dallo sfavorevole andamento climatico e dall'interruzione del servizio traghetti proprio nel bel mezzo del periodo di esportazione.

* * *

Si è già avuto occasione di accennare alla necessità di porre drastiche limitazioni al traffico in entrata, rivelatosi di gran lunga eccedente le possibilità dei mezzi in esercizio. In conseguenza di ciò venne stabilita una graduatoria di carico, in funzione delle esigenze dell'economia regionale, così articolata: 1) carni macellate e bestiame vivo - pollame ed altri animali da cortile; 2) medicinali - macchine e meccanismi (esclusi gli elettrodomestici) - apparecchiature industriali e loro parti - utensili ed attrezzi - macchine e materiali elettrici - accessori e pezzi di ricambio per auto e motoveicoli - piante vive; 3) uova - patate; 4) masserizie; 5) derrate alimentari non comprese nei precedenti punti - altre merci destinate all'alimentazione umana; 6) stoviglie; cucine ed altri articoli casalinghi - mobili - elettrodomestici; 7) legnami - vetro - semilavorati metallici; 8) - tutte le merci non citate nei punti precedenti, secondo graduatoria stabilita dalle norme F.S.

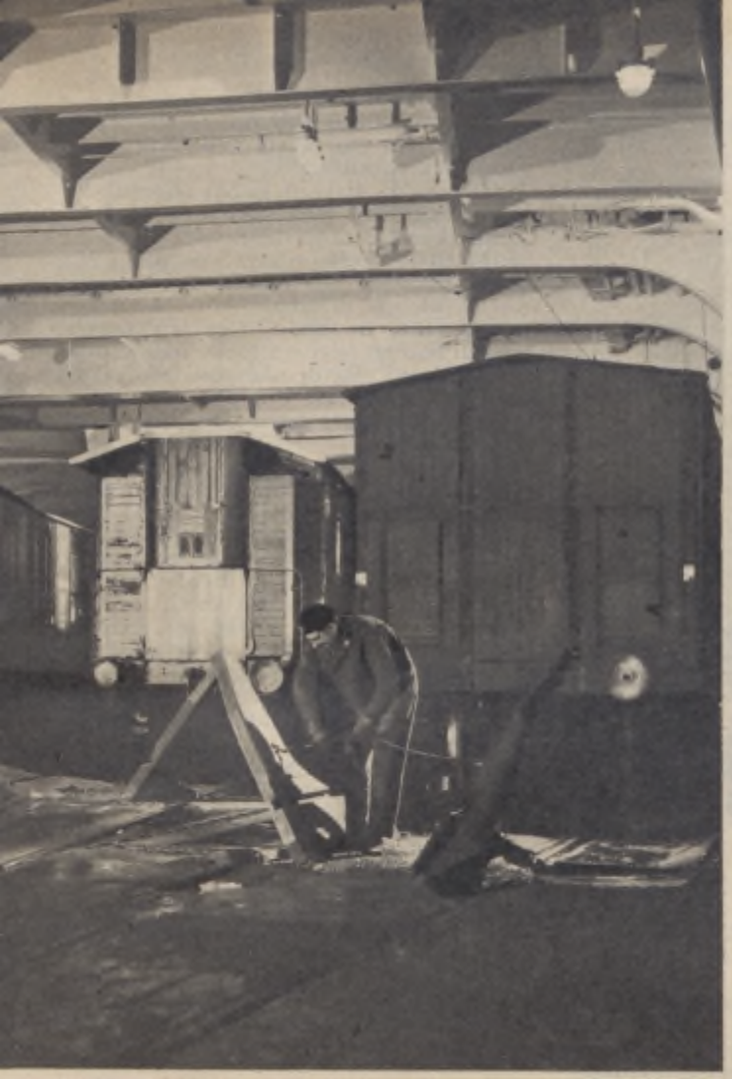
Questa graduatoria, che attualmente si applica sino al punto 5), con in più l'esclusione di tutte le merci spedite a "collettame" ed in carri "groupages" venne a suo tempo fissata dalle F.S. d'intesa con gli Organi Regionali.

Non sembra, però, che, così com'è congegnata, la graduatoria risponda allo scopo.

Abbiamo visto più avanti che i caratteri dell'economia isolana sono quelli di un'economia prevalentemente agricola.

Per favorire la conversione verso la industrializzazione prevista dal Piano di Rinascita della Sardegna, si doveva quindi dare la precedenza all'approvvigionamento dei be-

La Tyrsus in navigazione



Nella stiva della Tyrsus si provvede alla « imbrigliatura » e alla staffatura dei carri merci e degli automezzi

ni strumentali; facilitando il rifornimento dei semilavorati o degli imballaggi, si sarebbe offerto un concreto incoraggiamento alle nascenti industrie. D'altra parte, le derrate deperibili possono trovare nei servizi ordinari ferroviari, stradali e marittimi uguale celerità d'inoltro, celerità che in definitiva rappresenta la loro vera importante esigenza.

Inoltre, allo scopo di struttare appieno i vantaggi tecnici offerti dal traghetto, e cioè l'assenza di manipolazioni ai transiti marittimi, con eliminazione di danni e di costosi imballaggi, si doveva dare la precedenza anche alle merci pregiate e soggette a facile avaria (ad es.: televisori, cucine, frigoriferi, terraglie, ecc.).

Entrano in Sardegna ogni anno tonn. 113.000 cr. delle merci sin qui considerate. Una valutazione prudenziale e benevola può fissare nel 5 per cento il materiale danneggiato durante il trasporto (T. 5600 circa); il suo valore, commisurato ad una media di L. 500/kg. ammonta a L. 2.800.000.000; è questo l'importo del danno che ogni anno l'economia italiana in generale e quella sarda in particolare subiscono.

L'eliminazione di questo danno, che è una distruzione netta di ricchezza e come tale sottrae alla collettività una parte netta del suo reddito, basterebbe "da sola" a compensare l'attuale deficit d'esercizio dei servizi di traghetto.

Non possiamo chiudere queste note senza esaminare, e ce ne offre il destro l'accenno al deficit d'esercizio, il problema delle tariffe.

Com'è noto, accogliendo una proposta del "Rapporto conclusivo" della Commissione Economica di studio per il Piano di Rinascita della Sardegna, la legge istitutiva ha sancito il principio che per il servizio di traghetto la distanza tra Civitavecchia e Golfo Aranci di 231 km. deve considerarsi di km. 100 agli effetti tariffari.

Di qui il conseguente deficit di gestione che, previsto nel citato rapporto in 585 milioni per un traffico di 300.000 tonn. annue nei due sensi, si fa ascendere oggi, da calcoli più aggiornati, a circa un miliardo di lire.

E' ovvio che il legislatore, nello stabilire il ricordato beneficio, che in sostanza può considerarsi una riduzione di tariffa concessa indiscriminatamente a tutti i traffici ferroviari della Sardegna con il Continente, si proponeva di favorire la Rinascita dell'Isola; ma viene spontaneo chiedersi se — ferma restando l'esigenza finalistica — non si potesse trovare un mezzo tecnico più idoneo a soddisfare le esigenze della Sardegna e atto ad evitare gli inconvenienti e le anormalità, di fatto poi verificatisi.

Era sin da principio evidente che il servizio di traghetti impostato su due sole navi sarebbe stato di gran lunga insufficiente ed avrebbe necessariamente assunto caratteri di complementarietà rispetto agli altri sistemi di trasporto in atto.

In queste condizioni, una così sostanziale facilitazione tariffaria, unita a quelle già insite nel mezzo tecnico e cioè la eliminazione dei costi e dei rischi dei transiti marittimi (non si dimentichi che la somma dei due costi di transito è quasi sempre superiore allo stesso nolo per le relazioni tra l'Isola ed il Continente!) non poteva che determinare, così come ha determinato, il conseguimento, da parte dei pochi fortunati operatori che possono fruire del traghetto, di particolari "rendite di posizione" che nulla hanno a che fare con l'interesse ed il benessere della Sardegna.

A nostro avviso, sarebbe assai più tecnicamente funzionale un sistema tariffario, che partendo da una base tariffaria più adeguata ai costi dell'esercizio e più idonea a discriminare il traffico, prevedesse una serie di facilitazioni pari alle attuali per tutte le merci in uscita (dato che tutta l'esportazione interessa di massima la Rinascita) e per le merci in entrata giudicate indispensabili od utili al processo di trasformazione in atto.

Le Autorità regionali avrebbero così a disposizione ne un utile strumento di pianificazione economica, facilmente adattabile al mutare delle situazioni, molto più efficace (anche perché dimensionabile quantitativamente, oltreché qualitativamente) di una sommaria graduatoria di carico.

In conclusione, si può dire che questo primo anno di attività ha dimostrato la piena validità della soluzione tecnica adottata, nonché l'opportunità di potenziare il servizio dei traghetti.

Se anche le modalità di utilizzazione ed i problemi tariffari saranno del pari messi in sintonia con la realtà economica isolana, si potrà bene ritenere di aver definitivamente acquisito alla Sardegna uno degli strumenti fondamentali ed essenziali della sua Rinascita.

E' ARRIVATA LA BEFANA D. L. F.

TANTI DONI PER PAOLINO

Sono figlio di un ferroviere, sono io stesso un ferroviere e chissà che mio figlio non diventi un ferroviere anche lui. Una tradizione comune a molte rispettabili famiglie. Qualcosa di più che una eredità professionale: una specie di contagio che si contrae in tenera età, intascando il primo BK.6 (ai miei tempi il K non c'era) o ricevendo dalle mani del Signor Dirigente il primo pacco-dono della Befana D.L.F.

Di padre in figlio, quasi che si trattasse di una baronia. Va a capire da che dipende!...

Diciamocelo in amicizia, così, come fossimo al bar: il fatto è che — nonostante i « magoni » che ogni tanto ci tocca ingoiare — a questa vecchia « Amministrazione » le vogliamo tutti bene e se, andandocene in quiescenza, c'è un figlio che viene a prendere il nostro posto, non ci dispiace affatto.

Ed oggi che mio padre è in quiescenza, io sono qui. Ho mio figlio per mano — Paolino — e lo sto accompagnando a ritirare il pacco della « Befana del Dopolavoro ».

Mi somiglia talmente, Paolino, che se lo guardo mi ritrovo in lui: con gli stessi brividi sotto il cappottino, gli occhi tondi d'attesa e gli stivaletti nuovi dell'ultimo, previdente Babbo Natale.

Camminiamo adagio, un passo mio e tre dei suoi...

* * *

Era mia madre che mi svegliava, allora... La notte era stata talmente breve che sembrava impossibile fosse già mattina. Mio padre aveva in dosso l'abito scuro. L'acqua era gelata, il pettine mordeva i capelli; poi il cappotto e la sciarpa di lana e il berrettino con il paraorecchie. Solo gli occhi restavano di vedetta.

Coraggio! Bisognava far presto perché la cerimonia era per le nove. « Si raccomanda la puntualità! ».

Mi ricordo di certi saloni enormi, che mi sembravano fatti solo di suoni e di colori. Bandiere, musiche, voci. Centinaia di bambini e ognuno aveva un padre suo e, molti, anche una madre. Faceva caldo col la sciarpa di lana.

Sul palco, in fondo, c'era una montagna di pacchi. Non era facile indovinarne il contenuto, ma di una cosa ero certo: uno di quei pacchi era per me.

Bravo papà che adesso mi toglieva la sciarpa di lana!

Una mano ruvida mi accarezzava: era un collega di papà che mi diceva « Carino ». Quanta gente conosceva papà! Papà era certamente una persona importante.

Evviva! Tutti battevano le mani. Evviva! E le battevo anch'io. Infatti, sul palcoscenico c'era stata una specie di invasione: erano entrati, in fila, una quantità di signori in abito scuro come quello di mio padre. Un signore parlava:

— Uabon Bauban, bum bon.. bauzione... auallanza e baubombaurietà, aubombiglia, bombonaria...

Era un discorso bellissimo e alla fine tutti dicevano di nuovo « Evviva! » e, di nuovo, con gli altri, applaudivo...

Però i discorsi erano tre...

Quando i bambini cominciavano a sfilare sul palco e a portarsi via i pacchi, uno ad uno, mi veniva nello stomaco una specie di dubbio in forma di languore:

— Speriamo — pensavo — che non se li portino via tutti!

Ma veniva anche il mio turno. Eccolo il mio paccone! L'abbrancavi a due braccia e così stretto da infilarci dentro naso e mento.

Con gli inchini, mio padre diceva « Grazie » a tutti... Ed ora tocca a te, Paolino. Prendi il tuo pacco e io faccio gli inchini di ringraziamento.

Guarda quanta bella roba! Ai miei tempi, neanche saremmo riusciti ad inventarcelo in sogno, un giocattolo così! Non si capisce bene cosa sia, eppure è bellissimo: corre, spara, suona, fischia e quando urta contro il muro, cambia direzione come fosse una tartaruga.

Una gioia per te, Paolino, e per me che, seduto a terra, giocherò con te.

Augusto FINOCCHI

In occasione della Befana, in tutte le sedi Compartimentali ha avuto luogo la tradizionale distribuzione dei doni offerti dal D.L.F. Nella foto, un momento della manifestazione svoltasi al Teatro Italia a Roma: il Ministro dei Trasporti, on. avv. Mattarella, consegna i doni a una bambina.

Pacchi dono distribuiti nei singoli compartimenti

ANCONA	2810	—	BARI		5234
BOLOGNA	3668	—	CAGLIARI		1748
FIRENZE	4544	—	GENOVA		2056
MILANO	5292	—	NAPOLI		7350
PALERMO	6032	—	REGGIO C.		4098
ROMA	6940	—	TORINO		3872
TRIESTE	1746	—	VENEZIA		2750
			VERONA		4600

TOTALE PACCHI 62.740

Contributi finanziari

L. 125.000.000 a carico dell'Azienda

L. 15.000.000 da parte dei Sodalizi dopolavoristici con maggiori disponibilità finanziarie

L. 5.000.000 a carico dei fondi di riserva dell'Ufficio Centrale D.L.F.

I FERROVIERI DELLE NEVI

FOTOSERVIZIO DI N. COPPOLA E F. SORRENTINO

È una vita dura, fatta di sacrificio e solitudine, quella dei 3500 ferrovieri delle linee dell'Alto Adige

Questo sarà ricordato come il Natale del grande freddo. Nel periodo delle feste un'ondata di gelo polare si è abbattuta su tutta l'Europa e la neve ha fatto la sua ricomparsa perfino in luoghi che non la vedevano da oltre cinquant'anni.

Le abbondantissime nevicate dei giorni scorsi hanno letteralmente seppellito le linee ferroviarie dell'Alto Adige costringendo i ferrovieri ad una lotta senza quartiere per sgombrare binari, scambi e piazzali ed assicurare a tutti i costi la circolazione dei treni.

Da Bolzano a Brennero la linea sale lentamente e con progressione costante da 262 a 1375 metri di quota. Brennero vanta così il primato non del tutto invidiabile, di essere il valico ferroviario più alto d'Europa. Non di rado la prima neve cade in settembre quando nel resto della Penisola la gente ancora affolla le spiagge, non di rado nevica ancora a giugno quando altrove è già ricominciata la stagione dei bagni.

I grafici del Compartimento di Verona ci dicono che l'anno scorso a Brennero in dodici nevicate successive sono caduti complessivamente m 4,75 di neve: uno spessore più che sufficiente a sommergere anche le pensiline. Questi diagrammi multicolori così precisi nel riportare la data, la località e l'entità di ogni precipitazione non dicono quanta sofferenza e quanta fatica sono nascoste dietro quei colori e quelle cifre.

E' una vita dura, fatta di sacrificio e di solitudine, quella dei tremilacinquecento ferrovieri delle linee dell'Alto Adige. Fra essi, accomunati dalle stesse difficoltà, dagli stessi disagi e dagli stessi problemi, l'espressione « grande famiglia ferroviaria » che, altrove, può sembrare scontata e perfino retorica, è davvero sentita.

Per conoscerli da vicino questi ferrovieri, per far conoscere ai nostri lettori come questi colleghi vivono e lavorano, abbiamo percorso avanti e indietro le linee dell'Alto Adige. Con l'occasione, abbiamo distribuito ai figli dei ferrovieri mediante sorteggio i doni che « Voci della Rotaia » aveva messo a disposizione.

Per qualche giorno così anche noi abbiamo fatto parte di questa singolare comunità ferroviaria e ne abbiamo sentito l'affettuoso calore.

Abbiamo stretto centinaia di mani, abbiamo parlato con centinaia di colleghi, di amici, conosciuto i loro bambini, visitato le loro case, sempre accolti con simpatia e cordialità. Una cordialità semplice e schietta come gli innumerevoli bicchieri di vino con i quali, dovunque, abbiamo brindato insieme all'anno nuovo.

Nelle pagine che seguono un'ampia fotocronaca della nostra « scorribanda » tra i ferrovieri delle nevi.

Visti dal treno in corsa, comodamente seduti in uno scompartimento ben riscaldato, le stazioncine e i paesi che fuggono davanti agli occhi sembrano far parte di un grande presepe bianco. Anche il fragore del convoglio che passa si smorza per non turbarne il silenzio incantato. Ma vivere e lavorare dentro questo presepe è un'altra cosa.

Durante il periodo di Natale e Capodanno il traffico sulle linee dell'Alto Adige ha toccato punte elevatissime. Ai treni ordinari si sono aggiunti centinaia di straordinari per assicurare un lieto ritorno in famiglia a decine di migliaia di lavoratori italiani e numerosi treni d'agenzia per gli sciatori. Per i ferrovieri invece le feste vogliono dire più lavoro di sempre.

Uno strato di neve ghiacciata ha ricoperto il muso della locomotiva ma nonostante il freddo l'A. Macchinista Francesco Buffalo detto Buffalo Bill, ci tiene a far vedere ben chiaro il numero della sua macchina. E' la 432/009.

Il mestiere di manovratore è sempre duro e difficile. Ma quando la temperatura raggiunge i 20° o i 30° sotto zero a toccare i ganci senza guanti si rischia di lasciare brandelli di pelle attaccati al metallo. Eppure i guanti a volte bisogna togliersi perchè le mani sono intorpidite dal freddo.

Moncucco-Schelleberg. Una stazioncina sperduta in mezzo ai monti, battuta dal vento che la prende d'infilata. Qui nonostante l'iscrizione bilingue non scende mai nessuno. Nè italiani nè austriaci. E' un impianto che serve di svincolo alla vicina stazione di Brennero: e perciò il lavoro non manca.

Questa è la « strada » che i ferrovieri di Moncucco debbono percorrere anche quattro volte al giorno per andare a casa o recarsi al lavoro. Le abitazioni distano circa un chilometro, ma quando ha nevicato, per raggiungerle impiegano anche un'ora.

A sinistra il ristorante di stazione di Moncucco-Schelleberg. E' un esercizio bene avviato che nelle buona stagione smercia fino a quattro palline di gomma americana al giorno. Ma questi generi di conforto non compensano i ferrovieri di Moncucco della mancanza di una strada e di un impianto di riscaldamento centrale nelle loro case. Nella foto a destra, invece, la zona industriale di Moncucco. Questo stabilimento copre interamente il fabbisogno di indumenti di lana di tutta la popolazione locale ed esporta i suoi prodotti fino a Colle Isarco. Per le signore di Moncucco uno dei problemi principali è quello della spesa. In genere, il pane arriva la mattina con l'accelerato 802 ma qualche volta si dimenticano di scaricarlo e allora arriva fino al Brennero e deve tornare indietro con un altro treno. Quando arriva finalmente a Moncucco è già duro.

Tra un treno e l'altro il personale della stazione ha trovato il tempo di posare per una simpatica foto ricordo. Il C.S. di Moncucco sig. Giovanni Pastore di Taranto, tanto per non perdere l'abitudine, dà il « via » anche a questo trenino elettrico, dono di Voci della Rotaia. Lo ha vinto, per il figlio Roberto, il manovale Antonio De Vicari assunto in ferrovia da poco più di un mese.

Con un clima così rigido gli scambi richiedono attenzioni particolari. Occorre soprattutto liberarli dalle formazioni di ghiaccio che impedirebbero il regolare funzionamento degli apparati. In corrispondenza dei punti più delicati vengono impiegate speciali sostanze anticongelanti. E' un lavoro che non conosce soste.

Durante le grandi nevicate le locomotive spazzaneve fanno la spola sui binari di corsa nelle stazioni e lungo linea: i treni non possono aspettare. Questa è una delle gloriose 550 della Valtellina. Carica d'anni e d'esperienza. Sembrava sul punto di andare in pensione quando ha trovato qui un nuovo impiego.

I Treni-Neve non sono quelli che le FS mettono a disposizione degli appassionati di sport invernali, ma convogli di carri pianali sui quali squadre di spalatori caricano la neve dei piazzali per poi scaricarla nelle scarpate lungo linea. Per sgombrare interamente il piazzale di Brennero dopo una forte nevicata occorrono non meno di dieci giorni.

Ad Innsbruck lavorano una cinquantina di ferrovieri italiani. Fanno parte della nostra Delegazione in Austria: 38 agenti dei Servizi Movimento e Commerciale e 12 della Trazione. Questi ultimi hanno un compito molto delicato, quello di visitare e controllare scrupolosamente il materiale rotabile che entra in Italia. A Innsbruck esiste anche una scuola piccolissima per i figli di questi agenti. Nella foto, la maestra sig.ra Maria Gasparin mostra agli scolaretti riuniti intorno alla cattedra, i doni di Voci della Rotaia.

Casteldarne-Ehrenburg è una delle più piccole stazioni della Fortezza-S. Candido. Anche qui la neve è caduta senza economia disegnando questo suggestivo bozzetto. Dentro questo bozzetto lavora come Dirigente del Movimento il sig. Michele Soldano di Trani (Bari). Ci fa rilevare un particolare curioso: i viaggiatori intirizziti che riescono a raggiungere la stazione, oltre al biglietto di viaggio, debbono pagare il sovraprezzo per Soccorso Invernale. Ironia della sorte! Altro particolare di Casteldarne dovuto alla sua posizione nel fondo valle è la totale mancanza di sole per ben quaranta giorni consecutivi.

Buon anno a tutti i Ferrovieri! Lo augura da Innsbruck la piccola Rossana Amadori, autrice della letterina che pubblichiamo nella pagina a fianco. Nella sede del Dopolavoro che, come la scuola, fa parte della Casa del Ferroviere si è estratto a sorte un apparecchio radio transistors che è toccato al sig. Giulio Barin Capo Gestione.

A Brunico la sorte ha favorito il piccolo Fabio, uno dei dieci figli del manovratore Lino Marietti. Avvisato del nostro arrivo ci è venuto incontro con gli sci ai piedi. Il Capostazione sig. Mario Callegaro gli consegna il pacco a nome del giornale. Ad Elena Barcatta di Casteldarne (a destra) Voci della Rotaia ha portato una cucina per bambole con tanto di frigidaire. Elena abita al casello Km 24+025 e ogni giorno deve alzarsi alle sei, percorrere quasi un chilometro in mezzo alla neve per prendere il treno per Rio Pusteria dove frequenta la prima elementare.

★ Una letterina ...

Abbiamo ricevuto e pubblichiamo

Innsbruck, 27-12-1962

Carissima Voci della Rotaia,

sono una scolaretta della scuola italiana di Innsbruck, e voglio ringraziarti, anche a nome dei miei compagni, per la bella e lieta sorpresa che ci hai fatto. Tanta e tanta gioia ci hai procurato mandandoci quei due gentili signori a portare un libro bello ed interessante a ciascuno di noi e le due scatole con i giochi da fare tutti assieme.

Noi, che viviamo in terra straniera, siamo particolarmente felici quando riceviamo visite da Roma, la nostra bella capitale, e ci sentiamo meno lontani dalla nostra Patria.

Anche il dono da te scelto per noi è stato molto indovinato perché, leggendo i tuoi libri, impariamo a conoscere meglio la nostra lingua e trascorriamo le ore divertendoci.

Quello che hai regalato a me si intitola «Senza famiglia», l'ho letto tutto d'un fiato e m'è piaciuto tanto!

Grazie di cuore, ti ripeto, per i doni, per la bella visita e per le fotografie fatteci. E' vero che verranno stampate sulle tue pagine? Mi sembra impossibile, perché noi non siamo personaggi importanti. Però sono molto contenta di ciò.

Ti auguro di cuore buone feste e ti saluto affettuosamente

tua affezionata
Rossana Amadori

Doretta Erzen, non rivedrà più suo padre, ucciso dall'esplosione di un ordigno nascosto in una valigia lasciata al deposito bagagli di Verona. Siamo andati a trovarla nella sua casa di Via Teatro Ristori per consegnarle un dono ed esprimerle tutta l'affettuosa solidarietà dei ferrovieri.

Anche nei momenti più critici della cosiddetta «questione altoatesina» ferrovieri italiani ed austriaci non hanno mai permesso che la tensione creata dagli elementi oltranzisti dei due gruppi etnici si riflettesse sui loro rapporti che sono rimasti cordialissimi come sempre. Fra gente che fa lo stesso mestiere, che ha gli stessi problemi, ci si intende a meraviglia nonostante qualsiasi diversità di lingua e di costume.

Tutti gli impianti dell'Alto Adige sono sotto vigilanza per prevenire possibili attentati. Questo alpino fa il suo turno di guardia alla stazione di Casteldarne e osserva l'arrivo di un carrello di vigilanza di ritorno da un giro di ispezione lungo la linea. Su questi carrelli, che abbiamo visto un po' dovunque, prendono posto ferrovieri e forze dell'ordine. Vogliamo augurarci che la cronaca non debba più registrare le delittuose prodezze dei dinamitardi.

I BINARI NEL MONDO

ITALIA

NUOVO RIMORCHIO PER ELETTROMOTRICI

La rimorchiata Le 780 (2ª serie) sarà presto realizzata. Si tratta di un rotabile con 78 posti a sedere che potrà circolare in composizione normale con i più recenti tipi di elettromotrici a lungo percorso e sarà pertanto destinato a servizi rapidi sulle linee principali. Mentre per la cassa a struttura portante, per il carrello e per l'arredamento interno si sono adottate le soluzioni già realizzate con successo sui nuovi rotabili di tipo similare (Le 601 e 480), i 78 posti riservati ai viaggiatori sono stati concentrati in un unico ambiente, confortevole ed elegante, diviso da una paretina trasparente di plexiglas in due sezioni, una di 63 posti riservata ai fumatori, l'altra di 15 ai fortunati che non hanno il... costoso vizio. Particolarmente comode ed accoglienti saranno le poltroncine in struttura metallica e totale rivestimento in gomma alveolare. Sulla carrozza potrà anche funzionare un posto di ristoro. Il peso del rotabile è previsto in 41 tonnellate.

Le comode poltroncine delle ALe 601

DISPOSITIVI AUTOMATICI DI SICUREZZA PER IL METRO' DI MILANO

I convogli della metropolitana di Milano saranno muniti di dispositivi di guida automatica capaci di sostituirsi completamente al conducente in caso di malore o di distrazione di quest'ultimo.

Il sistema, già sperimentato nelle metropolitane di Stoccolma e Amburgo, è praticamente basato su una doppia guida, nella quale gli automatismi non soltanto « lavorano » insieme con il conducente, ma hanno anche una funzione integrativa. I dispositivi sono due: il ripetitore dei segnali e il « train stop »; con il primo si riproducono in un quadro posto all'interno della cabina i segnali di linea; con il secondo congegno il convoglio viene all'occorrenza bloccato automaticamente. Attualmente l'ATM sta studiando la possibilità di applicare il sistema anche sulle linee di superficie a intenso traffico di « banlieue » come quelle dell'Adda. E' probabile che verranno adottate due soluzioni insieme. La prima prevede appunto l'applicazione dei sopra descritti dispositivi, l'altra un sistema di tre binari, con una linea banalizzata e capace di ospitare i treni diretti nell'una o nell'altra direzione a seconda del flusso del traffico. I progetti sono in avanzata fase di realizzazione per cui si prevede che tra un anno o poco più dovrebbe funzionare secondo queste soluzioni la prima linea Lambrate-Gorgonzola.

DISPOSITIVO ELETTRONICO PER P.L.

Dai tecnici dell'Istituto Sperimentale delle FS sono state ideate e realizzate alcune apparecchiature elettroniche destinate ad aumentare i limiti di sicurezza del traffico ferroviario nei passaggi a livello e nei cantieri di lavoro ubicati in piena linea.

Il dispositivo sperimentato è a trasistor e privo di organi meccanici. Esso consiste in un trasmettitore collegato ad un «pedale elettronico». Al passaggio del concoglio il segnalatore riceve dal pedale un impulso che viene istantaneamente trasmesso al ricevitore collocato in corrispondenza del passaggio a livello o nei pressi del cantiere di lavoro. Il ricevitore, a sua volta, traduce l'impulso ricevuto in una segnalazione ottica ed acustica di notevole effetto, consentendo così l'attuazione delle opportune misure precauzionali. Il dispositivo segnala inoltre eventuali guasti.

FUGGE IN TRENO UN BIMBO DI 4 ANNI

Un bimbo di 4 anni sfuggito alla sorveglianza della madre, che lo aveva condotto alla stazione di Mazara del Vallo (Trapani) per accogliere un parente in arrivo, è salito su un treno un attimo prima che partisse. Mentre la madre lo cercava disperatamente, Antonino Clemenza viaggiava verso Marsala, comodamente seduto in uno scompartimento di prima classe. Un controllore, accortosi che il piccolo non era accompagnato gli ha chiesto dove andasse, E quello, di rimando, sicuro: « Vado in Svizzera a trovare mio fratello Marco ». Il controllore ha fatto scendere il bambino alla successiva stazione di Marsala, dove poi lo ha raggiunto la madre, tempestivamente informata dal dirigente dell'impianto.

ESTERO

GERMANIA

CHI VUOLE UNA LOCOMOTIVA A VAPORE?

Le Ferrovie Federali tedesche cercano attualmente dei « posti d'onore » per le locomotive a vapore che vengono eliminate dal servizio. Come si è fatto in altri paesi (tra cui anche l'Italia) le amministrazioni cittadine sono state invitate ad acquistare le vecchie locomotive ed a porle, a mo' di monumento e di curiosità per grandi e piccoli, in luoghi adatti, ad esempio nei giardini pubblici delle città.

LAVORATORI STRANIERI NELLE DB

Le ferrovie tedesche occupano attualmente oltre 9 mila lavoratori stranieri, tra cui circa 7 mila italiani, oltre 1500 spagnoli, 200 greci ed oltre 300 marocchini. Questa mano d'opera è generalmente utilizzata in lavori di pulizia e di sterro. La DB fornisce a questi lavoratori un alloggio sufficientemente confortevole.

BELGIO

ELETTRIFICATA LA BRUXELLES-PARIGI

I lavori di elettrificazione sulla linea Bruxelles-Parigi stanno per essere completati sul percorso belga fino ad Aulnoye e l'esercizio sarà attivato nel febbraio 1963. La elettrificazione del tratto francese ha già avuto ripercussioni favorevoli sugli orari e i treni rapidi coprono attualmente la distanza tra le due capitali in sole 3 ore 30'. Tale tempo di percorrenza sarà ulteriormente ridotto con l'esercizio elettrico sull'intera linea.

INGHILTERRA

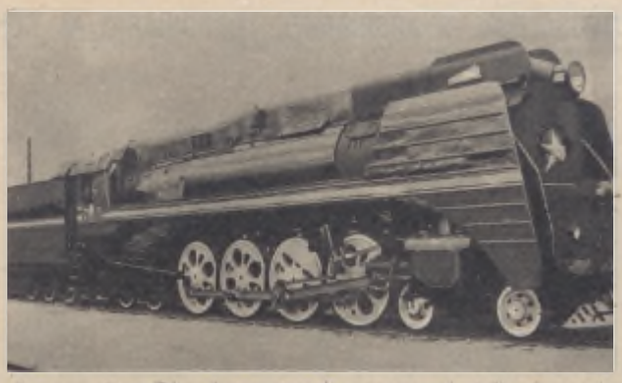
FILM DI VACANZE NELLA STAZIONE DI LIVERPOOL STREET

Come negli scorsi anni anche quest'inverno gli operai e gli impiegati di Londra avranno occasione di vedere film di vacanze, proiettati a cura delle ferrovie britanniche nella stazione di Liverpool Street. L'inverno scorso più di 14 mila persone hanno assistito a queste proiezioni gratuite. Due film a colori, della durata di circa un'ora, mostrano varie località turistiche britanniche e continentali; alcuni agenti delle ferrovie sono a disposizione degli spettatori per rispondere a tutte le questioni riguardanti viaggi e soggiorni. Il programma cambia ogni settimana. Frattanto la « Regione Centrale » delle Ferrovie britanniche ha organizzato per il 1963 cinque crociere col « Duca di Lancaster »; tre verso l'ovest della Scozia e due in direzione del continente europeo.

RUSSIA

TRENI CON GUIDA AUTOMATICA

Sulla linea ferroviaria Mosca-Leningrado è in via di collaudo un treno sperimentale che è guidato da un complesso automatico elettronico in grado di ricordare le caratteristiche del percorso e di individuare tutti gli elementi (resistenza, tensione elettrica, ecc.) che possono avere influenza sulla regolare marcia del treno stesso. A seconda della indicazione fornita dai segnali, il convoglio accelera o rallenta in modo da arrivare nelle stazioni all'orario prestabilito. Il nuovo sistema consentirà di realizzare notevoli economie sia in relazione alla riduzione del personale di macchina, sia per il minor consumo di energia, conseguente alla realizzazione dell'optimum nelle condizioni di guida.



Locomotive Diesel per treni passeggeri delle ferrovie russe.

FINLANDIA

RINNOVO DELL'ARMAMENTO

Le Ferrovie Finlandesi porteranno a termine nel 1963 un piano che prevede la sostituzione, su una lunghezza di 300 km, delle attuali rotaie con altre da 54 kg./m. In tal modo, alla fine dell'anno, 720 km di linee, cioè il 13% del totale, saranno dotate di un nuovo armamento che renderà possibile un aumento del carico e della velocità dei treni.

Rinnovo dell'armamento su una linea finlandese.

NORVEGIA

TRENI COLORATI

Un comitato istituito dalle Ferrovie norvegesi dello Stato ha indicato quali colori siano più convenienti per i vari tipi di treni. Secondo tali indicazioni i treni espressi conserveranno i colori attuali cioè il giallo e l'azzurro, mentre le locomotive dei treni a lungo percorso saranno dipinte di rosso cupo come le carrozze di questi convogli. Questo colore permetterà di scorgere meglio i treni che attraversano la campagna. Le locomotive Diesel ed elettriche saranno contrassegnate, sul davanti, con la sigla NSB e, sui lati, con una lunga striscia gialla. La più notevole innovazione si avrà sui treni suburbani, che saranno gialli in alto e grigi in basso, con una striscia d'argento tra questi due colori.

Locomotiva elettrica della N.S.B. (ferrovie norvegesi).

FRANCIA

LA STAZIONE DI NANCY OCCUPATA DAGLI UNIVERSITARI

Nella giornata della « rivendicazione universitaria » una particolare manifestazione si è svolta a Nancy. Gli studenti, che protestavano per l'insufficienza delle camere a loro disposizione, hanno invaso in gran numero la stazione ferroviaria nelle ore di maggior affluenza. Decine di universitari sono rimasti sdraiati su materassini pneumatici o su sacchi a pelo nelle sale della stazione per attirare l'attenzione dell'opinione pubblica sulle proprie condizioni.

ARNI

il fatto del mese

Gli attentati compiuti in Alto Adige ai danni degli impianti ferroviari riempiono spesso la cronaca dei giornali. Di solito gli attentatori prendono di mira le stazioni; raramente i treni rientrano negli obiettivi della loro azione criminosa. Tuttavia il mese scorso un allarme è stato lanciato a bordo di un treno operaio diretto da Brescia a Parma, per la presenza di un misterioso ordigno nascosto sotto un sedile. L'allarme si è avuto quando, durante la sosta alla stazione di Piadena, un viaggiatore ha scoperto sotto un sedile una bottiglia di plastica contenente un liquido giallastro e alcuni fili di rame inseriti fra il turacciolo e la parte interna del collo della bottiglia. I viaggiatori che erano nello scompartimento, sicuri di trovarsi di fronte ad un ordigno esplosivo, hanno dato l'allarme, provocando il precipitoso sfollamento di tutta la vettura, mentre anche i passeggeri delle altre vetture hanno abbandonato il treno. Da un accurato esame compiuto dalla polizia ferroviaria è poi risultato che il temuto « ordigno » non era altro che una innocua bottiglia deposta sotto il sedile da qualche buontempone. Oltre che dai terroristi le Ferrovie devono ora difendersi anche dai buontemponi?

erre

nuovi rotabili F. S.

Durante il mese di novembre dello scorso anno sono entrati in servizio sulle linee F.S. i seguenti rotabili di nuova costruzione:

- **9 locomotive elettriche gr. E 646**
- **3 locomotive Diesel gr. D 341**
- **1 locomotiva Diesel da manovra gr. 225**
- **2 treni per servizi suburbani gr. ALe-Le-Le 803**
- **1 elettromotrice gr. ALe 601**
- **1 rimorchio per elettromotrici gr. Le 601**
- **1 carrozza BCZ**
- **7 carrozze BZ**
- **45 carri ad alte sponde standard, serie L**
- **5 carri pianali serie PPo**
- **99 carri refrigeranti standard, serie Hg**
- **16 carri pianali per trasporti pesanti, serie POZ**

G. G.

PREMIO "FERREUROPA,,

Anche per il 1963 la Sezione Italiana dell'Association Europeénne des Cheminots (A.E.C.) bandisce un concorso intitolato « PREMIO FERREUROPA », per un premio di L. 50.000 riservato ai figli dei ferrovieri in servizio od in quiescenza ed agli orfani dei dipendenti delle Ferrovie dello Stato che non abbiano superato il 21° anno di età, per un componimento sul tema: « Quale potrà essere il ruolo di una efficiente ed organica rete ferroviaria nel nuovo assetto unitario dell'Europa? ». Il componimento, redatto in carta semplice, recante a margine dell'ultimo foglio il nome, cognome, residenza di età del concorrente, nonché il nome, la qualifica e l'impianto di appartenenza del padre oppure la precisazione di essere orfano di un dipendente delle Ferrovie dello Stato, con gli stessi dati surriferiti, riguardanti il genitore perduto, dovrà pervenire entro la data del 31 gennaio 1963 con lettera raccomandata all'indirizzo: « Association Européenne des Cheminots — A. E. C. — Sezione Italiana - Via Dante, 68 Cremona.

RACCONTO DI GIOVANNI PELILLO

Ritorno a MARINA

Allora non si chiamava Marina. Sulla facciata, sopra le cassette dei lumi a petrolio e alla scatola dei campanelli, grosse lettere di ceramica blu indicavano il nome del paese al quale seguiva la parola « Scalo ».

Il paese distava ventidue chilometri ed era unito alla stazione da una strada in ghiaia battuta lungo la quale, due volte al giorno, una rumorosa, vecchia corriera levava al cielo nuvole di polvere bianca e impalpabile come farina.

La stazione era rivolta a Sud, verso il mare che era lì a due passi. Superati infatti i due binari si affondava in una sabbia finissima color giallo oro, scottante da Maggio a Ottobre.

Dietro la stazione c'era invece la palude: alcuni fossi di acqua stagnante e verdognola lungo i quali, oltre alla strada che arrivava al paese, si snodavano i sentieri che portavano alle baracche, alle masserie e al bosco.

Le baracche, una decina in tutto, erano costruite con tavole di abete ed alle finestre avevano due strati di fittissima rete metallica contro le zanzare della malaria. Anche alle finestre della stazione e a quelle del casello c'era la rete.

Nelle baracche dormivano operai della bonifica che venivano a lavorare a turni non superiori ad un mese, un vecchio caporale infermiere della Croce Rossa che aveva il compito di distribuire chinino a tutti e qualche assistente della bonifica che tutti chiamavano « ingegnere ».

Alla stazione non c'era il titolare. L'alloggio era occupato a turno dai sottocapi, tutti giovani, che si alternavano alla dirigenza venendo in trasferta. C'erano tre manovali e tra questi mio padre che faceva la spola tutti i giorni dalla città dove noi abitavamo.

Quando mio padre decise di portare con sé la famiglia avevo otto anni e tre fratelli più piccoli.

Io a Marina ero già stato altre volte con mio padre. Durante le vacanze ero andato con lui a caccia nel bosco, mi ero fermato con lui alle masserie a mangiare la ricotta ancora calda, avevo assistito all'arrivo delle lampare colme di sardine e delle barche più grosse cariche di pesci enormi, lo avevo seguito fino agli scambi quando c'era l'incrocio e quando doveva mettere il petrolio ai lumi ed accenderli.

Di tutti ero il più entusiasta della decisione di stabilirci a Marina e siccome il trasloco lo facemmo in luglio non ebbi modo di mettere subito sull'altro piatto della bilancia la snervante spola giornaliera che avrei fatto d'inverno per andare a scuola in città.

Sul volto di mia madre tristezza e nostalgia erano nascoste dalla gioia di poter attuare un suo progetto. Lei contava di stare a Marina tre, quattro anni al massimo, fare tante economie e ritornare poi in città in un appartamento tutto nostro.

Alla realizzazione di questo suo progetto cominciammo subito tutti a dare una mano.

Mio padre, tra un treno e l'altro (ne passavano così pochi allora) col suo fucile provvedeva al « secondo piatto ». Nel carniere portava sempre qualcosa di buono. Erano spesso belle anitre selvatiche, allodole, tordi e grosse lepri. Alle volpi toglieva la pelle e la vendeva.

Una volta che ci andai anche io portammo a casa due tassi enormi le cui pelli furono vendute bene al conciatore per farne bardature e finimenti ai cavalli.

Mia nonna volle che mio padre mettesse su un orto e un pollaio. Anche questi dovevano contribuire alla realizzazione del progetto di mia madre. Quando le chioccie cominciarono a portare a spasso i pulcini intorno alla casetta che avevamo occupato proprio vicino ai binari, tra la stazione ed il casello, fu gioia per tutti. Dovevamo però stare attenti al passaggio del diretto e quando qualche volta, purtroppo, ce ne dimenticammo fu giornata di lutto.

Dopo pochi mesi quelli dello spaccio vennero ad acquistare i polli e le uova.

Nell'orto intanto raccoglievamo pomodori, peperoni, melenzane, cipolle ed ogni altro ben di Dio. Sembrava una terra benedetta: tutto vi cresceva rapidamente e tutto era di dimensioni superiori al normale.

Una volta alla settimana si faceva il pane. Dietro il casello c'era un forno in mattoni rossi che bisognava accendere al mattino presto con gli arbusti che noi stessi raccoglievamo a fascine nel bosco.

Mia madre e mia nonna si alzavano molto presto e prendevano a lavorare di polso la pasta messa a lievitare dalla sera. Intrecciati dieci, dodici pani, mia madre faceva la focaccia ripiena e le pizzelle fritte.

Andavo sempre al forno per aiutarla. Il fuoco si rifletteva sul viso di mia madre accendendolo di rosso vivo. D'estate sudava e quasi sempre mio padre veniva lui ad infornare.

Che profumo da quel pane e da quelle focacce fumanti!

Spesso andavamo tutti nel bosco e mentre mio padre tagliava gli arbusti, io facevo le fascine e mia nonna seguita dai miei fratellini raccoglieva i funghi e le cicorielle.

Anche io trovai la maniera di contribuire alle economie di mia madre.

I pescatori, due volte al giorno, portavano alla stazione le cassette del pesce da spedire. Qualcuno riusciva a portare sulla testa fino a sei cassette. Sul piazzale, presso la lampisteria li attendeva un mucchio di stecche di ghiaccio arrivate col treno e qui, con delle grosse mazze di legno, i pescatori rompevano il ghiaccio in pezzetti e disponevano i pesci bene in fila separandoli per qualità. Erano abilissimi e svelti ed era un piacere vedere i merluzzi, le spigole, le orate, gli sgombri tutti in fila nelle cassette e tutti con la testa rivolta nello stesso verso.

Chiuse le cassette, le legavano con spago o filo di ferro, ma a questo punto i pescatori cominciavano a bestemmiare ogni volta e a litigare con mio padre e con gli altri manovali per via delle etichette e della spedizione.

Una sera, dopo aver sentito il parere di mio padre, che approvò subito, feci la proposta ai pescatori. Avrei scritto io le etichette e le spedizioni. Quelli per tutta risposta presero a ridere e dissero che ero piccolo per fare certe cose, ma quando presi il grosso calamaio e la penna e cominciai a scrivere vidi che mi guardavano col rispetto dovuto a un genio.

Non avevo fatto patti per il pagamento, ma quando ebbi finito cento etichette e riempito i grossi fogli delle lettere di vettura, il più vecchio dei pescatori mi indicò una cassetta di gamberi e mi disse di portarli a casa.

Mia madre ne fu felicissima, ma disse che sarebbe stato meglio avere una cassetta di alici o di sgombri che si potevano conservare in salamoia per l'inverno.

Il giorno dopo dissi al vecchio che i gamberi erano buonissimi ma che mia madre non poteva metterli sotto sale nelle "capase". E il vecchio, finito il mio lavoro, mi dette una cassetta di alici che mia madre allineò in due recipienti di terracotta a forma cilindrica dopo averle pulite e cosparse di sale. Per pressarle mise poi su ogni

recipiente una tavoletta e due pietre.

Una cosa però non riuscii a fare perfettamente a Marina: tagliare con un sol colpo i duplicati delle lettere di vettura appoggiando sull'apposito margine la riga di ferro che il capo stazione teneva sul banco. Mio padre lo faceva benissimo e chissà quante volte mi fece ricopiare le lettere di vettura che tagliavo male.

Un giorno mio padre disse che la conoscenza del telegrafo mi avrebbe aperto tante carriere e mi fece dare dal sottocapo l'alfabeto "Morse" da copiare su un foglio.

A sentire mio padre sembrava che imparando a telegrafare un giorno sarei diventato ministro.

Io riuscii soltanto a trasmettere e mai a ricevere.

Davanti al casello c'era il passaggio a livello con la catena, la fontana e lo scambio col lume a petrolio.

A Marina i tramonti erano meravigliosi. Il sole come una grossa palla di fuoco calava lentamente sulla pineta e noi ragazzi a quell'ora ci riunivamo davanti alla fontana a fare progetti per i giochi dell'indomani.

Quando cominciava a farsi buio mio padre mi fischiava dalla stazione e mi mandava ad accendere il lume dello scambio.

Annetta, la figlia del guardalinea, usciva allora a prendere l'acqua fresca alla fontanella e mi sorrideva.

Prima ci guardavamo soltanto, poi mi feci coraggio e mi avvicinai alla fontanella.

Una sera era già buio. Quando accesi il lume dello scambio Annetta mi venne vicino, mi accarezzò dolcemente e avvicinò la sua guancia alla mia. Mi tremavano le gambe e quando mi giunse imperioso dalla stazione il fischio di mio padre, mi accorsi che io e Annetta stavamo baciandoci davvero, come avevamo visto fare nelle pellicole che quello del Dopolavoro veniva a proiettare ogni due mesi sul muro della sala d'aspetto della stazione.

Mio padre fu trasferito da Marina quando avevo undici anni e quattro fratelli più piccoli.

Annetta mi chiese in ricordo il « jo-jo » di legno e io le chiesi la fotografia.

Andammo in un brutto paese dove non c'era il mare. C'era solo il vino e parlavano un altro dialetto.

Nacquero altri fratelli e sorelle e in uno di questi eventi, allora premiati con un assegno di tremila lire, mia madre, a trentasei anni soli, si spense e portò con sé il suo progetto non realizzato.

A Marina non volli mai tornare.

Quest'anno, mio figlio, che ha dodici anni ed al quale ho spesso raccontato tutto di Marina, mi ci ha costretto.

Voleva vedere il bosco, la casetta, il casello con la fontanella, il forno, le barche dei pescatori e lo scambio col lume a petrolio, ma a Marina il paradiso della mia infanzia non c'è più.

Ci sono strade bene asfaltate, case moderne, graziose villette, la scuola e tanti stabilimenti balneari di cemento armato. Dai bar illuminati da grandi scritte al neon si rovescia fragoroso l'ultimo grido di Celentano e di Mina. Sciami di ragazzine in pantaloni attillatissimi accennano passi di twist e al Dancing ci vanno a ballare persino quelli della città che arrivano apposta con le macchine.

Sulla spiaggia non ci sono più le barche dei pescatori e il sole tramonta nascondendosi dietro una fila di case alte quattro piani.

Marina è una località balneare uguale a tutte le altre già viste da mio figlio in Versilia, nel Lazio e sull'Adriatico.

Alla stazione abbiamo trovato un piazzale affollato, un capo stazione con la treccia d'oro sul berretto e tanti sottocapi e manovali. Sulla facciata non c'è più scritto "Scalo" e il nuovo nome, in belle lettere bianche su fondo nero, è illuminato da due fari.

La lampisteria non c'è più.

Ci siamo incamminati delusi lungo i binari, in direzione del casello, e in brevissimo tempo abbiamo visto passare tre treni.

Ai piedi della scarpata, presso il nuovo passaggio a livello, abbiamo trovato, inerte, un ferro rugginoso e contorto: un pezzo di vecchio scambio. Vi ho appoggiato sopra un piede ed ho chiuso gli occhi.

Ho rivisto così Marina di tanti anni fa, il volto caro di mia madre arrossato dal fuoco del forno e quello della piccola Annetta che mi sorrideva dalla fontanella.

Quando mio figlio mi ha scosso dolcemente stringendomi la mano ho riudito il fischio imperioso di mio padre e mi sono accorto che stavo rivivendo l'emozione del primo bacio scambiato, tanti anni fa, sotto il cono di luce tremula e fioca del lume a petrolio di un vecchio scambio ferroviario.

« Ci siamo incamminati delusi lungo i binari...

MANCATA PROMOZZIONE

Venne l'usciere a dimme ch'er capoccia
voleva che passassi giù da lui.
« Uffa! » jé feci, « Ma che vò 'sto scoccia? »
« E che ne sò » rispose, « Affari sui ».

« Va bé, mo sbrigo la corisponnenza,
poi vado 'mpò a vedé che jé s'è sciorto ».
« Intanto vaje a dì ch'abbia pazzienza,
ch'appena l'ho fenita jé la porto ».

Defatti agnedi giù doppo 'mpochetto;
lo salutai, rispose assai cortese,
me fece accommodà sur divanetto,
m'offrì 'na sigaretta e me l'accese.

Trovanno l'accojenza arquanto strana
e 'na cordialità der tutto nova,
pensai: « Giggé, te tocca sta' 'n campana,
si nun me sbajo qui gatta ce cova! ».

E cominciò: « Parlamese sinceri,
ho dovuto gnottì certi bocconi! »
« Capisco », l'interuppi, « E' stato ieri,
durante er pranzo pe' le promozzioni? ».

« Ma no,... che c'entra... se faccia capace,
lei nun pò immaggìnà quant'ho lottato,
in Commissione nun j'ho dato pace ».
« Se vede », dissi, « E' ancora scarmanato! ».

« Lei nun me vò capì,... forze ha raggione,
però la tenga pure pe' sicura
che lei 'st'artr'anno avrà la promozzione ».
« Allora », feci, « E' 'n'artra fregatura! ».

Settimio GIANNINI

Settembre 1886.

ORARIO

PER LE CORSE

DEI

TRAMWAYS

E

FERROVIE ECONOMICHE

COLLE RELATIVE COINCIDENZE

IN PARTENZA DA TORINO

Deposito per i Rivenditori

TIPOGRAFIA EREDI BOTTA

Sulla linea dove fino a poco tempo fa arrancava la vecchia vaporiera sfrecceranno i veloci mezzi della metropolitana torinese

SI ADEGUA AI TEMPI LA "CANAVESANA"

Fino a non molto tempo addietro poteva succedere che qualche forestiere, di passaggio per Torino Porta Susa, fosse indotto a pensare che nella stazione si approntasse la ripresa cinematografica di qualche film sulle vecchie ferrovie del Far West. Il quadro era fedele: tra tonfi e stridori, sovrastata da un nerissimo pennacchio, una vecchia vaporiera trainava a stento una teoria di goffi vagoncini, dipinti di verde che facevano bella mostra dei loro balconcini a «belvedere». Vecchi, vecchissimi infatti, i rotabili sulla «Canavesana» fino a ieri. Una situazione ingiusta per una ferrovia che nella sua lunga storia ha conosciuto momenti di celebrità e conseguito addirittura alcuni primati.

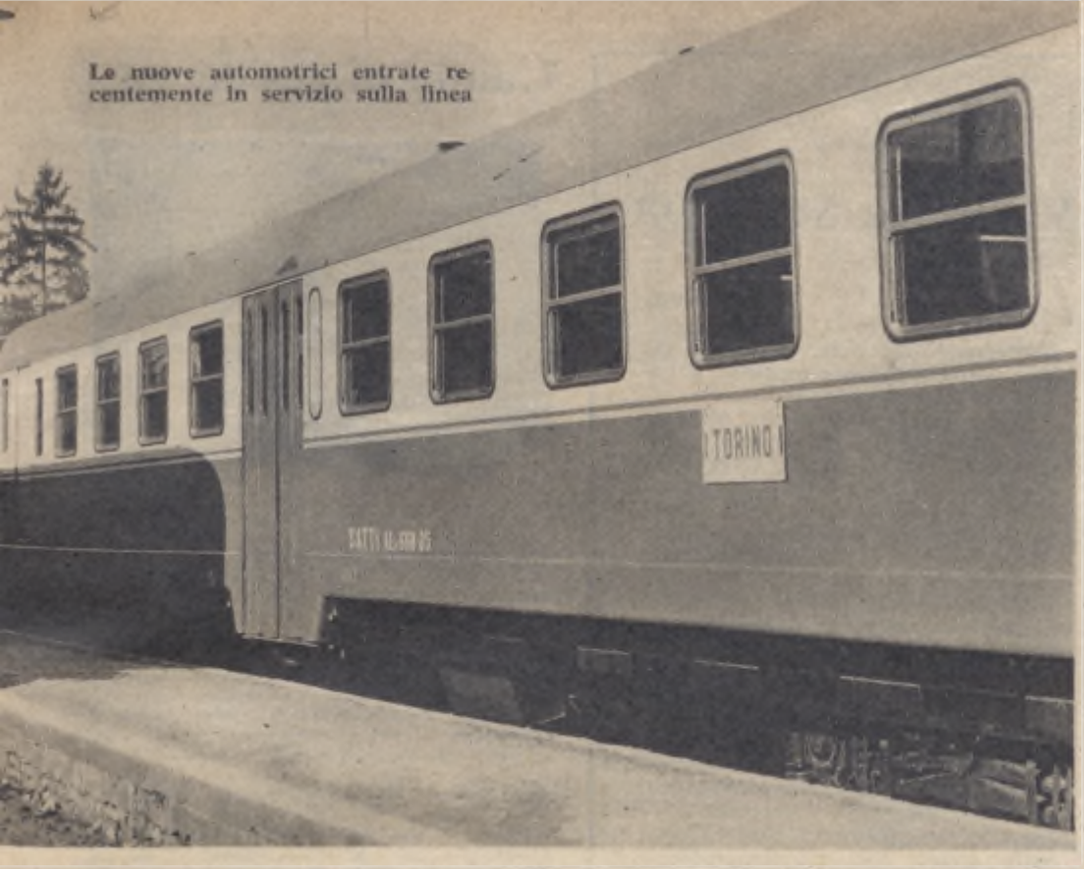
Anzitutto essa era stata la prima, e per molto tempo l'unica ferrovia a cavalli adottata in Italia: nel 1866, era succeduta ai cosidetti «Conducenti Vetturali» del primo '800, eredi a loro volta del settecentesco «Regio Velocifero Privilegiato». La ferrovia a cavalli però, seppur accolta al suo apparire con grande entusiasmo di popolo e di autorità, era stata costruita in via di ripiego, dopo che, sulle direttive di Cavour, si era data la precedenza alla più interessante linea per Novara e la Lombardia allora austriaca, accantonando l'idea di una ferrovia «subalpina», che unisse Biella e Ivrea a Torino. Ma l'esigenza di una vera strada ferrata si fece sempre più sentire via via che nella zona si andavano sviluppando l'industria tessile e le attività artigianali; la trazione animale, infatti, non poteva più rispondere alle crescenti necessità delle popolazioni canavesane, giacché «il treno consisteva soltanto in due o tre carrozzoni incomodi, contenenti ciascuno appena una sessantina di persone; due postiglioni a cassetta e due conduttori componevano tutto il personale di servizio: le corse giornaliere erano tre, ma le scosse, i rimbalzi e le noie durante la gita innumerevoli».

Così scriveva un giornalista dell'epoca per esprimere il malcontento degli utenti, mentre sempre più numerose erano le istanze e le proteste che manifatture, società, artigiani ed anche semplici cittadini inoltravano alle autorità per avere finalmente una vera ferrovia. Si ebbe allora tutta una serie di iniziative: costituzioni di società, elaborazioni di progetti, di modificazioni, di controprogetti (persino il Sommeiller si cimentò con un suo studio che non venne realizzato perché troppo dispendioso), finché nel 1883 la «Società Anonima per la Strada Ferrata Centrale e Tramvia del Canavese» ultimò i lavori del tratto Torino-Rivarolo, completato poco dopo con le due diramazioni Rivarolo-Pont e Rivarolo-Castellamonte.

Il giornalista già citato scrisse allora: «Le vetture sono ora in numero di diciotto, di cui dodici della Società Nazionale Officine di Savigliano. Sono tutte quante del sistema svizzero-americano, cioè a comunicazione interna con comodi e spaziosi terrazzini esterni; ottima è la loro disposizione, che dovrebbe essere adottata per tutte le ferrovie secondarie, a preferenza dei compartimenti chiusi nei quali i viaggiatori stanno a disagio».

Si era nel 1884 e la massima velocità oraria del treno era allora di 25 km. Da quel momento, fino ai giorni nostri, nulla più è mutato nei servizi di trasporto del Canavese. Questo soprattutto spiega perché la Canavesana si è avviata progressivamente sul viale del tramonto, ma

Una delle vecchie vaporiere della «Canavesana»



Le nuove automotrici entrate recentemente in servizio sulla linea

molti altri fattori vi hanno contribuito. Innanzitutto la linea è sempre stata soggetta ad un grave « handicap » per non avere una sede propria nel tratto Torino-Settimo, ciò che in un primo tempo costringeva a continui trasbordi. Intervenne poi una convenzione con le F.S., secondo cui la « Canavesana » avrebbe potuto proseguire nel suddetto tratto per il servizio viaggiatori e bagagli, sempre subordinando però i suoi orari a quelli dei treni viaggiatori delle ferrovie statali.

La conseguente scomodità degli orari, l'arretratezza del materiale non più rinnovato, gli eccessivi aumenti di tariffe per far fronte ai sempre più rilevanti costi di esercizio, il concomitante sviluppo della motorizzazione pubblica e privata, il progressivo spopolamento delle vallate canavesane: tutti questi fattori determinarono una costante contrazione del traffico viaggiatori e merci, particolarmente accentuata in alcuni periodi dell'ultimo dopoguerra.

La « Canavesana » allora conseguì un altro primato, stavolta purtroppo negativo: fu la ferrovia più bersagliata da incessanti violente campagne di stampa, tutte improntate alla più spietata critica e che giungevano persino a chiedere la soppressione della linea.

Nel 1958, dopo un deciso intervento del Comune di Torino, la gestione della ferrovia del Canavese passò alla Società Satti. Questa iniziò subito un vasto e coraggioso programma di ammodernamento inteso innanzitutto a favorire le masse dei lavoratori e gli operatori economici di Torino e del suo hinterland, con un collegamento sicuro e rapido tra i vari centri serviti dalla Canavesana. Per prima cosa la Satti provvide ad assicurare nuovi collegamenti con l'effettuazione di corse automobilistiche integrative del servizio ferroviario (che continueranno fino a quando le F.S. — istituito il blocco automatico fra Torino e Chivasso e attuato il quadruplicamento dei binari sullo stesso tratto — non concederanno il transito giornaliero di 44 convogli invece dei 14 attuali).

L'ammodernamento in atto della ferrovia canavesana — che rappresenta peraltro uno sforzo economico di notevole entità, con una spesa di circa due miliardi coperta per metà dal contributo dello Stato e per la rimanenza del Comune di Torino, unico azionista della Società concessionaria — è decisamente orientato verso il collegamento, che ci auguriamo molto vicino, con la progettata metropolitana torinese, della quale la « Canavesana » deve considerarsi il primo tronco.

Notevoli sono i lavori fin qui compiuti. Essi riguardano: il rinnovo degli impianti fissi, dell'armamento e del materiale rotabile, l'installazione di un radiocomando centralizzato a Rivarolo per la direzione di tutto il servizio movimento e la costruzione di una nuova officina con tutte le attrezzature idonee ad assicurare la tempestiva e regolare manutenzione del nuovo materiale. Altri lavori, infine, sono già stati proposti dalla concessionaria e porteranno presto alla modifica degli impianti di segnalamento e sopratutto alla automatizzazione dei passaggi a livello. L'attuale maggiore razionalità dei servizi sulla rinnovata ferrovia ha ridotto considerevolmente e ridurrà ancor più in futuro le difficoltà e i disagi di questa linea che interessa più di tre milioni di viaggiatori all'anno.

Lo scorso dicembre ben 17 nuove automotrici (10 autonome e 7 rimorchiate) sono entrate in funzione; esse sono dello stesso tipo di quelle attualmente in servizio sulle F.S., (e la Società che gestisce la linea cederà questo materiale alle ferrovie statali quando avrà modo di sostituirlo con quello della futura metropolitana). « Con i nuovi mezzi sarà possibile far fronte anche al previsto aumento di traffico e sarà ridotto nel contempo il servizio automobilistico integrativo istituito durante il periodo di rammodernamento della ferrovia ». Così ha dichiarato il Presidente della Satti, avv. Belfiore, durante la recente cerimonia del viaggio inaugurale sulla nuova « Canavesana », cerimonia alla quale erano intervenuti parlamentari, autorità provinciali e comunali e il Direttore Compartimentale delle F.S. ing. Funghini.

Il Canavese avrà presto una efficiente via di comunicazione in grado di soddisfare le necessità delle importanti attività agricole ed industriali della zona e di offrire alla sua laboriosa gente un rapido collegamento con il resto della regione. Si avrà così anche la possibilità di valorizzare più degnamente le attrattive turistiche e la bellezza delle valli e degli aprichi poggi canavesani, che ispirarono le liriche di Guido Gozzano e che furono definite dagli antichi romani « Liguria Subalpina ».

Renzo **MARELLO**

Medaglia d'onore della S.N.C.F. al Delegato di Modane

Si è svolta recentemente ad Aix-les-Bains una simpatica manifestazione di amicizia italo-francese.

Il Cav. Pietro Mortarini, Capostazione Sovraintendente, da dieci anni Delegato F.S. a Modane, lasciava il servizio per raggiunti limiti di età, e i colleghi francesi hanno voluto testimoniargli nella circostanza la loro affettuosa cordialità e la loro stima. Ha preso così vita una cerimonia cui sono intervenute le massime autorità ferroviarie compartimentali francesi e un gruppo di funzionari delle F.S. guidati dall'Ing. Funghini, Direttore Compartimentale di Torino, nel corso della quale è stata consegnata al Cav. Mortarini la medaglia d'argento d'onore delle ferrovie francesi.

Il Capo Compartimento di Chambery, Monsieur Mejean, ha sottolineato il significato e l'importanza del riconoscimento, unico negli annali della S.N.C.F., che esalta una volta di più lo spirito di collaborazione e la cordialità dei rapporti tra i ferrovieri italiani e francesi.

Come ci vede la stampa

L'aumento delle tariffe ferroviarie, limitato al solo settore viaggiatori per non fornire — come ebbe a dichiarare il Presidente del Consiglio in un discorso a Torino — « pretesti ad altri aumenti di prezzi », è stato preceduto da un lungo dibattito sulla stampa, che ha accompagnato la presentazione e l'esame del provvedimento al Comitato interministeriale dei prezzi. Accanto alle preoccupazioni di ordine generale riguardanti l'ulteriore spinta alla lievitazione dei prezzi, molteplici motivi sono emersi nel corso del dibattito. Alcuni giornali, come il « Corriere della Sera » e il « Giornale d'Italia », pur riconoscendo il basso livello delle tariffe italiane rispetto a quelle degli altri Paesi europei, hanno sostenuto che questa condizione non è di per sè determinante. Quanto poi all'adeguamento dei prezzi ai costi, altri giornali, come « 24 Ore », pur affermando che questo criterio non è criticabile sul piano aziendale, hanno ricordato i fini pubblici che persegue l'Azienda, mentre « l'Unità » ha addirittura negato la validità del criterio, affermando che esso riduce la funzione positiva che la ferrovia esercita in determinati settori e non si concilia con i propositi di programmazione economica.

Nessun giornale si è eccessivamente preoccupato del problema del crescente aumento dei costi, che la Azienda non può risolvere in modo autonomo. Fanno eccezione « Il Messaggero » che ha affermato la necessità, prima di varare la revisione delle tariffe, di risolvere gli altri problemi tecnici ed economici delle ferrovie, come il riassetto della rete e la riforma dell'Azienda, e « Il Globo » che ha proposto come alternativa all'aumento dei prezzi il ridimensionamento della rete. Infine l'« Avanti! », spostando il discorso sul terreno politico, ha scritto che « il divario esistente fra costi e ricavi è solo un effetto della politica dei trasporti seguita fino a ieri » e che « il problema delle tariffe ferroviarie si porrà solo dopo, non prima, che la politica dei trasporti abbia mutato indirizzo, e solo nella misura in cui tale mutamento non bastasse a migliorare la situazione ».

Tutte queste riserve in generale sono state riferite più al settore delle merci che a quello viaggiatori. Tuttavia « Il Sole » ha sottolineato l'incidenza dell'aumento delle tariffe ferroviarie sul movimento turistico, che nonostante le statistiche ufficiali, si svolge in prevalenza per ferrovia, osservando che proprio per alleggerire la circolazione ferroviaria durante le punte di traffico sarebbe bene che le F.S. studiassero particolari forme di agevolazioni per incrementare i viaggi durante la bassa stagione. Infine « Il Paese », dando per scontata una perdita di clientela o quanto meno un freno all'incremento del traffico ferroviario, ha rilevato l'inopportunità dell'aumento delle tariffe che determinerebbero « un ulteriore incentivo all'aumento della circolazione automobilistica, quando il nostro sistema stradale, nonostante i vari lavori, non riesce a contenere il crescente volume di traffico ».

Naturalmente di tutte queste osservazioni, formulate da vari giornali, a loro volta interpreti dei più disparati ambienti politici ed economici, il governo ha tenuto conto nel decidere l'aumento delle sole tariffe viaggiatori. In modo particolare, secondo i quotidiani economici, il governo, basandosi sulle discussioni svoltesi al CIP, ha escluso dal provvedimento le tariffe merci per evitare di concorrere all'ascesa dei prezzi, per non aggravare la già difficile situazione dei prezzi agricoli, per attendere, infine, le decisioni della Comunità economica europea in materia di tariffe, specialmente per quanto riguarda l'abolizione delle tariffe preferenziali per talune merci, come i prodotti ortofrutticoli.

Il dibattito sulle tariffe ferroviarie ancora una volta ha messo in evidenza la contrapposizione tra finalità economiche e compiti sociali delle F.S., argomento questo al quale « Il Popolo » tempo fa ha dedicato un lungo e documentato articolo. Nessun ente in Italia — scriveva il giornale — ha una duplice e divergente natura come l'Azienda ferroviaria, che da un lato è produttrice e venditrice di un servizio in concorrenza con operatori privati e dall'altro è impresa di interesse sociale che esercita la sua attività obbedendo ai fini dello Stato, prescindendo da finalità esclusivamente economiche. Ma di questa doppia natura non sempre tengono conto quei giornali, che giudicano pesante la situazione del bilancio ferroviario, salvo poi ad opporsi ad ogni concreto proposito di riassetto economico.

Renato MATTONE

Cambi di residenza...

434) Cantoniere l.p. Nunzio Cozzolino, 42, Tronco Torre S. Giorgio, Comp. di Torino, cambierebbe con p.g. Compartimento Napoli. Lascia alloggio 4 vani e non ne chiede. Scrivere: Stazione F.S. Moretta (Cuneo).

435) Usciere Capo Armando Romano, Segreteria Compartimentale Napoli, cambierebbe con altro Agente del Compartimento di Milano. Lascia alloggio F.S. 2 vani e cucina e ne chiede altro. Scrivere: Via Zara, 20 Napoli.

436) Manovale Movimento, Umberto Vitrone, in servizio stazione Priverno Fossanova (Comp. Roma) — a 15 Km. da Terracina — abilitato f.s.m., cambierebbe con p.g. stazioni Napoli o dintorni. Non lascia nè chiede alloggio. Scrivere: via Federico Vivaldi, 7 - Caserta.

437) Manovale Movimento Domenico Di Gaeta, in servizio stazione Tiburtina, abilitato f.s.m. blocco, cambierebbe con p.g. Compartimento Reggio Calabria, tratta Sapri-S. Nicola Varca. Non chiede nè lascia alloggio. Scrivere: stazione F.S. Roma Tiburtina - Roma.

438) Alunno a.p. Sabino Losco, stazione Cengio (Savona), cambierebbe con p.g. linee: Napoli-Cancello-Benevento-Foggia; Napoli-Sapri, oppure Salerno-Benevento. Non lascia ne chiede alloggio. Scrivere: Stazione F.S. - Cengio (Prov. Savona).

439) Operaio Qualificato I.E. Marcello Campolo, Stazione Narzole (Compartimento Torino), cambierebbe con p.g. Compartimento Reggio Calabria. Lascia alloggio 4 vani Amministrazione e non ne chiede. Scrivere: Stazione F.S. Narzole (Prov. Cuneo).

440) Manovale trazione Antonio Di Laghi, Deposito Locomotive di Torino Smistamento, cambierebbe con p.g. del Compartimento di Reggio Calabria. Non lascia nè chiede alloggio. Scrivere: Deposito Locomotive F.S. - Torino.

441) Manovale Luigi Spinelli, Divisione Movimento Milano, stazione Sesto S. Giovanni, cambierebbe con p.g. purchè Divisione Impianti Elettrici di Milano, possibilmente impianti di Sesto S. Giovanni, Monza, Como, Milano o località limitrofe. Non lascia nè chiede alloggio. Scrivere: Luigi Spinelli - Via 1. Maggio, 49 - Oggiono (Como).

442) Manovale Trazione Giovanni Biondo, Deposito Locomotive Milano Centrale, cambierebbe con p.g. del Servizio Movimento in servizio vicinanze Messina. Lascia alloggio F.S. e ne chiede altro. Scrivere: Via Angeleri, 9 Milano.

443) Operaio 1.a cl. I.E., Antonio Tucceri, Sottostazione Avezzano (Roma), cambierebbe con p.g. Lascia alloggio F.S. e ne chiede altro. Scrivere: Antonio Tucceri, Sottostazione Elettrica -Avezzano (L'Aquila).

444) Operaio falegname Beniamino Marangio, Officina Veicoli Foggia,, cambierebbe con p.g. Trazione qualsiasi impianto di Genova. Non lascia e chiede alloggio. Scrivere: Officine Veicoli (Schedario) F.S. Foggia.

445) Operaio qualificato Antonio Mirabelli, Sottostazione I.E. Sacile (Venezia), cambierebbe con p.g. Roma città oppure Compartimento di Napoli, preferibilmente Napoli loco. Non lascia nè chiede alloggio. Scrivere: Sottostazione Elettrica - Stazione F.S. Sacile (Udine).

LE FS VERSO LE FRONTIERE DEL MEC

Operazioni di carico su un rotabile del parco « Europ »

Nell'epoca della televisione, dell'energia atomica, dei viaggi nel cosmo; nel mondo dei continenti e dei grandi spazi economici, l'Europa non poteva rinunciare a svolgere quel ruolo al quale la sua tradizione, le sue risorse economiche e culturali le davano diritto. Nacque così, dalla volontà di uomini come De Gasperi, Schuman, Adenauer, Spaak, l'idea di sostituire le tradizionali forme di cooperazione fra Stati e l'equilibrio delle forze, dimostratosi peraltro molto instabile, con la fusione degli interessi, dei bisogni e delle risorse di diversi Paesi, affinché, attraverso la graduale instaurazione di una politica economica comune, si potesse poi giungere ad una armonizzazione delle politiche nazionali e all'istituzione degli Stati Uniti d'Europa.

Questo movimento di integrazione, iniziatosi il 1° gennaio 1958, con l'istituzione della Comunità Economica Europea, che unisce Belgio, Francia, Germania, Italia, Olanda e Lussemburgo, è in atto e riguarda ogni cittadino europeo: è perciò opportuno e necessario che ciascuno prenda coscienza del cammino fin qui percorso.

D'altra parte le Aziende ferroviarie, per la loro stessa natura e antica tradizione sono particolarmente interessate ai rapporti internazionali e, come è stato osservato da qualcuno, con un pizzico di fantasia, si può anche dire che il primo mercato comune sia nato in Europa nel secolo scorso, quando Italia, Svizzera e Francia armonizzarono i loro sistemi ferroviari, dimostrando fin da allora che le politiche nazionali in tema di trasporti hanno un loro logico condizionamento ed un armonico compimento a livello internazionale.

I ferrovieri, abituati da decenni a prendere importanti decisioni tecniche e organizzative nel più vasto quadro delle organizzazioni internazionali, sono portati a vedere i problemi in termini europei meglio di chiunque altro. Si potrebbero qui citare le conferenze orari, le varie convenzioni riguardanti le tariffe, gli accordi sull'unificazione del materiale, i pools per l'utilizzazione di determinate attrezzature, i consorzi per il finanziamento del materiale rotabile, iniziative tutte che hanno portato ad una vera e propria integrazione dei vari sistemi di esercizio e grazie alle quali le vetture letto, molte carrozze internazionali, interi treni circolano indifferentemente sulle reti dei diversi Paesi europei.

Questo tuttavia non significa che nel settore dei trasporti i problemi posti dall'integrazione europea siano di poco conto. Le ferrovie oggi non godono più della condizione di monopolio che hanno esercitato fino a trent'anni or sono: l'automobile, l'aereo, i trasporti marittimi e per vie d'acqua interne hanno fatto sorgere nuovi problemi, creando situazioni molto complesse sia a livello nazionale che internazionale, per cui ciò che le Ferrovie possono attendersi dall'instaurazione del MEC riguarda tutta la politica dei trasporti, che, in termini comunitari, deve significare l'eliminazione di situazioni di disparità all'interno di ciascun settore e fra i diversi settori, per consentire un coordinamento che assegni a ciascun modo di trasporto una sua funzione precisa in un mercato di oltre 170 milioni di abitanti.

I rapidi Trans Europ Express collegano i grandi centri europei

Le linee generali di questa politica comune sono state fissate nel 1961 dall'Esecutivo della CEE, in un documento noto sotto il nome di « Memorandum sull'orientamento da dare alla politica comunitaria dei trasporti », nel quale si afferma il principio fondamentale per cui il sistema dei trasporti della Comunità deve essere messo in condizione di soddisfare in modo efficace e al minor costo per la collettività tutte le nuove necessità che sorgeranno dall'attuazione del MEC.

Le forti divergenze di opinioni e di tendenze che esistono nel campo dei trasporti tra i Paesi e le diverse categorie rendono lungo e difficile il cammino da percorrere, e quindi la seconda tappa del MEC, iniziatasi il 1° gennaio 1962, mentre vedrà la esecuzione di molte decisioni adottate nel corso della prima tappa (1958-1961) per alcuni settori e la progressiva armonizzazione delle politiche economiche, sociali, fiscali, finanziarie di bilancio, costituirà ancora una fase preparatoria per altri settori. In quello dei trasporti fervono gli studi e le iniziative sia a livello comunitario che di categoria, per determinare un graduale ravvicinamento delle diverse posizioni almeno sulle questioni essenziali, che permetta di dare agli organismi interessati un assetto rispondente alle finalità del Trattato di Roma e che si inquadri armonicamente nel complesso delle altre realizzazioni della Comunità.

Si ricorda a questo riguardo che alla fine del 1962 la Commissione esecutiva della CEE ha trasmesso al Consiglio dei Ministri, ai Governi degli Stati membri e al Parlamento Europeo un « Memorandum sul programma d'azione della Comunità nella 2ª tappa ». Si tratta di un documento di particolare importanza che riassume i risultati raggiunti nei primi cinque anni di applicazione del Trattato e anticipa gli obiettivi che dovranno essere raggiunti nel corso della seconda tappa nei diversi settori. Le forme e i termini entro i quali dovrà essere realizzata la politica dei trasporti, i rilievi che nei confronti di questo programma sono stati già formulati dalla Commissione Trasporti del Parlamento Europeo, costituiscono un argomento di grande interesse che formerà oggetto di ulteriore trattazione.

Maria GUIDA

Conoscere l'ENPAS

PRIMA PUNTATA

● Certi di far cosa utile a tutti i nostri lettori, iniziamo qui la pubblicazione di una serie di articoli riguardanti l'organizzazione ed il funzionamento dell'Enpas, che ci consentiranno anche un'analisi serena degli indiscutibili meriti e delle altrettante indiscutibili deficienze dell'importante Ente Assistenziale. Coloro che intendessero rivolgere quesiti circa l'attività dell'Enpas, possono scrivere alla Redazione: riceveranno risposta diretta o nella « Posta Enpas », rubrica che sarà istituita a integrazione di questa serie di articoli.

L'E.N.P.A.S. (Ente Nazionale di Previdenza e Assistenza per i dipendenti statali) fu istituito con legge 19 gennaio 1942 n. 22 e iniziò la sua attività il 1° Dicembre dello stesso anno.

L'E.N.P.A.S. ha personalità giuridica di diritto pubblico ed è alle dipendenze del Ministero del Lavoro e della Previdenza Sociale.

E', inoltre, sottoposto alla vigilanza del Tesoro ed ha come organi amministrativi il Presidente, il Consiglio di Amministrazione, il Comitato Esecutivo, il Collegio Sindacale.

Ciascuno di tali Organi esplica una precisa funzione che illustreremo, assieme ad altri aspetti pratici, via via che procederemo con la nostra rubrica.

Sarà utile, intanto, far sapere come funziona e da chi è diretto questo Ente erogatore di competenze e multiformi prestazioni assistenziali, previdenziali e creditarie, prestazioni che in base alle vigenti disposizioni di legge, fanno capo « a quattro distinte gestioni » così denominate:

a) Assistenza Sanitaria.
b) Indennità ed assegni vitalizi.
c) Previdenza.
d) Assistenza creditizia.

Mentre i ferrovieri fruiscono dell'assistenza sanitaria (diretta ed indiretta) cioè dell'assistenza medica e farmaceutica in caso di evento morboso, tutti gli altri dipendenti statali beneficiano, invece, anche delle altre tre prestazioni di cui ai punti b) c) d) e ciò per il fatto che i dipendenti dell'Azienda Autonoma delle Ferrovie dello Stato possono ottenere i medesimi benefici, di cui ai punti predetti, dalla propria Opera di Previdenza. Infatti l'O. P. esplica, nel settore ferroviario, la medesima attività previdenziale (assegni vitalizi, Colonie, borse di studio, indennità di buona uscita ecc.) che l'E.N.P.A.S. esplica in favore di tutte le altre categorie di pubblici dipendenti.

Così genericamente delineata la fisionomia dell'ENPAS, diremo, a titolo introduttivo, che dal punto di vista amministrativo l'Ente mutualistico attua un vasto decentramento attraverso gli Uffici Provinciali i quali sono autorizzati a provvedere direttamente alla erogazione di tutte le prestazioni relative all'assicurazione di malattia e alla concessione di prestiti annuali in base alle istruzioni impartite dalla Direzione Generale.

Questa ultima provvede, invece, alla erogazione centralizzata delle prestazioni integrative o sostitutive della pensione di riposo e alla concessione di mutui quinquennali e decennali.

Da tali prestazioni rimangono esclusi i Ferrovieri in quanto, come abbiamo già accennato, ad esse provvede l'Opera di Previdenza per il personale ferroviario.

L'Ente Nazionale di Previdenza e Assistenza per i dipendenti Statali è organizzato nel modo seguente:

a) 15 tra Segreterie, Servizi ed Uffici Centrali con sede in Roma - Via Santa Croce in Gerusalemme 55. Essi sono la Segreteria del Consiglio di Amministrazione, la Segreteria della Direzione Generale, il Servizio Affari Generali, il Servizio Assistenza, il Servizio Presidenza, il Servizio Sanitario, il Servizio Ispettivo, il Servizio Ragioneria, il Servizio Personale, il Servizio Studi e Statistica, il Servizio Credito, il Servizio Sviluppo e Coordinamento, il Servizio Provveditorato, l'Ufficio Legale, l'Ufficio Meccanografico.

b) 78 Uffici provinciali; 7 Uffici interprovinciali (la cui giurisdizione si estende in più provincie); 7 Uffici corrispondenti (ormai quelli che pur avendo sede in capoluogo di provincia sono privi di autonomia amministrativa e risultano, pertanto, nella giurisdizione di un Ufficio interprovinciale dal quale dipendono a tutti gli effetti amministrativi e disciplinari) 18 Delegazioni che, costituite in località minori, hanno il compito di facilitare gli assistiti dipendenti da grandi Aziende di Stato, come le Ferrovie, nel disbrigo di pratiche varie assistenziali e previdenziali. Tali delegazioni dipendono, a tutti gli effetti amministrativi, dall'Ufficio provinciale più vicino sia o no provinciale o corrispondente. Sono state istituite ad Augusta, Capua, Castellammare di Stabia, Cava dei Tirreni, Chiaravalle, Civitavecchia, Foligno, La Maddalena, Massa, Merano, Mestre, Orvieto, Rimini, Rovereto, Sulmona, Torre Annunziata, Viareggio, Voghera.

Per quanto riguarda l'attività assistenziale sanitaria l'Ente dispone, attualmente, di oltre 395 complessi ambulatoriali e di un modernissimo Centro di Alta Diagnostica con sede in Roma Via Tagliamento n° 19.

Onde consentire ai nostri lettori di possedere, attraverso queste brevi note introduttive, un quadro completo anche se necessariamente sommario, della struttura e dell'Organizzazione dell'ENPAS diremo che allo scopo di assicurare la tutela degli iscritti, la legge istituiva dell'Ente che abbiamo indicato all'inizio prevede che avverso i provvedimenti adottati dall'Ente, riguardanti le prestazioni contemplate dalla legge medesima, è ammesso ricorso in via amministrativa. Tale ricorso, indirizzato al Consiglio di Amministrazione, può essere definitivamente accolto o respinto nel termine massimo di 90 giorni — in relazione al disposto dell'art. 24 della ripetuta legge istitutiva.

Per i ricorsi, in sede giurisdizionale, è, di norma, competente a decidere il Consiglio di Stato e non la Magistratura Ordinaria ad eccezione dei ricorsi riguardanti assegni vitalizi per i quali è competente la Corte dei Conti.

Una ulteriore precisazione, infine, va fatta riguardo gli atti che debbono essere prodotti all'Ente per ottenere le varie prestazioni e per inoltrare i ricorsi di cui, dianzi, si è detto.

Tali atti sono esenti da qualsiasi tassa di bollo.

Riteniamo opportuno, a chiusura della nota presente indicare ai nostri lettori, soltanto a puro titolo orientativo, la spesa complessiva sostenuta dall'ENPAS, nell'ultimo quadriennio per assistenza « indiretta » di malattia. Tale spesa si aggira sui 175 miliardi mentre per l'assistenza ambulatoriale « diretta » essa supera i 20 miliardi.

Inoltre il Consiglio di Amministrazione ha erogato, in accoglimento dei ricorsi proposti dagli assistiti, in base all'art. 24 della Legge istitutiva, come abbiamo dianzi accennato, la somma di oltre tre miliardi a titolo di contributo integrativo di spesa.

Nello stesso periodo, cioè nell'ultimo quadriennio, l'attrezzatura ambulatoriale è quasi raddoppiata, rispetto al precedente periodo e così pure è stato possibile portare a 1300 le Convenzioni con pubblici Ospedali, a 850 con le Case di Cura private e a 3000 con i gabinetti specialistici, a 30 con i Centri d'alta specializzazione nelle Sedi Universitarie a 24 le attrezzature del settore della medicopsicopedagogia ed inoltre è stato possibile incrementare la dotazione dei settori auxoendocrinologico, cardioreumatologico, di quello chirurgico delle malformazioni congenite e in generale dell'intero settore preventoriale sanatoriale.

Molto rimane ancora da fare, ben s'intende, per consentire di accogliere le aumentate richieste di assistenza di pubblici dipendenti che sono oltre quattro milioni fra dipendenti in servizio pensionati e rispettivi familiari.

Ciò potrà compiersi totalmente anche mediante altre entrate contributive di cui l'Ente ha pressante necessità. Ma soprattutto il costume e l'educazione mutualistica, da parte di tutti gli interessati, assistiti, medici, ospedali, farmacie, vanno perfezionati. Di ciò potremo occuparci in avvenire man mano che avremo stabilito con i nostri lettori il necessario contatto che ci consenta di aprire un dialogo.

Lorenzo MAISANO

Il gabinetto odontoiatrico dell'ambulatorio E.N.P.A.S. di Roma Termini

AL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Il Consiglio di Amministrazione delle FS, riunitosi sotto la presidenza del Ministro dei Trasporti On.le Mattarella, ha deliberato la effettuazione di numerosi lavori ed ha approvato molteplici forniture di mezzi e materiali per un importo complessivo di oltre 33.200 milioni di lire.

Da segnalare:

la costruzione di 6.266 carri standard di vario tipo, di 23 elettromotrici per il servizio di 1ª cl., di 19 rimorchi per il servizio di 2ª cl. e di 3 rimorchi per il servizio ristorante;

la trasformazione a 3.000 V a corrente continua degli impianti di elettrificazione della linea Bolzano-Brennero;

il passaggio in cavo degli impianti telegrafonici lungo le linee Cancello-Codola-Nocera Inferiore e Cancello-Torre Annunziata C.le;

la costruzione di un piano caricatore nella stazione di Golfo Aranci e di un sottovia al km. 27+325 della linea Monza-Calolzio Corte;

la costruzione di 6 fabbricati per complessivi 52 alloggi a Roccapalumba.

Fra altri provvedimenti di varia natura, il Consiglio ha pure deliberato l'assunzione di 400 candidati risultati idonei oltre i vincitori del pubblico concorso a 250 posti di Operaio qualificato in prova.

Provvedimenti riguardanti il personale

Nel decorso mese il Consiglio di Amministrazione ha esaminato, esprimendosi favorevolmente, numerosi provvedimenti riguardanti il personale.

Fra i più importanti sono da segnalare:

Modificazioni alla composizione delle Commissioni locali e centrali di avanzamento dei Servizi Affari Generali e Sanitario.

Inquadramento nel personale direttivo di 23 dipendenti ex combattenti laureati che hanno terminato con esito favorevole il periodo di esperimento pratico previsto dall'art. 4 - 1° comma - della legge n. 471/1958.

Inquadramenti in soprannumero nella qualifica di Ispettore di 1ª cls. con decorrenza 1 gennaio 1959 in base alla legge n. 8/1962.

Retrodatazione in base alle leggi n. 471/1958 e n. 37/1962 di n. 10 promozioni conferite con anzianità varie ad altrettanti dipendenti ex combattenti od assimilati.

Graduatoria di merito del concorso interno a posti dell'ex grado 6° di gruppo B con decorrenza 1 gennaio 1958.

Graduatorie di merito dei pubblici concorsi a posti di:

— Assistente di stazione in prova nei Compartimenti di Trieste, Firenze e Palermo;

— Manovale in prova nel Compartimento di Reggio Calabria.

Assunzione di 195 candidati riusciti idonei oltre i vincitori del concorso di **Conduttore in prova** nei Compartimenti di Genova (30), Milano (90), Roma (40), Torino (25) e Verona (10).

Assunzione di 410 candidati riusciti idonei oltre i vincitori del concorso a posti di **Assistente Stazioni in prova** nei Compartimenti di Verona (30), Venezia (50), Bologna (100), Napoli (90) e Torino (140).

Assunzione di 784 candidati riusciti idonei oltre i vincitori del concorso a posti di **Manovale in prova** nei Compartimenti di Roma (103), Bari (40), Ancona (25), Venezia (14), Cagliari (60), Verona (42), Napoli (50), Trieste (30), Torino (70), Palermo (63), Genova (157), Bologna (55), e Firenze (75).

Adeguamento del premio giornaliero al personale addetto alle Centrali elettriche.

Sistemazione ed ampliamento dello spogliatoio, della mensa e dell'ambulatorio del Deposito Locomotive di Genova Rivarolo.

Costruzione di due fabbricati per complessivi 24 alloggi patrimoniali a Parma.

Costruzione di 11 impianti centrali di riscaldamento a termosifone in altrettanti fabbricati alloggi nella città di Bolzano.

Il Consiglio di Amministrazione si è pure pronunciato favorevolmente per la concessione di un notevole numero di sussidi e di elargizioni straordinarie. Ha esaminato, inoltre, vari ricorsi avverso punizioni e trasferimenti, istanze per riapertura di procedimenti disciplinari, dispense dal servizio e riammissioni in impiego.

Pensioni di guerra e quote di aggiunta di famiglia

Come è noto, ai fini dell'attribuzione delle quote di aggiunta di famiglia, di cui al D.L. 21 novembre 1945, n. 722, e successive modificazioni e integrazioni, per i genitori inabili permanentemente al lavoro, conviventi e a carico dei dipendenti, e per i figli a carico delle dipendenti aventi il coniuge inabile permanentemente al lavoro o disoccupato, è, fra l'altro richiesto che tanto i genitori, nel primo caso, quanto il coniuge invalido o disoccupato, nell'altro caso, **siano sprovvisti di risorse economiche sufficienti.**

La genericità della locuzione « risorse per provvedere al mantenimento », usate in tali casi dal legislatore, fece ritenere al Ministero del Tesoro che fra le « risorse » fossero da comprendere anche le pensioni di guerra eventualmente godute dai soggetti interessati (genitori e coniuge invalido o disoccupato), per cui vennero impartite disposizioni in tal senso dal predetto Ministero e dalla nostra Azienda.

Essendo, però, sorte alcune perplessità, il Ministero del Tesoro ha ora comunicato di aver sottoposto la questione, d'accordo con la Presidenza del Consiglio dei Ministri, all'esame del Consiglio di Stato in adunanza generale, il quale, pur non nascondendosi «le perplessità che possono derivare dal tenore delle norme citate », si è tuttavia pronunciato nel senso che, ai fini dell'attribuzione delle quote suddette, **le pensioni di guerra non debbano essere considerate,** così come non si considerano, ai sensi del D.L. 27 novembre 1947, n. 1331, e successive modificazioni, per il diritto alla maggiorazione delle quote medesime, sancito con lo stesso decreto.

Ciò posto, la nostra Direzione Generale ha disposto che nei casi suindicati, ferme restando le altre condizioni richieste per l'attribuzione delle quote di aggiunta di famiglia, non si tenga conto, agli stessi fini, delle eventuali pensioni di guerra (dirette o indirette) fra le « risorse » di cui è cenno agli artt. 2, ultimo comma, e 3 del menzionato decreto n. 722 del 1945 e successive modificazioni e all'art. 1 del D.P.R. 3 giugno 1945, n. 592, con il quale è stato approvato il regolamento per la corresponsione delle quote di aggiunta di famiglia per la prole minorenne al personale femminile in caso di disoccupazione del marito.

La liquidazione delle quote di aggiunta di famiglia di cui trattasi, finora non accordate per aver considerato fra i redditi dei genitori e del coniuge anche le pensioni di guerra fruite dai medesimi, avrà luogo tenendo presente il termine di prescrizione biennale, e quindi con effetto non anteriore al 1° novembre 1960. (Circ. n. P. 3-2-1/22500 dl 24 Novembre 1962).

Buoni CIPS

Il Comitato Interministeriale Provvidenze agli Statali ha ammesso la concessione di un secondo buono CIPS anche a favore di quei dipendenti che hanno in corso di estinzione un precedente singolo buono.

Il secondo buono viene rilasciato esclusivamente per acquisto di merci, indipendentemente dalla natura di quello precedente già rilasciato al beneficiario.

Sulla relativa richiesta - mod. A bis CIPS - dovrà essere apposta la dizione « **2° buono** ».

L'agevolazione, s'intende, è operante, oltre che nel caso di successiva richiesta del secondo buono, anche quando i due buoni vengono richiesti contemporaneamente.

Pertanto sono accordati, a richiesta, contemporaneamente, due buoni, di uno da convertire in denaro e l'altro da usare esclusivamente per l'acquisto di merci. (Circolare n. R. 31770/1/1. 3° del 6 dicembre 1962).

Mutui al personale

Le disponibilità che si stanno creando nella gestione dei mutui al personale consentono di accogliere un numero di domande di mutui quinquennali sensibilmente superiore a quello delle richieste pervenute in questi ultimi mesi.

Pertanto, d'ora in poi i mutui quinquennali verranno concessi con maggiore facilità. (Circ. R. V. 9/1/D.G. 12/4052 del 10 dicembre 1962).

FESTA DEGLI ALBERI

Si è svolta presso numerosi impianti l'annuale Festa degli Alberi alla presenza delle autorità locali. Ovunque è stata adeguatamente illustrata l'importanza ed il significato della simpatica manifestazione, culminata con la messa a dimora dei nuovi alberi. Nelle foto sopra un aspetto della cerimonia svoltasi presso la Sottostazione Elettrica di Novi S. Bovo, con l'intervento del Direttore Compartimentale di Genova e, sotto, quella che ha avuto luogo nella sede del D.L.F. di Cecina alla presenza del Direttore Compartimentale, ing. Cavagnaro

ANCONA

Red. Dr. A. Rosso T. 370

● **Al Collegio dell'Opera di Previdenza** dei figli dei Ferrovieri di S. Giorgio la Befana è giunta quest'anno in anticipo, prima dell'inizio delle vacanze natalizie. La distribuzione dei doni è avvenuta nel pomeriggio del 17 dicembre, presente il Direttore Compartimentale, ing. Capuano, Funzionari del Compartimento e dell'Ufficio Amministratore dell'O.P., nel corso di una cerimonia squisitamente familiare, tra la incontenibile gioia dei giovani. Analoga manifestazione si ebbe il 18 dicembre al Collegio di Senigallia, preceduta da un simpatico trattenimento che gli allievi junior hanno offerto alle Autorità ferroviarie, scolastiche e religiose, ed ai compagni di collegio. Ha parlato agli allievi il Direttore Compartimentale. Molto indovinati gli alberi di Natale e gli addobbi che ingentilivano il bel salone di soggiorno del Collegio Femminile.

● **Un tono veramente natalizio** si è avuto quest'anno nell'austero Palazzo della Sede Compartimentale di Ancona con il magnifico Presepio allestito nell'atrio d'ingresso. E' stato un efficace richiamo per la raccolta di doni ed offerte in favore degli Orfani meno abbienti del nostro Compartimento. Plaudiamo all'iniziativa dovuta al Cappellano Compartimentale ed alla Superiorità che l'ha appoggiato.

● **Dopo 43 anni di ininterrotta prestazione**, ha lasciato il servizio per limiti di età, l'Ispettore Capo cav. u. geom. Ottorino Cardinali, Capo della Sezione 3.a della Divisione Lavori, salutato da superiori, colleghi e dipendenti. Anche il Capo Deposito Superiore Natale Armaroli ha lasciato la Dirigenza del Deposito Locomotive di Ancona per limiti di età, così pure il Capo stazione Pr.le Ernesto Savi ed il Segretario Superiore Antonio Dubbini della Segreteria della Divisione Lavori, festosamente salutati dal personale dei singoli impianti ed uffici. A tutti inviamo anche gli auguri fervidi del nostro giornale.

● **Cicogna Express:** Paola, al Manovale Catullo Regoli della R.L. di Foligno; Stefano, al Cantoniere Nello Baldolini del 15° Tronco di Sulmona; Stefano, all'A. Macchinista Eusebio Salvucci della R.L. di Terni; Nadia, al Manovale Attilio Vici del D.L. di Ancona; Luigi, al Coadiutore Pr.le Arvedo Vignoni della Divisione Ragioneria; Vittorino, al Manovale Annibale Boni del D.P.V. di Pescara C.le; Giuseppe, al Capotreno Luciano Mecella del D.P.V. di Fabriano. Felicitazioni ed auguri.

BARI

Red. Dr. N. Zingarelli T. 302

● **A Gioia del Colle,** in piazza Umberto I ed a Spinazzola, in corso V. Emanuele, il X Riparto « La Provvida » ha aperto due nuovi negozi viveri, presenti alla cerimonia inaugurale il Direttore Compartimentale, ing. Bastianelli, autorità del luogo, ferrovieri e familiari.

● **Ancora un esempio di toccante** altruismo ha distinto la nostra grande famiglia: il Segretario Sup. Oronzo Sponziello della Divisione Commerciale, il Coadiutore Capo Generso Stomaci della Segreteria Compartimentale, l'Usciere Capo Pasquale Cuttano della Divisione Lavori e il Frenatore Michele Pelecchia del D.P.V. di Bari, hanno donato il loro sangue alla diletta figliola dell'Assistente Pr.le del Reparto Traffico di Bari Vincenzo Lorusso, per la impagabile soddisfazione di veder rifiorire il sorriso sul volto della piccola Addolorata. Ai quattro colleghi, esprimiamo il nostro caloroso plauso.

● **Trasferito alla sede di Torino,** si è accomiatato dalla Divisione Movimento l'Ispettore Capo ing. Galatola, salutato cordialmente dai superiori, colleghi e dipendenti. Al distinto Funzionario l'augurio di buon lavoro.

● **Binario dieci:** Presso l'Università di Padova si è laureato in Chimica, con voti 110 su 110, il giovane Tonino Tamburro, figlio del cav. Giovanni, Capo Gestione Superiore a riposo. Il neo laureato ha discusso una interessante tesi sulla « Sintesi di Peptidi della Sequenza 1-20 della Ribonucleasi » col chiarissimo prof. Raniero Rocchi. Anche i figlioli del Macchinista di 1.a Classe Luigi Di Fonzo, del Deposito Locomotive di Bari, Tommaso della 1.a liceale classica e Rosanna della 2.a Media, si sono aggiudicati una borsa di studio ciascuno, per l'importo rispettivamente, di L. 150.000 triennale e di L. 60.000 biennale. A tutti vivissimi rallegramenti e tanti auguri.

● **In merito agli ultimi sviluppi** della legge sul riscatto delle case statali e popolari, giova segnalare che il Presidente della Sezione Compartimentale A.N.I.E.F. di Bari, cav. Giovanni Tagarelli ebbe ad avvicinare il Capo dello Stato in occasione della Sua visita a Taranto per l'inaugurazione dello stabilimento dell'Italsider. Il Presidente, on. Segni, promise il suo alto interessamento per sveltire le procedure di attuazione della legge. Di quanto sopra è stato dato ampio riconoscimento al cav. Tagarelli in occasione della recente riunione del Comitato Centrale dell'ANICEF in Roma, dove il Presidente Nazionale, ing. Lomonaco, ha elogiato il nostro dinamico amico quale « elemento che brilla di luce propria ». All'ottimo Giovanni il nostro plauso e il nostro bravo di cuore.

BOLOGNA

Red.: Cav. A Sensi T. 3350

● **A malincuore, la Divisione Movimento** ha ceduto alla consorella di Milano il proprio titolare, l'Ispettore Capo Sup. ing. Filippo Bordoni. Tutto il personale, dipendente o no, è rattristato per la perdita di un simile « signore », il cui ricordo non svanirà tanto presto. A lui vada il saluto e l'augurio migliore. Benvenuto all'Isp. Capo Sup. dr. Giuseppe Falcone venuto dalla consorella di Roma per sostituirlo.

● **Binario dieci:** Giancarlo, figlio del C.S. P.le Renato Croci, di Reggio E., si è laureato in ingegneria industriale elettrotecnica presso l'Ateneo bolognese. Auguri e felicitazioni al felice padre ed al neo-ingegnere. Festa anche in casa Lorini. Paolo, figlio di Renato - C.P.V. Sup., dirigente il Reparto P.V. - si è laureato a pieni voti in Economia e Commercio. Felicitazioni ed auguri ad ambedue.

● **Cordiale ed augurale saluto a chi ci lascia:** Aldo Benda, Macch. 1.a cl. DL Bol. C.; Alfredo Dall'Aglio, Fren. DPV Parma; Stefano Seganti, Sorv. P.le Lugo; Raffaele Pirazzoli, C.G. P.le Imola; Melchiorre Galimberti, C. st. sup. DC Bologna; Alberto Spadoni, C. st. P.le Lugo; Giacomo Buzzi, C. st. P.le DC Bol.; Otello Alberghini, Dev. Bol. Ravone; Luigi Lucchesi, cant. Bol. Rav.; Mario Giovanardi, Ass. P.le st. Modena; Alberto Bottazzi, Dev. capo Piacenza; Tommaso Melotti, op. qual. IE Suviana; Silvano Cazzoli, Ass. st. Bologna C.le; Ezio Manfroni, Man. Forlimpopoli.

CAGLIARI

Red.: Dr. A. Luchi T. 56.673

● **Funzionari, colleghi e dipendenti** hanno festeggiato il Segretario Superiore cav. Emilio Manca della Segreteria Compartimentale, che ha lasciato il servizio per limiti di età. A nome di tutti, il Direttore Compartimentale, ing. Zanini, e il Capo della Divisione Trazione, ing. Manunza, hanno ringraziato il neo-pensionato per l'ammirevole servizio prestato durante tanti anni di incessante attività, augurandogli una lunga e felice quiescenza. E' stato collocato a riposo anche il Capo Stazione Pr.le Cipriano Malotti della Divisione Movimento. Ad entrambi gli auguri fervidi di « Voci ».

● **Sono entrati a far parte della famiglia** ferroviaria sarda: il Segretario dr. Serafino Canepa, destinato alla Segreteria Compartimentale, i Conduttori Salvatore Cicu e Luigi Donaggio destinati al D.P.V. di Cagliari e i Manovali Antonio Sanna, Angelino Vinci ed Egisto Mazzaro trasferiti alla stazione di Oristano. Auguri vivissimi di buon lavoro.

● **Binario dieci:** Ha conseguito la laurea in Medicina e Chirurgia presso l'Università di Palermo, con 104/110, Silvano Montalbano, figlio dell'Ispettore Capo Giuseppe, Capo

della Divisione Ragioneria. Al neodottore e al suo papà le nostre felicitazioni.

FIRENZE

(Dal Servizio Mat. le e Trazione)
Red.: Cav. G. Giuliattini T. 3407

● **L'Ispettore Capo cav. Angelo Bernieri** è stato collocato in quiescenza, dopo aver curato per tanti anni il Centro Meccanografico del Servizio Materiale e Trazione. Funzionari ed Agenti della Sezione 2.a, della quale il cav. Bernieri ha sempre fatto parte, gli hanno offerto un pranzo coi fiocchi, presso un ristorante di Pontassieve, centro di particolare attrazione per i ferrovieri fiorentini, non appena hanno una ragione di letizia da manifestare. Ne fanno le spese gli... ignari augelletti e i leprotti che allietano, di massima, la luculliana mensa. Erano presenti al festoso simposio — conclusosi con un brindisi augurale per il festeggiato — l'ing. Mannucci, Capo della citata Sezione, con i suoi coadiutori e moltissimi altri Funzionari ed Agenti. Al cav. Bernieri anche il saluto affettuoso di « Voci ».

● **E' deceduto** il sig. Silvio Fiaschi, padre amatissimo del Capo Tecnico Pr.le Alfredo Fiaschi della Sezione 15.a del Servizio Trazione. Prendiamo viva parte al dolore del C.T. Fiaschi e gli inviamo, anche a nome di tutti i ferrovieri del Servizio Trazione, le più vive condoglianze.

(Dagli Impianti)
Red.: Dr. A. d'Errico T. 2301

● **Con una breve cerimonia,** alla quale sono intervenuti i Capi Divisioni d'esercizio ed altri Funzionari, il Direttore Compartimentale, ing. Cavagnaro, ha effettuato la consegna di dodici alloggi patrimoniali ubicati in uno stabile di nuova costruzione a cinque piani, sorto a Firenze, in via Paisiello. Gli appartamenti, che sono provvisti di riscaldamento centrale e di altri conforti moderni, sono stati assegnati ai dipendenti che hanno l'obbligo della reperibilità.

● **Nel quadro del programma** di sviluppo della propria attività, la gestione viveri « La Provvida » ha aperto un nuovo negozio a Pescia. Esso sorge nel centro della cittadina, in un luminoso locale attrezzato con i più aggiornati criteri commerciali. Alla cerimonia inaugurale sono intervenuti Funzionari ed invitati, nonché il Capo del Reparto della stessa gestione, dr. Palmisano, il quale ha rivolto ai presenti parole di circostanza.

● **Presso l'Università Popolare di Firenze,** il dr. Pier Vincenzo Monaci, Capo del locale Ispettorato Sanitario ed appassionato studioso di genti e paesi, ha tenuto una conferenza sull'Islanda che ha destato l'attenzione del pubblico per le interessanti notizie ed impressioni riferite dall'egregio oratore.

● **Binario dieci:** Il Capo Stazione Giorgio Vergili, in servizio a Livorno C.le, ha conseguito — con brillante votazione — la laurea in giurisprudenza, discutendo la tesi « La funzione del debito pubblico nell'economia moderna ». Vivissimi rallegramenti ed auguri.

Nella ricorrenza dell'Immacolata, è stata consacrata al SS. Crocifisso la nuova Cappella costruita nella Stazione di Napoli Centrale. Dopo la benedizione il Cappellano Comp.le, don Scarpato, ha celebrato la prima Messa, alla presenza di una folla di fedeli, composta soprattutto di ferrovieri e di viaggiatori in transito. Notate le rappresentanze di tutte le Autorità partenopee e molti funzionari con a capo l'ing. Borriello, Direttore Compartimentale. Nella foto di sinistra l'interno della cappella e, a destra, alcuni ragazzi sostano perplessi dinanzi ad un Crocifisso stilizzato che decora una parete della Cappella.

GENOVA

Red.: Geom. A. Battaglia T. 2522

● **Anche quest'anno** in ricordo dei ferrovieri caduti a Villalvernia il 1.o dicembre 1944, è stata celebrata una Messa nel duomo del paesino piemontese ed è stata deposta una corona di alloro accanto alla lapide alla memoria. Erano presenti il Direttore Compartimentale, ing. Palladini, e numerosi ferrovieri.

● **Hanno lasciato l'Azienda,** per limiti d'età, l'Ispettore Capo Zaino geom. Stefano, della Divisione Movimento, e il Capo Gestione Sovrintendente Cav. Matteo Ricagno, quest'ultimo dopo ben 47 anni di servizio ferroviario. Ai due egregi funzionari, affettuosamente salutati dal personale delle rispettive Divisioni, giungano i nostri auguri di bene e di lunga vita.

● **Alla mensa aziendale** di Genova Principe, il locale Dopolavoro ferroviario ha organizzato un simposio in omaggio ai pensionati appartenenti al Sodalizio, rinnovando una garbata tradizione che conferma il collegamento d'affetto tra il personale in servizio e quello a riposo.

● **E' scomparso improvvisamente** Carlo Mitolo, già Capo Stazione Pr.le a Genova S. Limbania, che aveva lasciato il servizio, per limiti di età, nel dicembre 1961. Simpatica figura di lavoratore, durante la sua lunga carriera aveva dimostrato di possedere doti ammirevoli di onestà e di attaccamento al dovere. Ai familiari le espressioni del nostro cordoglio.

● **Cicogna Express:** Marina al Coadiutore Tecnico Capo Franco Cionini della Divisione Impianti Elettrici. Formuliamo tanti auguri alla bimba e congratulazioni ai genitori felici.

MILANO

Red.: Rag. L. Paina T. 6256

● **Nel concorso compartimentale** « Stazioni fiorite 1962 » sono stati classificati fuori graduatoria i seguenti impianti: Stazioni di Cremona, Domodossola, Gallarate, Varenna Esino, Voghera, i Depositi Locomotive di Milano C.le e Milano Sm. o, il 23.o Tronco Lavori di Morbegno. Hanno vinto il primo premio 34 Impianti; il secondo premio è stato assegnato a 51 Impianti, il terzo premio a 46 Impianti.

● **E' deceduto,** dopo breve malattia, Vittorio Solazzi, Segretario Superiore di 1.a cl., a riposo da appena pochi mesi. Anche a mezzo del giornale, i colleghi della Divisione Lavori lo ricordano ed inviano alla famiglia le più sentite condoglianze.

● **Binario dieci:** Paolo Piccardi, figlio del Capo Tecnico di 1.a cl. Remo, della Squadra Impianti (S.S.E.) di Milano C.le, si è brillantemente laureato in Chimica Industriale, con 105/110. Anche i gemelli Vittorio e Giorgio, figli dell'Aiutante Giuseppe Colfiore di Milano Smistamento, hanno conseguito, simultaneamente, la laurea in Giurisprudenza presso l'Università di Milano con il massimo dei voti. Relatori i chiarissimi proff. Franceschielli e Dall'Ara. A tutti i nostri più vivi rallegramenti.

● **Cicogna Express:** Cinzia, a Mario Molteni, Capo Gestione 1.a cl. della Divisione Commerciale e Traffico; Umberto, al geom. Ennio Bergamini, Segretario 1. Pr.le della Divisione Impianti Elettrici. Felicitazioni e auguri.

NAPOLI

Corr.: Dr. D. Manganelli T. 3271

● **Nella Cappella del Deposito** Locomotive di Salerno, è stata celebrata una Messa in suffragio dei ferrovieri Caduti per la Patria e sul lavoro. Il rito è stato officiato da don Scarpato, assistito dal Cappellano salernese, don Savarese. Hanno preso parte alla funzione il personale del Deposito, una folta rappresentanza della stazione e degli uffici, nonché i familiari degli scomparsi, ai quali l'officiante ha rivolto appropriate parole di esaltazione della fede e del sacrificio. Una identica funzione si è avuta anche presso la sede sociale del D.L.F. di Cancello, alla presenza di tutti i ferrovieri.

● **Salutato affettuosamente** da amici, colleghi e ferrovieri, è stato posto in quiescenza il Capo Personale Viaggiante di Benevento, Cesare Iannotti, Dirigente dell'Impianto, il quale ha prestato la sua opera presso l'Azienda per oltre 40 anni. Gli auguri di lunga e serena vita.

● **Marcia Nuziale:** La gentile signorina Rosa, figlia del Sorvegliante Lavori Rocco Passavanti, dirigente

TRADIZIONI NOSTRE

Il Direttore Generale ha conferito un "encomio" al Capo Squadra Manovratori Amedeo Santoriello, in servizio alla stazione di Salerno (Napoli), con la seguente motivazione:

« Il giorno 28 agosto 1962, nella stazione di Salerno, scorto un viaggiatore che incautamente stava attraversando i binari mentre sopraggiungeva il treno AT 362, si slanciava prontamente in aiuto del predetto riuscendo, con grave rischio della propria incolumità, a trarlo in salvo ».

Presso la sede del D.L.F. di Viterbo è avvenuta la premiazione dei partecipanti al Congresso Abbellimento Stazione e Impianti Ferroviari, presenti il Prefetto dr. Novello, e altre autorità. Il Direttore Compartimentale di Roma, ing. Gervasio, ha rivolto un saluto agli intervenuti invitando i titolari a perseverare nelle loro iniziative atte a rendere sempre più accoglienti le stazioni e gli impianti. L'ing. Gervasio ha quindi proceduto alla distribuzione dei diplomi di merito e di numerosi premi. Nella foto la premiazione del Capostazione Sovrintendente di Roma Tiburtina, comm. Izzo

il 37.o Tronco Lavori di Polla, si è sposata col dr. Vitantonio Ventricelli. Auguri sinceri alla coppia felice e rallegramenti a papà Rocco. L'ex-Manovratore Capo Romano Aniello e la signora Francesca Ninno, circondati dai loro 9 figli, di cui 3 ferrovieri e da varie decine di nipoti, hanno festeggiato, recentemente, il loro sessantesimo anno di matrimonio. Auguriamo al vecchio ferroviere ed alla consorte ancora molti anni di serena vita tra l'affetto di tante persone care.

● **Binario dieci:** Francesco, figlio dell'Assistente Pr.le di Stazione Giosuè Serra, dell'Ufficio Bagagli di Napoli C.le, a soli 23 anni si è laureato brillantemente in Giurisprudenza presso l'Università di Napoli, discutendo una interessante tesi, relatore il prof. Cariota Ferrara. Rallegramenti ed auguri al neo-avvocato e felicitazioni al buon Giosuè.

■ PALERMO

Red.: G. Caruso T. 388

● **In tutti i centri più importanti** del Compartimento si è svolta anche quest'anno la tradizionale Festa degli Alberi. Alla presenza delle Autorità, ferrovieri e familiari, sono state messe a dimora, a cura dei figli degli Agenti, centinaia di alberelli che contribuiranno, nel tempo, ad incrementare notevolmente il patrimonio silvano della nostra Azienda.

● **E' stato collocato in pensione** dopo 45 anni di servizio il cav. Carlo Zilleri, Segretario Superiore di 1.a cl., della Divisione Ragioneria di Palermo. Alla cerimonia di commiato, organizzata da superiori e colleghi, è intervenuto anche il Direttore Compartimentale, ing. Rizzo, che ha porto al festeggiato il saluto dell'Azienda e dei ferrovieri isolani.

Anche il Macchinista di 1.a cl. Michele Potenza, del Deposito di Palermo, è stato collocato in quiescenza dopo 36 anni di attività ferroviaria. In occasione dell'ultimo viaggio, i colleghi, dopo una simpatica e cameratesca manifestazione di affetto e di riconoscenza, hanno infiorato il suo locomotore. Auguri fervidi, infine, al Sorvegliante Pr.le Francesco Suriano, del 25.o Tronco Lavori di Regalbuti, « anziano della rotaia », che ha lasciato l'Azienda per limiti di età, festosamente salutato da tutti i suoi dipendenti. Ai tre colleghi anziani vadano le espressioni nostre più affettuose.

● **Binario dieci:** Il giovane Enrico Battiati, figlio del Segretario Capo rag. Pietro, della Divisione Materiale e Trazione di Palermo, si è classificato 2.o al concorso per meriti scolastici della Fondazione « Emanuele Franco », indetto annualmente dal Dopolavoro Ferroviario di Palermo. Rallegramenti.

REGGIO CALABRIA

Red.: A. Cremona T. 436

● **Ad Agropoli,** si è svolta l'annuale Festa degli Alberi con l'intervento del Direttore Compartimentale, il quale ha illustrato, il significato della manifestazione ai numerosi presenti. La benedizione agli alberi messi a dimora è stata impartita dal Cappellano Compartimentale Padre Bassi, assistito da Mons. Merolla, Parroco di Agropoli. Presenziavano la manifestazione tutte le Autorità locali, le scolaresche e i corpi Insegnanti al completo.

● **Il Capo Stazione Superiore** cav. Francesco Delluardo, proveniente dalla stazione di Foligno, ha sostituito nella titolarità della stazione di Reggio Calabria Centrale, il cav. Giovanni Arcudi, chiamato ad alto incarico divisionale. Ai due funzionari, calorosamente festeggiati da tutto il personale di stazione, gli auguri più fervidi di « Voci ».

● **Anche quest'anno,** ad iniziativa del Capo Stazione Titolare di Riace, è stato allestito nell'impianto un magnifico Albero di Natale, sfarzosamente addobbato ed illuminato, che ha attirato l'attenzione dei viaggiatori locali e dei passeggeri in transito. Al Titolare ed ai ferrovieri riacesi i nostri rallegramenti.

● **Cicogna Express:** Antonino, al Capo Stazione Pr.le cav. Capano, Titolare alla stazione di Corigliano Calabro, tanto atteso dalla primogenita sorellina. Felicitazioni ed auguri.

■ ROMA

(Dai Servizi)

● **Marcia nuziale:** Felicitazioni vivissime alla felice coppia di sposi, il Segretario Dino Leone — della Sezione Personale del Servizio Approvvigionamenti — e la gentile signorina Elisa Di Santo, da parte dei colleghi e del nostro giornale.

● **Cicogna Express:** I sorrisi di Monica, Fabio e Marina hanno rallegrato le case dei colleghi del Servizio Approvvigionamenti, Segretario Capo Mario Zibellini (Sez. 1.a), Segretario P.le rag. Silvano De Curtis (Sez. 1.a) e Applicato Alfonso Camilloni (Sez. 13.a). A tutti i nostri voti augurali (C.C.).

La casa dell'Ispettore dr. Antonio di Pasquale del Servizio Commerciale e Traffico, è stata rallegrata dalla nascita del terzogenito al quale è stato imposto il nome di Francesco. Al collega dr. Antonio, alla gentile Signora vive felicitazioni e tanti auguri al piccolo Francesco (U.G.).

● **Binario dieci:** Si è recentemente laureato in Fisica Marcello Colapietro, figlio dell'Applicato P.le Arturo, Dirigente il Magazzino Centrale Tessuti de' « La Provvida ». Il neo laureato ha discusso la tesi: « Apparecchiature per misure di Termoluminescenza nell'intervallo delle basse temperature »: Relatore il professor dr. Furio Fioroni. La elaborazione della tesi è avvenuta presso i laboratori di elettronica del Centro Studi Nucleari della Casaccia. All'ottimo Marcello i migliori auguri di « Voci » (G.M.).

● **Un grave lutto** ha colpito l'amico Silvio Rossi, decano degli autisti della Rimessa della Direzione Generale: la scomparsa della adorata Mamma. Al caro Rossi, cui siamo vicini in questa dolorosa circostanza, porgiamo le nostre affettuose condoglianze. Anche al dr. Fausto Cincotti della Segreteria della 7.a Sezione degli Affari Generali è mancata la Mamma che tanto amava. Al collega ed ai suoi familiari inviamo le espressioni profonde del nostro cordoglio.

(Dall'Ufficio Costruzioni Idroelettriche di Lecco)

● **Il giorno 15 dicembre** sono state effettuate le prove di pressione della galleria di derivazione dell'impianto idroelettrico di Monastero. Con l'immissione delle acque dell'Adda attraverso lo sbarramento dell'opera di presa, si è così conclusa felicemente la prova di tenuta della galleria, lunga oltre 15 chilometri, nonchè quella delle porte stagne e delle condotte forzate, che portano l'acqua ai due gruppi turbine, uno dei quali è stato messo in funzione.

● **Alla presenza dei Dirigenti** dell'U.C.I., ingg. Castracani, Peluso e Guida, ha avuto luogo la consueta cerimonia della ricorrenza di S. Barbara, alla quale hanno preso parte il personale tecnico e tutte le maestranze locali (W. P.).

(Dagli Uffici)

● **Dopo oltre 40 anni** di incessante attività, prima all'esercizio e poi agli Uffici, ha lasciato l'Azienda per limiti di età, il comm. Lorenzo Tedeschi, Ispettore Capo della Divisione Movimento di Roma. Alle dimostrazioni di affetto tributate al neopensionato da parte dei superiori, colleghi e dipendenti, aggiungiamo i nostri auguri altrettanto fervidi e sinceri e quelli di « Voci ».

(Dagli Impianti)

● **Binario dieci:** Il collega Pasquale Motta, Segretario presso il Ser-

Il giovane cantante di musica leggera Beniamino Reitano, figlio dell'Applicato Rocco della Divisione Ragioneria di Reggio Calabria, si è brillantemente affermato al Teatro Alhambra di Battipaglia, durante uno spettacolo di beneficenza. Nella famiglia Reitano la musica leggera ha un altro cultore: Franco, fratello di Beniamino, è compositore.

Nico Battaglia, anni 2, primogenito del nostro Redattore Compartimentale di Genova, geom. Aurelio Battaglia, e Paolo De Pascale, a destra, mesi 18, figlio del Capo Gestione Pr.le Mario di Napoli Centrale augurano buon anno a tutti i ferrovieri

TORINO

Red.: dr. R. Marello T. 2089

● Il Compartimento di Torino *perderà nei prossimi mesi alcuni dei dirigenti più rappresentativi delle stazioni. Sono fra essi il cav. Calova, Capo Stazione Superiore, Titolare della Stazione di Novara; il cav. Galliano, Capo Stazione Superiore, Titolare della Stazione di Torino Porta Susa; il cav. Patrucco, Capo Stazione Superiore, Titolare della Stazione di Ceva; il cav. Scagliola Capo Stazione Superiore, Titolare della Stazione di Alessandria Smistamento; il cav. Struzzi, Capo Stazione Superiore, Titolare della Stazione di Savona Letimbro; il cav. Lenti, Capo Staione Pr.le, Capo del Circolo Ripartizione veicoli di Alessandria e il cav. Colombo, Capo Stazione Superiore, Titolare della Stazione di San Giuseppe di Cairo. Il cav. Calova, appartiene ad una gloriosa famiglia di ferrovieri, particolarmente nota nell'ambito compartimentale. In questi giorni abbiamo avuto occasione di avvicinare quest'ultimo: ci ha parlato con profonda emozione della sua lunga carriera, dei ricordi più belli della sua eclettica vita ferroviaria e non ci ha nascosto la sua tristezza per l'addio che dovrà dare prossimamente al suo abituale lavoro.*

Forse molti giovanissimi, che si uniranno a voi nel saluto ai Colleghi anziani che ci lasciano, si domanderanno come ci si possa sentire legati da un sentimento così profondo a un lavoro come quello del ferroviere, che comporta tanti sacrifici e tante difficoltà da superare, ma la spiegazione verrà da sé, col tempo, quando giungerà anche per loro il momento degli addii. A tutti gli anziani della rotaia, ai gloriosi «berretti rossi» piemontesi, inviamo i nostri migliori, affettuosi auguri per una quiescenza lunga e felice (S. Zag.).

vizio Commerciale e Traffico, figlio dell'ex-Macchinista di 1.a cl. Venturi, si è laureato in Giurisprudenza all'Ateneo di Roma con 103/110, discutendo brillantemente la tesi: «Legittimazione Negoziale dell'Amministrazione delle F.S.». Rallegramenti ed auguri.

● **Presso il Deposito Locomotive di Asti** si è svolta quest'anno la cerimonia della Festa degli Alberi del Compartimento piemontese, con l'intervento del Direttore Compartimentale, ing. Funghini, delle Autorità religiose, civili e militari astigiane, nonché di un numero rilevante di ferrovieri e familiari. Un centinaio di scolari rallegravano la festa agreste ed alcuni di essi hanno recitato poesie intonate alla manifestazione. Dopo la messa a dimora di numerosi alberelli, hanno illustrato il significato del rito silvano, l'ing. Funghini, il Parroco don Martinetto — che aveva benedetto in precedenza i virgulti durante l'interramento — e il Sindaco di Asti dr. Giraudo.

● **Trentaquattro Segretari** in prova, vincitori di concorso nuovi assunti, hanno compiuto una proficua visita d'istruzione all'Officina Materiale Rotabile, interessandosi alle lavorazioni ed all'organizzazione tecnico-amministrativa del grande complesso.

● **Chi va e chi viene!** «Voci della Rotaia» aggiunge anche i propri auguri a quelli già formulati da Superiori, colleghi ed amici per: Giuseppe Guaschino, Segretario Superiore della Divisione Ragioneria; Paolo Corda, Capo Tecnico di 1.a cl. OMR; Giuseppe Casa, Commesso a.p. OMR, tutti collocati recentemente a riposo. A voi tutti lunga e serena quiescenza, cari colleghi.

● **Con profonda commozione** dobbiamo partecipare la dolorosa notizia della prematura scomparsa d'un caro collega, il Geom. Armando Di Leonardo, Dirigente del Reparto Lavori di Alba. Proveniente da Ancona, sua città natale, era a Torino da soli sette anni e per le sue doti di correttezza, d'intelligenza e soprattutto di grande bontà si era guadagnato larga stima e numerose fraterne amicizie. Alla Signora ed alla figlia l'espressione del nostro sincero cordoglio.

● **Binario dieci:** Vivissime congratulazioni all'Operaio q. di 1.a cl. Giuseppe Caselli, delle OMR, che dopo anni di duro e tenace sacrificio ha conseguito il diploma di Geometra.

● **Marcia nuziale:** Per il Revisore Capo Raffaele Giannella e la gentile Signorina Applicata Principale Olga Iandolo, ambedue della Divisione Movimento. Fervidi auguri.

● **Cicogna Express:** Paolo, a Giulio Martini, Operaio q. di 1.a cl. delle OMR. Tanti auguri.

TRIESTE

Red.: L. De Leonardis T. 305

● **Al Capo Treno** di 1.a cl. Umberto Di Luca, del Deposito Personale Viaggiante di Gorizia, collocato recentemente a riposo per limiti di età, i superiori e i colleghi — durante una bicchierata al ristoratore di stazione — hanno offerto una medaglia d'oro a ricordo. Hanno pure lasciato il servizio, nei giorni scorsi, per limiti di età: il Capo Gestione P.le Ostiglio Dante, della Stazione di Poggioreale del Carso; l'Aiutante a.p. Mario Forni, della stazione di Trieste C.le, il Capo Personale Viaggiante Superiore Marino Giacomelli, del Reparto Personale Treni; il Deviatore Umberto Maiori, della stazione di Cervignano; l'A. Operaio a.p. Giuseppe Maranzana, della 3.a Zona I.E. di Udine; il Commesso a.p. Luigi Oliosi, del Dep. Loc. di Trieste C.le; il Capo Stazione Pr.le Arnoldo Pugnetti, della stazione di Udine; l'Aiutante a.p. Armando Romitelli, della stazione di Gorizia ed il Macchinista di 1.a cl. Gisleno Urbisaglia, del Dep. Loc. di Trieste C.le. A tutti gli auguri più fervidi di «Voci».

VENEZIA

Red.: F. Poli T. 3209

● **Nello scorso mese** si sono riuniti a convegno a Venezia i Delegati Compartimentali per lo sport del Dopolavoro Ferroviario. A chiusura dei lavori i convenuti si sono recati col vaporetto alle Isole di Murano per la visita di una vetreria e a Burano, ove hanno consumato la colazione nel noto Ristorante da «Romano».

● **Festeggiato da superiori**, colleghi, amici e dipendenti, ha lasciato il servizio per raggiunti limiti di età, il Capo Stazione Superiore Cav. Vittorio Cinti, titolare della stazione di Padova Centrale. Nel periodo della sua residenza a Padova aveva saputo farsi apprezzare per le doti di intelligenza e di spiccato ingegno. Tanti auguri anche da parte di «Voci».

● **Cicogna Express:** Michele, all'operaio dell'armamento Lino Barizza del 2° Tronco di Venezia e Susanna all'operaio dell'armamento Angelo Marin del 3.o Tronco di Padova. Felicitazioni ed auguri.

VERONA

Red. Dr. R. Campagnari T. 2247

● **Presso la sede del D. L. F.** di Trento sono state assegnate 25 borse di studio messe a disposizione dal Sodalizio in favore di figli di agenti, che avevano riportato votazioni degne di merito alle scuole di ogni grado.

Le borse erano state istituite per onorare la memoria del dott. ing. Italo Padoan, compianto Direttore del Compartimento di Verona.

La Commissione le ha così assegnate:

— 4 borse da L. 12.000 ad allievi delle Scuole Medie superiori;

— 6 borse da L. 9.000 ad allievi delle Scuole Medie inferiori;

— 15 borse da L. 6.000 ad allievi delle Scuole elementari.

Un premio speciale di L. 8.000 è stato poi assegnato alla bambina Clara Pietribiasi, che, pur essendo sofferente da tempo per una grave malattia, ha riportato una votazione degna di elogio.

● **La studentessa Marina Cecchetti**, figlia del Capo Stazione Superiore Cecchetti Lorenzo di Verona P.N., è stata classificata al secondo posto della graduatoria fra 177 concorrenti nel concorso bandito a Verona in occasione del Centenario delle Poste.

La Cecchetti ha svolto un pregevole componimento sul tema del francobollo quale simbolo di unione nazionale e internazionale, oltre che potente mezzo di diffusione della comunicazione scritta.

Alla brava studentessa il nostro cordiale compiacimento con l'augurio di sempre nuovi successi.

Fisarmoniche e pianole ad azione elettrica delle più antiche e rinomatissime Fabbriche locali. Eccezionali riduzioni e facilitazioni per i ferrovieri. Richiederci catalogo VR/1 e condizioni.

Cav. GIUSEPPE ZARLETTI

CASTELFIDARDO (Ancona)

ALLA MOSTRA DEL MOBILIO IMEA - CARRARA

L. 270.000

L. 338.000

Aperta anche festivi. Visitate. Due mesi di vendite speciali per cambio locali. Anche a rate senza cambiali in banca. Consegna ovunque gratis. Preannunciate visita telefono 22.47. Servizio auto stazione. Chiedete catalogo a colori VR/1 inviando L. 200 in francobolli alla MOSTRA DE MOBILI ETERNI IMEA-CARRARA

I modelli

di Mara Bottari

Mantello da sera in lana-seta. Scollatura a giro collo, al fondo alta balza leggermente arricciata. I bottoni e i risvolti delle maniche sono di visone nero.

Abito da sera in raso e pizzo. La linea diritta è armonizzata dal pizzo a tre balze al corpino ed alla gonna.

Paltò sportivo in pesante lana. Linea appena svasata. Spalle scivolate. Le maniche hanno l'attaccatura bassa sottolineata da doppie impunture che scendono fino all'altezza delle tasche. Collo e cappello in pelliccia di volpe.

Come scrivere una lettera

Per secoli il mezzo più rapido di comunicazione di notizie fu la corrispondenza epistolare. Nell'Ottocento si era addirittura trasformata in una mania, al punto che ci si confidavano per lettera, tra abitanti di una stessa città o addirittura di una stessa casa, le più banali vicissitudini della vita quotidiana. Ormai definitivamente sconfitta dal telefono, la corrispondenza è diventata un obbligo penoso, che si cerca di limitare alle occasioni inevitabili. Naturalmente anche il gusto di scrivere una lettera bene, con una certa eleganza, va scomparendo, come tante altre raffinate e piacevoli usanze dei tempi passati. Proprio per questo motivo ci si ritrova spesso a tavolino, con un foglio di carta da lettere davanti che esige di essere riempito, mentre frughiamo invano nella nostra mente alla ricerca delle formule di saluto e di introduzione. Non sarà perciò inutile rinfrescarci un po' la memoria su questo punto.

A meno che non si tratti di lettere commerciali, anzitutto, è sempre bene scrivere a mano, su carta bianca, o al massimo grigia o azzurro molto tenue. E' sempre bene evitare di servirsi di cartoline postali, a meno che non si debbano fare comunicazioni urgenti a persone con cui si è in confidenza.

Se la lettera è indirizzata ad una signora con cui si hanno solamente rapporti formali, l'intestazione sarà « Gentile Signora ». Se i rapporti sono invece abbastanza confidenziali, la formula più adatta sarà il consueto « Cara Signora ». La formula « Caro Signor » potrà anch'essa essere usata con un uomo con cui si hanno rapporti amichevoli; altrimenti la si sostituirà con il solito « egregio » seguito dal titolo accademico della persona. Una signora, purché non giovanissima, potrà anche usare la formula « caro amico ».

Anche se la lettera sostituisce una lunga telefonata o è indirizzata a parenti a cui si debbono dare informazioni e notizie su tutta la famiglia, sarà bene cercare di essere il più concisi possibile. La concisione è una delle doti più apprezzabili in chi scrive, ma a patto che la lettera non si trasformi in un telegramma o in una comunicazione ministeriale: insomma, anche in questo caso, il meglio sta nel mezzo.

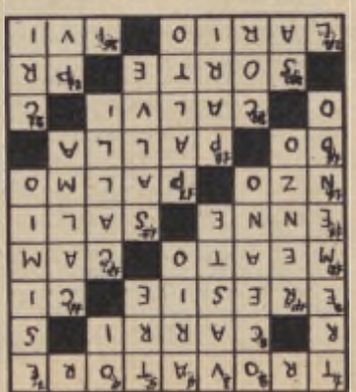
Le formule di saluto sono tante; la più comune è questa: « Le porgo i miei più cordiali (o « amichevoli ») saluto »; se è un uomo che scrive ad una signora i « saluti » saranno sostituiti dagli « omaggi ». Se la nostra è una lettera di affari, la formuletta di saluto sarà « distinti saluti » oppure « ossequi » (attenzione: gli ossequi rifiutano la vicinanza di aggettivi). La firma può essere preceduta dall'aggettivo « suo » o « sua » senza altri termini.

Per le lettere di condoglianze, per le nozze o le nascite si inviano brevi biglietti con una frase gentile e sentita, semplice e non stereotipata. Ai laureandi, come pure a chi ha ricevuto titoli o promozioni, si mandano le congratulazioni.

Concludiamo la nostra chiacchierata con la conclusione di ogni lettera, ovvero con la busta: l'indirizzo va posto in basso, a sinistra, meno il nome della città che va in basso a destra. La lettera, ora, è finalmente pronta a partire.

M. P. G.

SOLUZIONE CRUCIVERBA



Filatelia

Novità italiane. — Il 10 dicembre, con l'emissione del francobollo da 30 lire dedicato al Conte Camillo Benso di Cavour per la commemorazione del primo centenario della Corte dei Conti, il programma italiano del 1962 è stato esaurito.

Le nuove emissioni del 1963 avranno inizio col prossimo febbraio. Ne sono programmate definitivamente dodici e consisteranno di uno o due esemplari per ogni emissione.

Centenario delle Poste italiane - IV^a Giornata del francobollo. — Come da istruzioni diramate dal Ministero delle Poste, il 2 dicembre ha avuto luogo l'emissione del descritto francobollo da 15 lire. Ben riuscito e tecnicamente perfetto, ha incontrato il favore dei filatelici.

Le Poste Italiane, con questo francobollo hanno inteso commemorare anche il loro primo centenario, collegandone l'emissione ad una serie di simpatiche manifestazioni.

Per primo, sono stati rievocati i servizi di posta di cento anni or sono col viaggio di sei diligenze dell'epoca, trainate da quattro cavalli, da Palermo, Brindisi, Muggia, Iselle Ponte S. Luigi e Cagliari a Roma; e di altre due diligenze dal Brennero e Clavière a Milano. Il postiglione di ogni diligenza, in divisa dell'epoca, ha raccolto durante il percorso la corrispondenza ordinaria che era stata immessa nelle apposite cassette a disposizione del pubblico ed ha provveduto ad annullarne l'affrancatura con l'apposito timbro di cui era in possesso (bollo di 38 mm. recante l'impronta di una diligenza, l'indicazione del percorso, la data e la leggenda: « 1862-1962 - Centenario delle Poste Italiane »).

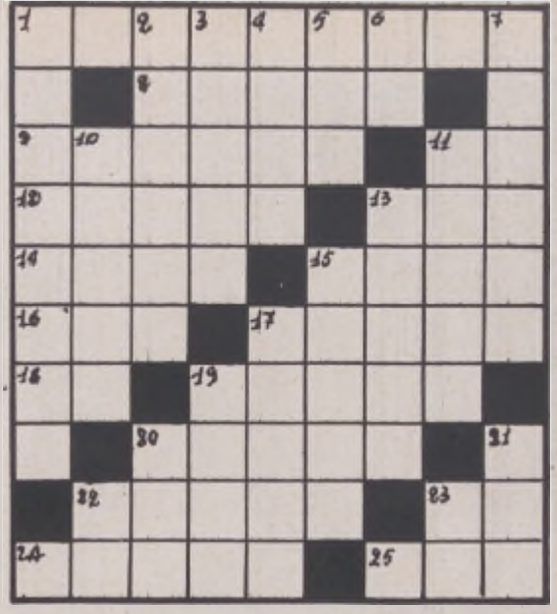
A Roma, il viaggio si è concluso all'EUR, nel piazzale prospicente il Palazzo dei Convegni alla presenza del Capo dello Stato, del Ministro e di un folto gruppo di Autorità.

Nell'occasione il Presidente della Repubblica ha inaugurato la « Mostra del Centenario Postale » organizzata nel Palazzo dei Convegni, dove erano esposti gli antichi attrezzi postali, i primi apparati telegrafici e telefonici, la prima radiotelegrafia di Marconi e le ultime perfezionatissime macchine della nostra epoca.

Nel cortile centrale era stato anche riprodotto un antico Ufficio Postale, con annessa locanda e stalla per il cambio dei cavalli. In quest'Ufficio si poteva imbucare la corrispondenza che sarebbe stata timbrata con altro speciale annullo riproducente il timbro di Posta di cento anni fa.

A ricordo della manifestazione, il Ministero delle Poste ha dato la possibilità di ottenere tutti e otto gli annulli delle diligenze con le relative date di partenza o di arrivo ai collezionisti che lo avessero desiderato; ed anche questa gentile concessione è stata molto apprezzata ed ha ottenuto il successo che meritava.

Dino BONCOMPAGNI



Cruciverba

(F. MUCCIO)

ORIZZONTALI: 1) Opera di Verdi. 8) In ferrovia ci sono quelli aperti e quelli chiusi. 9) Opinione erronea. 11) Particella. 12) Canale umano. 13) Fratello di Sem. 14) Lettera dell'alfabeto. 15) Quelli da bagno sono profumati. 16) Fine del pranzo. 17) Parte della mano. 18) Una nota. 19) Diverte grandi e piccini. 20) Un noto Pino, direttore d'orchestra. 22) C'è quella buona e quella cattiva. 23) Parma. 24) Lago di Como. 25) Qui.

VERTICALI: 1) Spaventoso, orrendo 2) C'è il Pacifico e l'Indiano. 3) Larghe, spaziose. 4) Un Mario senza capo. 5) Un numero. 6) Le vocali in « Voci ». 7) Egregio, di prima qualità. 10) Nome d'uomo. 11) Fortunato chi la possiede. 13) Ti fanno camminare... tra le stelle. 15) Saluto. 17) Cappotto. 19) L'opposto di dispari. 20) Il cuore del poeta. 21) Croce Rossa Italiana. 22) Salerno. 23) Pavia.

Umorismo

SUPERSTIZIONE

Ti devo scrivere alla solita clinica?

Il Presepio artistico realizzato dai ferrovieri del Magazzino Approvvigionamenti di Roma Tiburtina

(Foto Marinelli)

VOCI DELLA rotaia

VOCI DELLA rotaia

"PER I NOSTRI ANZIANI" APERTA LA CASA DI SOGGIORNO

Anno VI N. 2 - FEBBRAIO 1963

FRANCIA . . . . . 0,40 NF
BELGIO . . . . . 4 Fr.
SVIZZERA . . . . 0,30 Fr.

LIRE 40

VOCI DELLA rotaia

ANNO VI - N. 2 - FEBBRAIO 1963

PERIODICO MENSILE
Sped. Abbon. Post. Gr. III

Direzione, Redazione, Amministrazione, Pubblicità: Piazza della Croce Rossa - Roma - Telefono TETI: 861.312.
Direttore Responsabile: Mario Pellegrino - **Redazione**: Alberto Ciambricco (Redattore-capo), Mario Alberto Tuninetti, Mario Casacci.
Il materiale, pubblicato o no, non si restituisce. La proprietà letteraria ed artistica è riservata. La direzione non è impegnata dalle opinioni espresse negli articoli firmati.
Stampatore: ROTOCOLOR - Via Tiburtina 1094 - Roma - Tel. 419.440. Registrato al Tribunale di Roma con D. n. 6041 del 9-11-1957.

ABBONAMENTI ANNUI

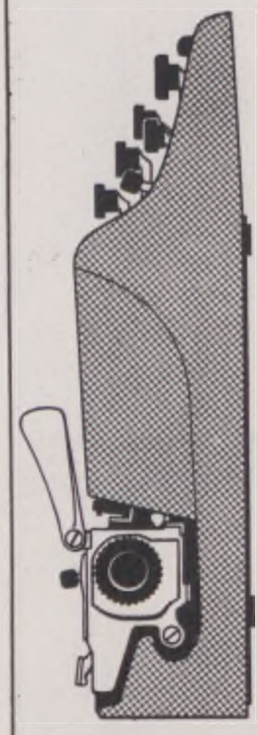
« VOCI DELLA ROTAIA »: Italia L. 400 - Francia NF 5 - « VOCI DELLA ROTAIA » e « LA VIE DU RAIL »: Italia L. 5.200 - Francia NF 30 - Belgio Fr. 435. I relativi versamenti devono essere effettuati sul C/C postale n° 1/28424, intestato a: Servizio Ragioneria F.S. - Periodico Aziendale « Voci della Rotaia » - Direzione Generale F.S. - Roma.

ALTRE PUBBLICAZIONI FERROVIARIE

BOLLETTINO FFS (Ferrovie Federali Svizzere) in lingua italiana Fr. s. 8 (L. 1220). Il relativo versamento deve essere effettuato con vaglia postale intestato alla Amministrazione di « Voci della Rotaia », Periodico Aziendale F.S. - Piazza Croce Rossa, Roma; oppure, direttamente, a mezzo vaglia postale internazionale, intestato a: Segretario Generale F.F.S. Cheques Post 4950, Berna (Svizzera).

IN COPERTINA

Il giorno 6 febbraio è stata ufficialmente inaugurata dal Ministro dei Trasporti, on. avv. Mattarella, la Casa di Soggiorno per Ferrovieri. Potrà accogliere per il momento 120 ospiti (vedere servizio alle pagine 6-7).



PROVARE UNA PORTATILE VUOL DIRE

osservarne le dimensioni e il peso
saggiare la scorrevolezza del carrello
sentire come scattano i suoi tasti
contare il numero dei suoi servizi
assicurarsi se è robusta o no
analizzare la chiarezza dei segni
verificare l'allineamento delle righe
controllare se scrive anche inclinata
guardare se le copie sono nitide
sperimentare tutti i suoi comandi
vedere se entra ed esce facilmente dalla sua valigetta, **domandare** quanto costa - e alla fine
ACQUISTARE UNA
LETTERA 22

Olivetti Lettera 22
Prezzo lire **42.000** + I.G.E.

Lettere al Giornale

I diritti dei lavoratori dei due sessi

Caro Direttore,

gli A. Appl. del Compartimento di Palermo hanno letto col più vivo piacere la lettera pubblicata nel nostro Periodico Aziendale (n. 10) sotto il titolo: « I diritti dei lavoratori dei due sessi ».

A questo proposito fanno presente a tutti i colleghi che dal 1952 esiste a Palermo un Comitato che non si è mai stancato d'invocare un atto di giustizia con la concessione agli uomini dei benefici accordati con legge 1844 art. 5 del 1952 alle donne.

Pregano i colleghi interessati di scrivere subito comunicando adesione e indirizzo al Comitato che è rappresentato dal Sig. Vincenzo Vitrano (Via La Masa 74, Palermo) al fine di poter decidere un'azione comune.

Guarda Sala

Cara Voci della Rotaia,

leggo sul nostro Giornale di dicembre, la lettera inviata dal collega ausiliario Pironti di Napoli. Con preghiera di pubblicazione vorrei aggiungere quanto appresso.

I vincitori del Concorso a Guarda Sala n. 2.234 del 1953 sono stati sistemati a scaglioni a distanza di anni; l'ultimo scaglione è stato sistemato nel 1961 non più con la qualifica di Guarda Sala, bensì con quella nuova di Ausiliario. Così è successo che i componenti dei primi scaglioni hanno potuto vantare le « 600 giornate in mansioni superiori » grazie alle quali sono stati promossi Assistenti; gli altri, che all'entrata in vigore delle norme Transitorie, non avevano maturato le ricordate 600 giornate, pur avendo svolto mansioni superiori non hanno potuto godere dello stesso beneficio. Perchè in sede di revisione dello Stato Giuridico non si provvede ad eliminare questa sperequazione?

Masfari Costante - Via Valle Melaina, 149 - Roma.

C'è stato il beneficio?

Cara « Voci »,

il mese scorso ci è stato presentato, per l'acquisto, il volume « Il ferroviere realtà e mito » prezzo al pubblico L. 10.000 (per i ferrovieri L. 5.000).

Mentre, all'atto della prenotazione, ci venne detto che parte del ricavato sarebbe andato a beneficio della Casa di riposo per i ferrovieri, sul libro non si fa alcun cenno di questo, né nella presentazione nè nella prefazione dettata dall'ex Direttore Generale Ing. Rissone.

Il libro lo si sarebbe, forse, comprato lo stesso, tuttavia codesta Redazione deve convenire, che toccando... il cuore gli affari si fanno meglio. E chi di noi negherebbe un contributo per la casa dei nostri vecchi, nella quale potremmo essere ospitati?

Roberto Falcone - Div. Mat. e Trazione - Genova

N.d.R. — *« Gli editori della pubblicazione si prefiggono scopi assistenziali, volendo offrire parte del ricavato della vendita per la realizzazione della Casa di Riposo del ferroviere »: questo era testualmente scritto nella circolare AG/7/1/851.8300 del 30-novembre 1959 in cui si annunciava la pubblicazione del volume. Se le intenzioni dell'editore hanno avuto un seguito concreto non sappiamo: la Redazione sarà grata, con i lettori, a chi potrà offrire qualche notizia in proposito.*

Quote aggiunta di famiglia

Rispondiamo a una lettera del Manovale Romeo Corazzi della O. L. di Rimini e alle molte altre che ci stanno pervenendo sullo stesso argomento delle quote di aggiunta di famiglia.

La recente legge 12 agosto 1962, n. 1338, che ha aumentato le pensioni di invalidità e vecchiaia a carico dell'Istituto Nazionale della Previdenza Sociale, non ha modificato le vigenti disposizioni legislative che regolano la concessione ai dipendenti statali delle quote di aggiunta di famiglia per i genitori inabili al lavoro che abbiano compiuto 70 anni di età, conviventi ed a carico.

In base a tali disposizioni va tenuto conto degli eventuali redditi a qualsiasi titolo di cui i genitori stessi siano provvisti, con la sola esclusione delle pensioni di guerra.

Se l'importo complessivo dei redditi di cui uno di essi sia provvisto raggiunge o supera L. 21.000 mensili (di cui L 11.000 considerate sufficienti per il proprio mantenimento e L. 10.000 per il mantenimento dell'altro) nessuno dei due genitori può essere considerato a carico.

Se invece i redditi di un genitore superano L. 11.000 mensili, ma non raggiungono L. 21.000 mensili, il genitore stesso non può essere considerato a carico, mentre può esserlo l'altro nel caso che i suoi redditi non raggiungano L. 10.000 mensili.

Qualora poi i redditi di un genitore non superino L. 11.000 mensili e i redditi dell'altro non raggiungano L. 10.000 mensili, entrambi i genitori possono essere considerati a carico.

Questa la situazione fino ad oggi. Le auspicabili modifiche, comunque, non sono di competenza dell'Azienda ma del Ministero del Tesoro.

Traffico su strada e rotaia a Roma. Il Convegno di Milano ha messo in luce la comune natura dei problemi del traffico urbano

STRADA E ROTAIA
ALL'ANALISI DELLA RICERCA OPERATIVA

Hanno avuto luogo a Milano, le « Giornate di Lavoro » dell'AIRO, l'Associazione Italiana per la Ricerca Operativa della quale fanno parte anche le F.S.

Al saluto del Presidente dell'AIRO, Professore B. Barberi, è seguita la Relazione del Prof. G. Pompily sul « Programma di studio per un piano di intervento sul traffico urbano », riferito ad uno studio operativo sul traffico dell'Area di Roma, sviluppato in analogia alle esperienze fatte in altre Nazioni e particolarmente agli studi eseguiti in America per l'area di Chicago e per quella di Los Angeles.

Studio di rilevante interesse generale, nel quadro dei problemi del « traffico », tema di base del Convegno, per il quale la concretizzazione del piano delle rilevazioni richiede di precisare le linee di uno studio operativo sul traffico con ritmo accelerato ritenendo che già nel 1965 i dati opportunamente ricavati dall'ultimo censimento, concretati nel 1961, non potrebbero più essere pienamente utilizzati.

Un tale studio riguardante un grande centro urbano come Roma, non può limitarsi alla sola città, perchè il fenomeno è ovviamente influenzato anche da ciò che avviene a molti chilometri di distanza. Ciò porta a introdurre il concetto di *Area* della Città la cui delimitazione è uno dei momenti dello studio operativo.

Altra caratteristica è che la soluzione proposta da uno studio operativo sia valida per un congruo numero di anni, dopo la sua completa esecuzione, quindi almeno 20 anni dall'inizio dello studio stesso, prevedendo circa 3 anni per il suo sviluppo, e da 5 a 7 anni per esigenze di opere pubbliche proposte, quindi da 10 a 12 anni di utilizzazione dei benefici di tali interventi.

In tale studio operativo sul traffico, le « *previsioni* » occupano una parte assai importante allo scopo di assicurare nel suddetto periodo di utilizzazione un *traffico rapido, economico e sicuro.*

Il piano pertanto non deve essere rigidamente fisso, ma anzi è essenziale che sia *modificabile con periodiche revisioni* che ne consentano l'adattamento all'evolverse della situazione. Ma questo potrebbe non costituire il solo scopo dello studio, potendo essere estremamente urgente prevedere provvedimenti, prontamente realizzabili, secondo un *piano provvisorio*, che diano immediato sollievo in attesa delle più complesse soluzioni finali da prevedersi con il *piano degli interventi.*

Se nel predisporre uno studio operativo sul traffico, relativamente all'Area X, l'indagine venisse limitata ai dati concernenti il « Volume » del traffico e la « Capacità » delle strade, ne risulterebbero, per il traffico, dei dati puramente descrittivi che non consentirebbero di prevedere l'influenza di eventuali provvedimenti.

Tale grave limitazione può essere in gran parte avviata con un'indagine sulla *origine e destinazione (O-D) degli spostamenti*, perchè in tal modo sarà possibile determinare come essi si adegueranno ad eventuali provvedimenti di cui si potranno prevedere gli effetti.

Bisognerà tuttavia, anche con tale procedimento, prevedere l'evolversi delle configurazioni nel tempo e determinare l'influenza sulle future caratteristiche del traffico.

L'indagine O-D avrà fornito oltre il numero di spostamenti, anche una loro *distribuzione oraria*, mentre l'indagine sulla *utilizzazione del territorio* (U-T) fornirà la superficie destinata a ciascun tipo di attività e l'intensità di tale utilizzazione; quindi sarà possibile determinare la *distribuzione oraria dei viaggi per unità di superficie* dando luogo cioè a coefficienti caratteristici che dovranno tenere conto anche della dinamica del futuro in rapporto a quelli analoghi di altre città interconnesse.

Le suddette indagini tendono a stabilire la dimensione dei problemi da risolvere, ed a configurare i vincoli a cui le possibili soluzioni debbono soddisfare: a questo punto inizia il *processo di pianificazione* propriamente detto, consistente nella ricerca di un sistema di comunicazioni che risponda alle esigenze previste.

Dalla accennata schematizzazione dello studio del problema di traffico urbano traspare la comune natura e, quindi, l'*analogia* metodologica con problemi del *traffico ferroviario* gravitante su grandi Nodi, secondo direttrici ben definite, e correnti di traffico ben qualificabili per Origine-Destinazione (O-D), settore merceologico, classi di frequenza, ecc. di cui necessita conoscere le previsioni a lungo termine per essere in grado — dopo valutazione delle caratteristiche di capacità dinamica attuale degli impianti ricettivi e di smistamento — di determinare il dimensionamento ottimo degli impianti, proiettati verso le esigenze di traffico future.

Per lo *studio di un grande Nodo ferroviario*, come quello di *Genova*, tendente a determinare il volume di traffico sopportabile in funzione della potenzialità delle infrastrutture che interconnettono stazioni, scali e linee del complesso sistema ferro-portuale, si è proceduto, analogamente, alla analisi del traffico attualmente gravitante sul Nodo, secondo le correnti O-D (Origine-Destinazione) degli spostamenti e la distribuzione temporale « attuale », per dedurne, secondo opportune previsioni a medio e lungo termine, la situazione futura, onde poter valutare gli adeguamenti tempestivi di impianti, mezzi e personale.

Complessità del sistema ferro-portuale e vastità delle operazioni nei molteplici scali interconnessi hanno suggerito il ricorso alla *Teoria delle File di Attesa* (o delle code), secondo il fenomeno della « congestione » che si determina specialmente nei punti nodali del reticolo.

Dopo sufficienti rilevamenti statistici si è stabilita una relazione caratteristica, atta a configurare dinamicamente l'intero Nodo, fra arrivi, partenze e rimanenze, queste ultime costituendo le « code ». Determinata la *potenzialità* dell'impianto, cioè il numero di carri (manovratori) partiti nelle 24 ore (secondo data disponibilità di mezzi) è possibile analizzare, in caso di congestione, se il processo diviene stazionario intorno a valori finiti, oppure se le rimanenze tendono ad aumentare.

In base a tali valori stazionari delle rimanenze, quindi alla *sosta media* determinabile dei carri, dipendente dalla potenzialità dell'impianto, si procede per la previsione di potenziamento degli impianti stessi in relazione agli incrementi futuri del traffico onde stabilire la *capacità statica* dei binari e quindi la *capacità dinamica* dell'impianto.

Procedimento che richiede estese e razionali rilevazioni statistiche di dati nonché l'uso di adeguato Elaboratore Elettronico per la relativa elaborazione automatica.

L'esame è agevolato con l'impiego del *grafo*, cioè il reticolo che indica tutte le possibili direzioni o correnti e intensità di traffico lungo le linee del sistema collegante i diversi nodi.

La costruzione delle relative *matrici del traffico e della potenzialità*, corrispondenti cioè alle combinazioni di flussi fra i suddetti nodi del sistema, offre un ulteriore ausilio analitico alla ottimazione delle soluzioni possibili.

Tale problema, già notevolemente più complesso rispetto allo analogo concernente il traffico urbano, il cui scopo si limita al migliore convogliamento degli itinerari possibili secondo arrivi casuali dei veicoli, mentre la ferrovia deve provvedere anche alla domanda del trasporto da origine a destinazione, si allarga ulteriormente allorché si consideri congiuntamente l'ottimazione dell'orario di effettuazione dei convogli da inserire cioè nel grafico di base dei treni prioritari.

Quest'ultimo problema conduce allo *studio della capacità delle linee* gravitanti sul Nodo in esame e si allarga ulteriormente per comprendere sempre più estese maglie di linee e di nodi fino ad abbracciare l'intera Rete nazionale per lo studio più completo delle correnti di traffico ai fini della *localizzazione ottima delle stazioni di smistamento* nei relativi baricentri.

E' infatti attualmente in corso altro studio per l'*analisi della capacità di linee a doppio binario*, non banalizzate, cioè non utilizzabili singolarmente che in unico senso di marcia, per l'inserimento di treni rapidi di particolare composizione *onde ottimizzarne tempi di percorrenza e rotazione lungo il triangolo industriale* Genova-Milano-Torino.

Altro studio concerne l'*ottimazione della capacità di una linea a semplice binario a traffico particolarmente pesante* (oltre 160 treni-giorno) come la Savona-Ventimiglia, in attesa del previsto raddoppio.

L'estensione di analoghi studi su altre maglie o linee, sarà attuabile introducendo sullo stesso *modello di simulazione* i parametri caratteristici del traffico rispettivo ed analizzandone il comportamento ai fini della determinazione della capacità ottima oraria.

Il controllo integrale dei carri merci, mediante programmazione automatica su E.E., costituisce un altro dei problemi di importanza fondamentale nel quadro della ottimazione del traffico ferroviario, per l'incremento della produttività aziendale.

Tale controllo, venendo automaticamente esteso a tutte le fasi caratteristiche di utilizzazione del ciclo di ognuno dei 130 mila carri F.S. con informazioni continuamente convogliate e « memorizzate » nell'E.E. centrale, è atto, indubbiamente, a determinarne la riduzione. *La sola compressione del ciclo medio attuale di circa 7 giorni ai 5 giorni* risultati da un esperimento effettuato dalle F.S. nel 1958 su circa 14.000 carri, opportunamente controllati, potrebbe far conseguire una *economia, per la maggior produttività del parco F.S., di decine di Miliardi-lire corrispondenti ad un potenziamento virtuale del parco di circa 30.000 carri!*

L'attuazione di tale controllo integrale impone di installare in un certo numero di stazioni speciali apparecchiature terminali per la perforazione e lettura su schede-carro e schede-treno e teletrasmissione automatica di dati al Centro Rete di E.E.

Essendo emerso, da rilevazioni statistiche, che il 93% circa del traffico merci

(continua a pag. 24)

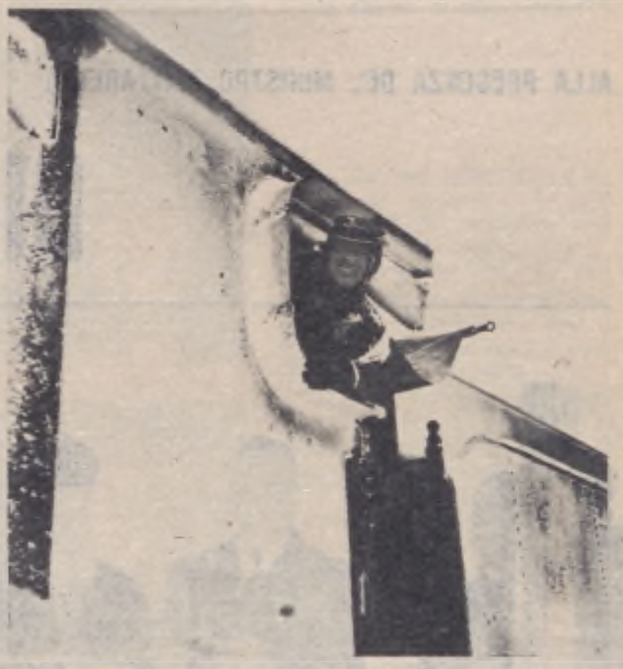
La marea del traffico è in continua ascesa. E' indispensabile prevederne gli ulteriori sviluppi per predisporre in tempo utile un adeguato piano di intervento.

SULLA ROMA - ANCONA

NELLA MORSA DELLA NEVE

2 febbraio: l'accelerato 1851, in partenza da Ancona per Roma, rimane bloccato, alle ore 14,30 circa, a due chilometri dalla stazione di Gualdo Tadino (foto a sinistra).

Da Fossato (foto sotto) partono per liberarlo due locomotive spartineve gr. 740, ma restano a loro volta bloccate a pochi chilometri dal convoglio.



Grazie all'opera degli spalatori si riesce a liberare il locomotore e una vettura dell'accelerato su cui prendono posto tutti i passeggeri. Alle diciassette circa, lo stesso locomotore e la carrozza raggiungono la stazione di Gualdo Tadino (foto a destra). Una parte dei viaggiatori passerà qui l'intera notte a bordo della vettura, che, appena possibile, sarà convenientemente riscaldata.

Gli spalatori, tra l'infuriare della tormenta, tentano quindi di liberare la rimanente parte del convoglio e le locomotive a vapore. La lotta contro la morsa della neve è serrata e si protrae per tutta la notte.

Nelle prime ore del mattino seguente anche il resto del convoglio e le locomotive spartineve possono raggiungere la stazione di Gualdo Tadino.

FOTOSERVIZIO DI CESARE TUCCI

INAUGURATA LA CASA DI SOGGIORNO

ALLA PRESENZA DEL MINISTRO MATTARELLA

Chissà perché le « inaugurazioni » debbono essere, in genere, velate di malinconia. Non v'è dubbio: la solennità della cerimonia ufficiale finisce col mettere tutti a disagio, con l'imporre a tutti una maschera di compunzione che solo qualche raro sorriso di contrabbando riesce ad illuminare.

Autorità, invitati, gendarmeria e musicanti, tutti serissimi e pensosi, quasi preoccupati. Se non fosse rischioso, verrebbe voglia di farsi avanti e di gridare:

— Animo, Signori! Siamo qui per fare festa!...

Ma per buona fortuna e miglior carattere, noi ferrovieri riusciamo a distinguerci anche in questo. Infatti, se è vero che le nostre « inaugurazioni » non hanno nulla da invidiare alle altre, in fatto di cerimoniale — squilli di tromba, alza bandiera, taglio di nastri, eccetera — è altrettanto vero che la atmosfera è diversa, del tutto sdrammatizzata. C'è qualcosa di particolare nel... sapore; un sapore familiare, di casa nostra, fatto di spontaneità e di antiretorica. Anche nei discorsi ufficiali è così: discorsi brevi, essenziali nel contenuto e cordiali nel tono: quasi una chiacchierata fra amici, tanto per tirar le somme di un buon lavoro portato a termine.

Perché siamo gente parecchio speciale, noi ferrovieri; diciamocelo con un tantino di orgoglio. Abbiamo dentro — chi più, chi meno, ma tutti un po' — la ritrosia, la saggia modestia del vecchio fabbro

Sopra: il Ministro dei Trasporti taglia il simbolico nastro, presente il Cardinale Tisserant, e, accompagnato dagli alti dirigenti dell'Azienda, inizia la visita alla nuova Casa. A sinistra: l'Architetto Perilli, progettista dell'opera, con l'on. Mattarella e il Direttore Generale delle F.S. dr. Renzetti

Dall'alto in basso: le Autorità in visita alle attrezzate cucine; il Ministro consegna le chiavi dell'appartamentino al primo pensionato ospite della Casa di Soggiorno; l'on. Mattarella e il dr. Renzetti si intrattengono in conversazione nel salone di ricevimento

che guarda l'opera compiuta e se ne rallegra; tuttavia, non trova altro da dire se non: « Bene, anche questa è fatta! ».

Ed appunto così avevano l'aria di voler dire i ferrovieri che, il 6 febbraio, hanno assistito alla inaugurazione della nuova « Casa di soggiorno ».

La cerimonia si è svolta alla presenza dell'On.le Mattarella, di S.E. il Cardinale Tisserant, del Direttore Generale Dott. Renzetti e di tutte le maggiori Autorità ferroviarie.

Il nuovo edificio, progettato dall'Arch. Perilli, sorge in una zona panoramica alla periferia di Roma, lascia stupiti per la sua funzionalità, per la larghezza dei mezzi impiegati nella realizzazione, per la signorilità dell'arredamento che la pongono alla stregua dei più moderni impianti alberghieri.

E' in grado di accogliere 120 ospiti — agenti in pensione o vedove di agenti prive di assistenza familiare — a ciascuno dei quali viene assegnato un piccolo nucleo residenziale, composto di una stanza con balcone, di un confortevole posto-letto e di servizi igienici individuali. Altrettanto accoglienti sono le sale di uso comune: il Ristorante, il Bar, la sala di soggiorno con televisore, la biblioteca e le ampie terrazze coperte. Inoltre, per consentire agli ospiti di dedicarsi ai loro hobbies, la « Casa » dispone di due vasti locali che sono stati attrezzati a falegnameria ed officina meccanica, mentre una parte del terreno che circonda l'edificio è stata adibita a campi da bocce o riservata alla coltivazione dei fiori e all'orticoltura.

Come si vede tutto è stato previsto, studiato e predisposto per assicurare agli ospiti, oltre che una affettuosa assistenza, un ambiente che consenta loro di condurre una vita serena, secondo la moderna accezione del concetto, ove l'ordine non sia di ostacolo alla libertà individuale, ove il riposo non debba essere concepito come inattività.

Un'opera, dunque, di grande valore umano e sociale, destinata, peraltro, a segnare il primo passo verso la realizzazione di un più vasto programma poché « ...se i mezzi lo consentiranno, in futuro faremo seguire a questa realizzazione altre similari, così che potremo coltivare la speranza che un giorno, ogni ferroviere possa eventualmente contare su questa forma di assistenza, per sé e per la sua compagna ».

Sono parole, queste, pronunciate dal Dott. Renzetti al momento di inaugurare la nuova « Casa di Soggiorno »; parole che l'On.le Mattarella, in risposta al saluto del Direttore Generale, ha voluto confermare, esprimendo il suo commosso compiacimento per l'opera compiuta.

Due voci troppo autorevoli perché la speranza, che è in tutti noi, di un ulteriore progresso su questa via, non possa ben considerarsi fondata.

A. F.

TRAFFICO IN ASCESA

SUGGESTIVO IL PAESAGGIO DIFFI

Liguria AL PASSO

Malgrado l'attuale difficile situazione, prospettive incoraggianti si intravedono per le comunicazioni ferroviarie di questa regione

Viaggiatori in partenza da Genova P. P.

In alto, Nervi: passeggiata a mare e stazione ferroviaria. Qui sopra, il lungomare di Rapallo.

La singolare bellezza della Liguria scaturisce indubbiamente dal suo paesaggio movimentato: in specie dalle vertiginose impennate delle montagne che sovrastano il retroterra e precipitano al mare, ora in un gioco di rocce nude, ora in una cascata di verde opulento.

Tuttavia è proprio la struttura di questo suggestivo paesaggio che ha reso, da sempre, difficili le comunicazioni all'interno della Liguria e i collegamenti con le regioni del retroterra.

Le coste frastagliate, i monti a picco sul mare, dal Colle di Cadibona, ai Giovi, al Turchino, a Santo Stefano d'Aveto, mentre offrono squarci di una bellezza, sempre nuova e imprevedibile, costituiscono un ostacolo gravissimo per le vie di comunicazione.

Quando si giunge a La Spezia — dicono i viaggiatori provenienti dal Sud — il viaggio diventa un problema; e lo stesso accade per quelli che, su strada o rotaia, da Ventimiglia si dirigono verso Genova.

Oggi, ad esempio, per l'insufficienza dell'unica importante arteria di comunicazione stradale, l'Aurelia, la Liguria soffre più di ogni altra regione d'Italia le conseguenze del precipitoso sviluppo della motorizzazione. La sproporzione tra il sempre crescente volume del traffico e la capienza delle strade vecchie ed anguste ha generato una situazione di estrema gravità.

Si ebbe chiara visione di questo problema già negli anni che precedettero la seconda guerra mondiale e si provvide allora a costruire l'autostrada Genova-Serravalle che per un decennio assorbì agevolmente i traffici con autotreni tra il porto di Genova e la Svizzera. Ora, anche questa autostrada non riesce spesso a smaltire l'enorme mole di traffico che la interessa: specie in certe ore del giorno gli automezzi sono costretti a procedere a una lentezza esasperante.

Anche le comunicazioni ferroviarie soffrono di molte limitazioni sulle linee che corrono sulle due riviere, limitazioni che in buona parte potranno essere eliminate, almeno per quanto riguarda la riviera

di levante e il Nord, con le opere realizzate o in via di realizzazione per l'ammodernamento di impianti, il raddoppio di linee e l'esecuzione di altri lavori necessari per l'attuazione di servizi più celeri e più frequenti. Di notevole importanza, tra queste, è il raddoppio nella zona delle Cinque Terre, dove restano da costruire gli ultimi undici chilometri del nuovo binario.

Si è trattato qui di eliminare una grave strozzatura che precludeva non solo ogni possibilità di potenziamento del traffico locale ma anche della relazione internazionale Parigi-Roma. Da ricordare inoltre la trasformazione della corrente da trifase a continua sulle linee della vecchia rete ligure-piemontese e la costruzione del bivio Granarolo per un collegamento più spedito tra Genova e il Nord e per facilitare lo smaltimento del traffico nell'intricato piazzale di Sampierdarena.

Il problema che resta da affrontare, invece, è quello della linea a binario unico che collega Genova al confine francese, attraverso la riviera dei fiori.

Qui il traffico ferroviario è asmatico, mentre quello stradale, per quanto compresso, può avere uno sfogo superiore a quello della Riviera di Levante: e lo dimostrano le numerose autolinee in servizio tra Genova e Nizza in partenza da piazza Acquaverde, che non pochi turisti preferiscono al treno.

Per coprire 150 chilometri di percorso, da Genova a Ventimiglia, i treni direttissimi, che spesso non riescono a mantenere gli orari, impiegano normalmente tre ore e 35 minuti; solo il Trans Europ Express Milano-Marsiglia, che tuttavia in questa tratta perde un po' la sua caratteristica di rapido, riduce il tempo a due ore e 15 minuti. In ogni caso, un tempo eccessivo.

Sono state avanzate molte proposte per l'ammodernamento della Genova-Ventimiglia, ma nulla di concreto è stato ancora fatto per la molteplicità dei fattori che concorrono a rendere difficoltosa la soluzione: in particolare si tratta di stabilire se convenga realizzare il raddoppio del binario nell'attuale sede ferroviaria o trasferire a monte l'intero tracciato.

Comunque, il continuo sviluppo del turismo internazionale e del commercio agricolo e floreale impone anche qui alla nostra Azienda un miglioramento e un potenziamento dei servizi anche al fine di fronteggiare adeguatamente la concorrenza della strada: una concorrenza già viva e che si accentuerà particolarmente non appena l'autostrada dei fiori sarà un fatto compiuto.

Il varo del Piano di ammodernamento della rete ci consente oggi di considerare non lontano il tempo in cui queste opere saranno avviate a realizzazione.

In tale modo tutto l'arco costiero della Liguria, senza più alcuna soluzione di continuità, potrà contare su un servizio ferroviario molto più rapido e su rinnovate capacità di assorbimento del traffico.

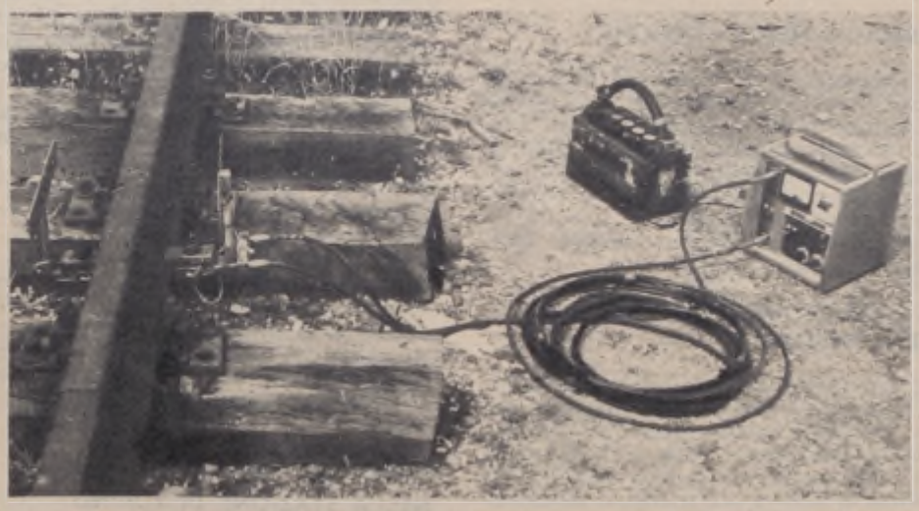
Situazione attuale difficile, dunque, ma prospettive incoraggianti per le comunicazioni ferroviarie in Liguria: non resta che augurarsi che i tempi di realizzazione dei programmi allo studio, non siano lontani. Il traffico è una marea che monta quotidianamente e si riversa dalla parte in cui può trovare sfogo: meglio se quella parte sarà la nostra, quella della ferrovia.

Aurelio BATTAGLIA

PER LA SICUREZZA DEL TRAFFICO

Un nuovo apparecchio elettronico

Alla presenza del Sottosegretario di Stato ai Trasporti, on. Cappugi, del Direttore Generale, dr. Renzetti, del Vice Direttore Generale, ing. Fienga e di altri Funzionari dell'Azienda, è stato recentemente sperimentato in linea, un prototipo di apparecchio elettronico, realizzato da tecnici dell'Istituto Sperimentale F.S., la cui applicazione consentirebbe di aumentare i limiti di sicurezza del traffico ferroviario ai passaggi a livello e nei cantieri di lavoro in linea. Si tratta di un dispositivo, privo di organi meccanici, costituito schematicamente da un trasmettitore e da un ricevitore. Il passaggio dei convogli ferroviari disattiva il trasmettitore a mezzo di un « pedale elettronico », facendo entrare istantaneamente in funzione un sistema di allarme acustico oppure ottico, o acustico e ottico insieme, asservito al ricevitore. Collocando il ricevitore in prossimità di un passaggio a livello o di un cantiere di lavoro, e il trasmettitore a distanza di sicurezza (fino a 3 km circa), è possibile ricevere tempestivamente la segnalazione dell'approssimarsi del convoglio per il disimpegno della linea. Gli esperimenti hanno dato esito positivo. (G.T.).



"SI GIRA" A ROMA SMISTAMENTO

Presso l'Officina del D. L. di Roma Smistamento, si sono iniziate le riprese cinematografiche dei documentari di antinfortunistica, alle quali collabora con entusiasmo tutto il personale.

BINARI NEL MONDO

ITALIA

FARMACIE NELLE STAZIONI

Il Ministro della Sanità ha presentato recentemente un progetto di legge per la istituzione di farmacie nelle stazioni. I locali saranno concessi in affitto dalla Azienda F.S. quando è possibile. Dove tale possibilità non esiste il vincitore del concorso provvederà a proprie spese a costruire i locali su un'area concessa dalla stessa Azienda.

LA « CIRCOLARE FERROVIARIA » DEL NORD-ITALIA

L'idea di questo servizio, paragonabile ad una metropolitana interregionale nacque quando i tecnici delle F.S. esaminarono le conseguenze della unificazione in atto del sistema di trazione elettrica fra le città ai vertici del triangolo industriale; ora questa idea sembra ormai uscita dal suo stadio puramente teorico per divenire oggetto di attenti studi. Dalla prossima primavera infatti per tutti i lati del triangolo, sulle linee ormai elettrificate a c.c., sarà possibile immettere treni più pesanti e veloci, capaci di unire in modo quasi continuo i centri di maggior traffico del Nord d'Italia. Si verrà così a creare una specie di doppio circuito chiuso su cui potrebbero in un prossimo futuro circolare elettromotrici veloci che costituirebbero appunto una specie di circolare destra Torino-Milano-Genova-Torino e una circolare sinistra Torino-Genova-Milano-Torino. Se l'idea potrà esser attuata, consentirà una migliore utilizzazione dei tronchi ferroviari, rivoluzionando completamente i tradizionali sistemi di collegamento sulle varie relazioni, snellirà notevolmente il traffico e incrementerà gli scambi ed il turismo fra le tre regioni. Restano tuttavia notevoli difficoltà da superare, prima fra tutte quella relativa al già elevato impegno di tali linee che rende difficile l'ulteriore inserimento di treni a grande regolarità di marcia, come dovrebbero appunto essere queste circolari.

FALSIFICATI I BIGLIETTI FERROVIARI

Gli organi di polizia di Palermo stanno effettuando indagini su di una organizzazione di falsari di biglietti ferroviari, che avrebbe appunto la sua sede in tale città. Una prima operazione è stata eseguita dalla polizia sul treno « Conca d'oro ». Alla stazione di Messina alcuni agenti specializzati sono saliti sul treno proveniente da Palermo e diretto a Milano, sequestrando i biglietti di alcuni passeggeri. I viaggiatori, dopo essere stati interrogati, hanno potuto proseguire il viaggio con biglietti ferroviari regolari forniti dalla polizia. Mezz'ora dopo, mentre il convoglio attraversava lo stretto sulla nave traghetto, gli agenti hanno sequestrato i biglietti di altri sei viaggiatori. Sulle indagini viene matenuto il più stretto riserbo. Voci non controllate dicono che i biglietti sarebbero stati acquistati presso una agenzia regolarmente autorizzata, mentre altri affermano che sarebbero stati venduti da alcuni « bagarini » a prezzo ridotto con la scusa di non aver potuto effettuare il viaggio per sopravvenuti impegni.

GUIDA ELETTRONICA NELLA STAZIONE DI TORINO

Una « guida elettronica » sarà installata nell'atrio della stazione di Porta Nuova a Torino. L'apparecchio, il primo in Italia, sarà composto da un quadrante luminoso che, a seconda della composizione effettuata dall'utente mediante un disco numerato, consentirà la visione delle notizie richieste. Saranno elencate, in ordine alfabetico, notizie di pubblica utilità su monumenti, chiese, alberghi, musei. Sullo schermo luminoso, che fornirà spiegazioni in quattro lingue, comparirà anche la pianta della città, con l'indicazione dell'ubicazione del particolare richiesto.

LA FIAT PER LE FERROVIE SPAGNOLE

La FIAT si è aggiudicata una fornitura di materiale per le ferrovie statali spagnole, comprendente 8 treni completi ed apparecchiature per la modernizzazione e la dotazione di motori più potenti a vari tipi di locomotori. Sulla base del contratto stipulato con la RENFE, gli 8 treni saranno forniti di motori diesel di 1550 HP con trasmissione idraulica. Lo importo totale della fornitura, ascende a oltre 4 miliardi. La FIAT si è aggiudicata inoltre la fornitura di 22 gruppi motori per la produzione in Spagna di altrettanti treni presso la Compagnia Auxiliair de Ferrocarriles (CAF) di Beasain, che ha firmato un altro contratto con le ferrovie spagnole per un valore di circa 610 milioni di pesetas, pari a 6 miliardi di lire.

ESTERO

SVIZZERA

LINEE SENZA INCROCI

A Thalwil presso Zurigo è stato aperto all'esercizio un nuovo ponte-cavalcavia che permette ai treni delle linee Zurigo-Coira e Zurigo-San Gottardo d'incrociarsi su piani diversi. Costruzioni di questo genere sono previste anche a Pratteln e a Renens ove si ramificano rispettivamente la linea Basilea-Zurigo con la Basilea-Lucerna e Losanna-Ginevra con la Losanna-Berna.

OLANDA

VIETATO IL TRENO A CANI E GATTI

In seguito allo scoppio di una grave epidemia di rabbia nei Paesi Bassi, le ferrovie Olandesi hanno deciso di non più permettere, fino a nuovo avviso, ai viaggiatori di portare al seguito cani e gatti nei compartimenti. Sono esclusi dal divieto i cani-guida dei ciechi, e, ovviamente, i cani poliziotti e militari in servizio attivo.

EUROPABUS 1963

Esercitata da 43 imprese sotto l'egida delle 15 amministrazioni ferroviarie componenti l'URF (Union routière des chemins de fer), la rete Europabus nel 1963 comprenderà 127 servizi con torpedoni da gran turismo e cioè: 77 servizi di linea, 28 circuiti periodici a prezzi forfettari, 22 servizi d'escursione.

INGHILTERRA

NUOVA LOCOMOTIVA DIESELELETTRICA

E' entrata in esercizio la più potente locomotiva diesel elettrica britannica. Essa può sviluppare una velocità massima di 150 km/h ed ha una potenza di 2750 CV. Si tratta della prima unità di una nuova serie di locomotive di tipo IV (2.000/2750 CV), destinate a rimorchiare i treni espressi e quelli merci, a grande velocità. Il mezzo pesa 114 t. ed ha una lunghezza di oltre 20 metri.

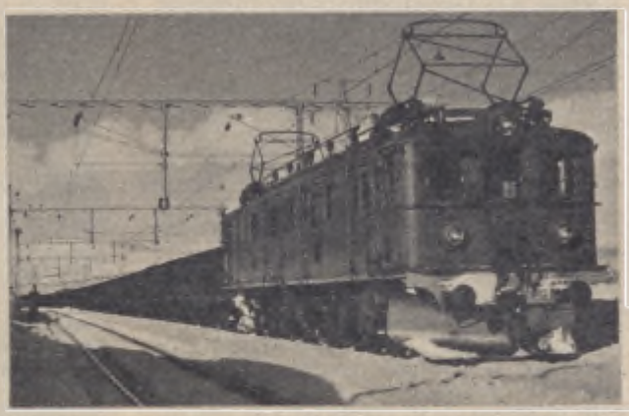
Paragonata al tipo delle locomotive utilizzate sinora, la nuova unità è più leggera e più potente. Essa può circolare senza restrizioni su tutta la rete britannica e può essere utilizzata per manovre sulle selle di lancio.

Locomotiva diesel elettrica tipo IV da 2750 CV.

SVEZIA

IL PIU' ESTESO SISTEMA CTC IN EUROPA

Le ferrovie dello stato svedesi possiedono i più estesi sistemi di CTC d'Europa. Sulla linea che va da Ljusdal a Langsele dal posto centrale situato ad Ange sono comandati con il sistema Ericsson ben 538 Km. di linea con 44 stazioni. Anche la linea lunga 300 km. che unisce il centro minerario di Ludvika al porto di Oxelösund è equipaggiato con un comando centralizzato a sistema Siemens e Halske.



Treno per il trasporto di minerale di ferro (Svezia)

FRANCIA

ELETTRIFICATE LE LINEE DELLA PERIFERIA PARIGINA

L'elettrificazione delle linee della periferia parigina costituisce il punto essenziale del programma di potenziamento del traffico di questa importante zona per il quale è previsto un aumento entro il 1965 del 25% rispetto al 1959. I lavori dell'elettrificazione sono terminati nel 1962 sulla linea più importante della periferia est: Paris-Meaux, compresa la diramazione Bondy-Gargan. Al nord è stata compiuta l'elettrificazione della linea Paris-Le Bourget. Nel 1963 l'elettrificazione sarà prolungata fino a Aulnay-sous-Bois e in seguito a Mitry-Claye.

Nella regione dell'ovest sono in corso i lavori preparatori per l'elettrificazione dell'arteria Paris-Rouen-Le Havre. Nel quadro di questo programma saranno elettrificate le due linee della periferia ovest che collegano Paris St. Lazare a Montes sulle due rive della Senna. Molto probabilmente sarà inaugurato il servizio a trazione elettrica nel 1966. Prossimamente cominceranno i lavori di elettrificazione della periferia nord iscritti nel programma quadriennale 1962-1965. Alla fine del 1962, dei 952 km. di linea della periferia parigina 400 km. erano ormai elettrificati.

URSS

CERVELLO ELETTRONICO PER LO SMISTAMENTO AUTOMATICO DEI TRENI

Gli specialisti cibernetici di Leningrado hanno realizzato un primo sistema automatico di smistamento dei treni con cervello elettronico. Esso è stato attuato in via sperimentale su una tratta di 3 km. della linea Mosca-Yaroslav. Il « dispatcher » riceve le informazioni riguardanti la marcia dei treni e fornisce « raccomandazioni» per lo smistamento degli stessi. In una sola giornata l'apparecchio ha fornito ben 135 « raccomandazioni ». Una analisi successiva ha dimostrato che gli itinerari forniti dalla macchina, ivi compresi quelli respinti dall'ufficio regolatore del servizio, erano i migliori ed economicamente i più vantaggiosi.

Attrezzature moderne per lavori di elettrificazione.

il fatto del mese

A Fortezza il treno 63 proveniente dal Brennero si fermò di primo mattino carico di emigranti e di turisti. Numerosi viaggiatori scesero sul marciapiedi svuotando una vettura. Si contorcevano stranamente e alcuni protestavano ad alta voce. Uno diceva rivolto al capostazione: « In quel vagone ci sono i vampiri! ». Un altro aggiunse in tono drammatico: « Non siamo donatori di sangue! ». Tutti insieme gridarono: « Cambiateci la vettura, se volete che il treno riparta ».

Cos'era accaduto di così terribile da indurre i viaggiatori a una protesta tanto vivace? Una rapida inchiesta permise di accertare che, per far fronte al traffico intenso di fine d'anno, nella composizione del treno a Monaco di Baviera era stata messa una vettura, rimasta per lungo tempo abbandonata in un binario morto. Durante la sosta, il vagone era diventato la dimora di una tribù di cimici, che si erano comodamente sistemate nei vecchi divani degli scompartimenti.

Il treno era partito da Monaco la sera del 31 dicembre senza che i voraci insetti si rendessero conto che stavano per essere esportati: dormivano. Qualcuno di loro avvertì nel sonno odore di sangue, ma non vi fece caso. Durante la notte, quando il caldo dei caloriferi raggiunse il massimo grado, i piccoli « vampiri » si svegliarono dal letargo e tutti insieme andarono all'assalto dei malcapitati viaggiatori.

Sganciato a Fortezza, il « vagone dei vampiri » è stato restituito al binario morto e certamente vi rimarrà per sempre, ma il suo ricordo vivrà negli annali ferroviari perchè scritto col sangue dei viaggiatori.

erre

nuovi rotabili F. S.

Nel corso del mese di dicembre 1962 sono entrati in servizio sulla Rete F.S. i seguenti rotabili di nuova costruzione:

- **3 locomotive elettriche gr. E. 646**
- **2 locomotive Diesel gr. 341**
- **1 locomotiva Diesel da manovra gr. 141**
- **2 treni per servizi suburbani, gr. ALe-803**
- **4 carrozze serie Bz**
- **7 carri chiusi standard serie F**
- **61 carri refrigeranti standard serie Hg**
- **51 carri ad alte sponde, standard, serie L**
- **10 carri pianali serie PPo**
- **23 carri pianali per trasporti pesanti serie Poz**

G. G.

LA NUOVA STAZIONE DI POGGIOREALE DEL CARSO

L'impianto che assorbe anche le funzioni del soppresso transito di Poggioreale Camp. è destinato a inserire Trieste nelle correnti di traffico europee

Malgrado la piccola «era glaciale» — come è stato chiamato questo inusitato inverno, che con bora ad oltre cento all'ora, con freddo a meno 15 ed oltre, neve e bufere ha messo in difficoltà uomini e mezzi — si è inaugurato il 19 gennaio alla presenza delle più alte autorità locali la nuova stazione unificata di Poggioreale del Carso, a pochi chilometri da Trieste.

Il traffico tra il grande porto adriatico ed il retroterra jugoslavo e balcanico si svolge su due strade ferrate che portano una a Postumia e Lubiana e l'altra attraverso Piedicolle e Jesenice verso il centro Europa danubiano.

Queste due linee raggiungevano da Trieste, con diverso tracciato la località di Poggioreale facendo capo — prima della esecuzione dei lavori di unificazione — alle due stazioni di Poggioreale del Carso e Poggioreale Campagna allacciate da un breve raccordo di circa 2 Km.

Fu infatti dopo la fine della seconda guerra mondiale che i transiti di frontiera verso la Jugoslavia vennero portati da Postumia a Poggioreale Campagna, stazione di modeste proporzioni e semidistrutta dai bombardamenti, e da Piedicolle a Poggioreale del Carso.

L'insufficienza degli impianti delle due stazioni non convenientemente attrezzate per le sempre crescenti esigenze del traffico, imponeva una soluzione radicale e definitiva.

Il piano predisposto sin dal 1955 dal governo italiano e che prevedeva una vasta serie di opere per potenziare le vie di comunicazione tra Trieste ed il suo entroterra, permise di finanziare la soluzione più funzionale: quella cioè di accentrare in un unica stazione, Poggioreale del Carso, il traffico di confine.

Per giungere a questo risultato è stato necessario costruire una nuova linea a doppio binario lunga nove chilometri e che doveva superare notevoli difficoltà di tracciato: si è infatti dovuto provvedere allo sbancamento di circa 300 mila metri cubi di terreno e di roccia ed alla costruzione di ben cinque cavalcavia e quattro sottovia apportando rilevanti modifiche alla rete stradale della zona.

L'opera di maggior rilievo è però costituita dalla nuova stazione di Poggioreale del Carso per le particolari caratteristiche funzionali, architettoniche e tecniche che ne condizionavano la costruzione.

Il fabbricato è articolato in due corpi distinti. Nel primo, ad un solo piano, e rivestito in pietra di Aurisina, sono sistemati gli uffici ferroviari, le sale di attesa e di visita doganale, il ristorante ecc., nel secondo, alto quattro piani, si trovano gli uffici di polizia, dogana, controllo passaporti e, nei piani superiori, gli alloggi e il dormitorio per il personale. Nell'edificio della vecchia stazione, ammodernato sono stati sistemati gli uffici e gli alloggi per il personale di frontiera jugoslavo.

Tutti questi lavori, durati cinque anni, hanno richiesto centomila giornate lavorative e una spesa di oltre un miliardo e mezzo di lire.

La vecchia stazione di Campagna e il tronco tra questa e Prosecco sono stati abbandonati: solo la prima servirà in caso di necessità come piazzale sussidiario di deposito.

La nuova stazione di confine con gli annessi piazzali e le modernissime attrezzature darà un apporto notevole all'incremento dei traffici affluenti o provenienti dal porto giuliano e costituisce una delle realizzazioni più rilevanti intese a meglio inserire Trieste nelle più importanti direttrici delle correnti di traffico europee.

Armando NANNI

A sinistra, un tratto della nuova linea; a destra, trincea tra il km 27+500 e il km 27+900; sotto, il piazzale della stazione.

La ferrovia di Superga

La funicolare che porta al « monte » di Torino, fu inaugurata nel 1884; da allora ha costituito un permanente motivo di richiamo per gli abitanti della città della Mole, come per i turisti.

La gita a Superga (da super terga montium, volgarmente cioè « sulle spalle dei monti), il classico colle torinese, è una tradizione obbligatoria non solo per i « bugia-nen » ma per tutti i forestieri di passaggio nella città della Mole.

Di lassù lo sguardo spazia dalla Valle di Susa fiancheggiata dal Musinè e dalla Sagra di S. Michele, alle fertili terre del Monferrato, alle Langhe che salgono verso l'Appennino ed alla piana del Po fra il sistema collinoso ed i primi contrafforti delle Alpi.

Il progetto d'una ferrovia che portasse alla vetta del « monte » di Torino risale alla metà del XIX secolo, ma era stato accantonato perché problemi ben più gravi urgevano nel Regno di Sardegna. Tuttavia, illustri tecnici avevano già studiato varie soluzioni del progettato collegamento: quando giunse il tempo della realizzazione, fu adottato un sistema funicolare teledinamico (ideato e costruito dall'ingegnere ferroviario Tommaso Agudio) che ebbe il battesimo ufficiale il 27 aprile 1884, in occasione della prima grande Esposizione Nazionale di Torino.

Dopo mezzo secolo di regolare servizio e senza il minimo incidente, la vecchia funicolare — che ancora è nel ricordo dei torinesi più anziani — venne messa a riposo: negli ultimi anni essa, come sistema di trazione, non rispondeva più alle accresciute esigenze, senza contare che il suo materiale richiedeva un sollecito e completo rinnovamento.

Dopo diligenti studi condotti dai tecnici dell'Azienda Tranvie Municipali, si potè in brevissimo tempo installare un modernissimo impianto per la produzione di energia, più adatto al rapido e sicuro trasporto dei sempre più numerosi passeggeri attratti dall'affascinante spettacolo panoramico e dalle gloriose memorie conservate nella juvaresca Basilica.

La nuova tranvia venne inaugurata il 16 aprile 1935 ed è tuttora in funzione. Il suo armamento è del tipo ferroviario con rotaie e a dentiera; lateralmente vi è la terza rotaia, isolata, che porta alla centralina di Sassi la corrente necessaria per la trazione delle automotrici elettriche, provviste a tale scopo di appositi pattini di presa.

La dotazione del materiale mobile consiste in due automotrici a quattro assi, con quattro motori ciascuno e con riscaldamento elettrico per l'inverno; vi è inoltre una automotrice a soli due assi. Ciascuna automotrice può spingere due rimorchi, costituendo così un treno del peso, a pieno carico di viaggiatori, di 720 quintali.

Tutte le automotrici possiedono poi tre sistemi di freni ed un dispositivo, detto « soccorritore centrifugo », che entra automaticamente in azione quando la velocità del treno supera i 17 Km/h; fin dall'inizio inoltre esse sono state dotate delle apparecchiature cosidette dell'« uomo morto ». L'aumentata potenzialità della linea consente il trasporto di oltre 600 persone ogni ora (16 minuti la durata del viaggio) su un percorso con pendenze dal 16 al 22%.

Notevoli le opere d'arte. Lo stesso piano inclinato lungo il quale le ruote dentate dei quattro motori di ogni automotrice si arrampicano (è questo il verbo esatto, poiché le ruote si sviluppano sulla dentiera proprio come su pioli di una scala), è in molti punti sostenuto da massicci muraglioni ed è intersecato ben undici volte da strade, con altrettanti cavalcavia dalle agili travate in cemento armato.

A metà percorso la tranvia fa una fermata e qui si ha un tratto di doppio binario per l'incrocio dei treni che salgono e che scendono. Due eleganti passerelle in cemento armato costituiscono i marciapiedi che corrono lungo tutto il raddoppio, quasi all'altezza del pavimento delle vetture, e che sono protetti da snelle pensiline.

Per gran parte del percorso è visibile la méta, la grandiosa basilica del Juvara, mentre a valle si distende via via la città tra il corso del Sangone e della Dora ed il grandioso cerchio delle Alpi.

Renzo MARELLO

La vecchia e la nuova funicolare. L'impianto fu completamente rinnovato nel 1935.

UN RACCONTO SULLA RICOSTRUZIONE FERROVIARIA

Il treno torna a Caldana

Sulla ferrovia dove lavoravo era tanto che non ci passava il treno, tanto che l'odore di strada ferrata non c'era più e le rotaie non sembravano più rotaie ma pezzi di ferro arrugginiti. Sembrava che per pietà fosse cresciuta l'erba a ricoprire i binari rossigni, la massicciata mezzo scomposta, le traverse ammuffite.

Nei punti dove erano cadute le bombe, il verde sbiadito dell'erba era interrotto e i binari contorti, qualche volta spezzati, impennavano verso il cielo.

Carmelo, un mio compagno, quando poteva, si strappava manciate di quell'erba che posava da una parte, poi la sera raccoglieva quei mucchietti; ne faceva un fascio che portava ai suoi conigli. Anche altri della squadra lo facevano. Io avrei fatto come loro se avessi avuto una casa. Ma non ero di quelle parti; ero solo e dormivo in una stanza che pagavo poco; dalla Tecla, una del paese che affittava.

Dalla stazione ci allontanammo sempre più lungo la ferrovia e molte sere io non tornavo a dormire in paese. Non mi piaceva camminare tanto per andare al lavoro. C'erano i caselli abbandonati mezzo diroccati dalle cannonate. Era caldo e dormivo lì. La sera della domenica, quando la sabbia sulla spiaggia diventava tiepida, si andava alla Torre, un posto vicino al mare dove si ballava. Ci venivano molte ragazze; arrivavano verso le 5 e non prendevano il bagno a mare; o, se lo facevano, non ci volevano gli uomini. Le altre, che stavano sulla sabbia mezze nude tutto il giorno, erano le stesse del paese, ma per loro non era decoroso ballare alla Torre. Magari si annoiavano.

Quelle domeniche, piene di sole e di acqua salata, le ricordo tutte in una. Perchè non capita sempre ad uno come me di trovarsi solo con una donna come quella, in un punto lontano della spiaggia. Fu un giorno di festa, quello, per il mio corpo ed anche per il suo. Lei parlava come un libro; io l'ascoltavo. Era bella, abbronzata dal sole e profumava. Poi dissi qualche cosa anch'io. Parlai del lavoro alla ferrovia, dei caselli abbandonati dove dormivo e che preferivo il canto dei grilli e delle raganelle alle campane dell'avemaria ed ai rumori felpati del paese. Mi lamentai delle ragazze che non stanno insieme agli uomini sulla spiaggia. « Anche per questo gli uomini diventano cattivi » conclusi. « E scoppiano le guerre » disse lei e rise forte.

Di quella giornata non dirò altro perchè la sera non raccontai niente nemmeno a Dario, il mio amico dei balli alla Torre. Ma per molto tempo la notte o mentre lavoravo sulla ferrovia, il mio pensiero tornava a quella donna.

E un giorno, cambiando traverse e girando bulloni, arrivammo a Caldana: una terra bassa che la scarpata sembrava una montagna. I campi di grano dalla ferrovia andavano giù verso il mare fino agli acquitrini delle guinse o al Tombolo. C'era odore di mentuccia ed il finocchio selvatico cresceva dappertutto laggiù; la gente abitava case che stavano raggruppate vicine le une alle altre come per aiutarsi per non crollare. Feci amicizia con quella gente e conobbi l'Antonia, e così la sera scendevo la scarpata ed andavo a dormire laggiù.

Fino a tardi stavamo fuori seduti, appoggiati ai muri di quelle case a parlare ed a prendere fresco. Ma di frescura ce ne era poca. Il vento sembrava lo facesse per dispetto di passare alto sopra i tetti. Ed allora ce ne andavamo a parlare su alla ferrovia. C'erano giovanotti come me e vecchi. Si raccontava della vita militare o si parlava di quelle terre. Ognuno di loro laggiù aveva una striscia di terra, seminata a grano, che arrivava fino alle guinse; la terra era del Comune.

Che il treno sarebbe tornato presto a correre sulla ferrovia, a quella gente importava poco. Gli uomini ricordavano di aver viaggiato da militari, le donne mai.

— Sapremo l'ora senza aver una sveglia e troveremo bottiglie vuote sulla scarpata e cani morti — dicevano.

Rotaie, traverse, tutta roba pesante che, a maneggiare sotto quel sole faceva grondare di sudore. Dario mi portava la roba da mangiare e mi parlava del paese, delle ragazze, che qualcuna domandava di me.

— Domani alla Torre ci aspettano Maria e Nena; balleranno con noi.

Ma da quando ero a Caldana non aveva più voglia di tornare in paese nemmeno il sabato.

Certe cose Dario le capiva a volo. E vide come guardai l'Antonia un giorno che passò vicino dove lavoravamo. Lo dissero anche gli altri della squadra che era una bella ragazza. Quando le parlai, una sera, tornava dalle guinse ed aveva in mano una zappa. Una zappa non è una traversa, ma per una donna è pesante lo stesso. Glielo dissi.

— In paese tu non ci vai mai.

— Qualche volta per la spesa. In bicicletta per la ferrovia si fa presto.

— Ti piace il paese?

— Mi piacerebbe starci. E' un'altra vita, quella.

C'erano altre ragazze laggiù, ma nessuna mi piaceva quanto l'Antonia. Intanto arrivò la luna, sulla scarpata a parlare ci venivano anche le donne. Se non fosse stato per le zanzare, si sarebbe stati bene dentro quel profumo di mentuccia a sentire i grilli ed a raccontare. Parlavamo un po' di tutto. Michele raccontava spesso delle ragazze dell'Alta Italia.

— Un'altra cosa, quelle — diceva. — Se ne incontri una e la saluti, mica resta seria, ti risponde come se la conoscessi.

Le ragazze ci ridevano sopra.

Altri ricordavano fatti. Parlavano di città viste durante la guerra.

— Bei posti, sarebbe bello tornarci, ma non da militari, da borghesi, allora sì — concludeva qualcuno.

Quando si parlava così le donne ascoltavano come se si parlasse di un altro mondo. Dissi di quelle del paese che non stavano a mare insieme agli uomini ed avevo una voglia matta di raccontare di quella donna che incontrai sulla spiaggia.

Ed una sera andai giù per i campi di grano verso il mare incontro all'Antonia. Non si stupì quando mi vide. Eravamo di-

ventati amici. Ce l'eravamo detto una sera sulla scarpata. Mi sdraiai sull'erba ed indicai le guinse che erano recintate.

— Da laggiù fino alla fine dei campi di grano, — disse l'Antonia — è tutto minato. Dicono che ci sono centinaia di mine.

Lo sapevo di quelle mine sulle guinse, me lo avevano raccontato alla scarpata. Ce le avevano messe i tedeschi per la paura di uno sbarco; quei soldati ci restarono anche a fare la guardia e prima di sfuggire si ubriacarono e vollero provare se le mine erano buone. Allora radunarono il bestiame di quelli di Caldana e ce lo mandarono in mezzo. E per qualche giorno si sentirono scoppi, perchè quelle povere bestie giravano per le guinse e il Tombolo.

— Tutta quell'erba a marcire così — feci indicando dove erano le mine.

— Dicono che presto le verranno a levare, ma chi sa quando. Tanto anche quando non ci saranno più, camminare lì mi fa paura.

— Sei paurosa, tu. Di me non hai paura.

— Non sei mica una mina.

Tornammo su tardi, quella sera. E le raccontai perchè ero solo, delle bombe sulla mia casa e tutto il resto.

Il lavoro alla ferrovia stava per finire. Carmelo l'aveva smessa di strappare l'erba dai sassi della massicciata perchè il raspo gli aveva finito i conigli. Bestemmiò anche, per questo, poi ci rise e ci scherzammo su.

L'ultima traversa la cambiammo il giorno prima della inaugurazione. La mattina verso le dieci arrivò un carrello a prendere gli attrezzi più leggeri e portò qualche fiasco di vino. Sembrava domenica e ci ubriacammo mezzi. Ma non tornai nemmeno quella sera in paese. Lasciare la Caldana adesso mi dispiaceva per l'Antonia e perchè sapevo molte cose di laggiù e loro sapevano di me. Quella gente passava una vita intera a coltivare un campo di grano.

E la mattina della inaugurazione quasi tutta la squadra dei manuali, alla quale appartenevo, partì verso la stazione del Quartaccio, per salire sul treno inaugurale. Ma quando il treno passò per Caldana, dove io, Dario e tutta la gente di lì aspettavano che arrivasse, sopra non ci vedemmo nessuno dei nostri compagni e nemmeno quelli di altre squadre. Soltanto distinti signori mai visti durante i lavori, dei quali uno soltanto, biondo, tolse con dignità il cappello in segno di saluto. Così lo scherzo che avevamo preparato per Carmelo, gli strilli in segno di saluto, tutto andò a monte. Anche le nostre braccia rimasero alzate per metà.

Il treno era passato da poco, che dalle guinse arrivò trafelato Michele.

I buoi di Oliviero erano dentro la guinsa minata.

Corremmo tutti laggiù.

C'era disperazione in quei volti, adesso. Un paio di buoi per loro significava la vita. Quelle bestie non erano andate distanti dal recinto: solo qualche decina di metri. Pascolavano calme come sempre. E, prima che qualcuno di loro si fosse deciso saltai io dentro il recinto.

Dario e tutti mi strillarono qualcosa. Inutile perchè io ormai non sarei tornato indietro. Mi feci dare una corda ed ebbi fortuna.

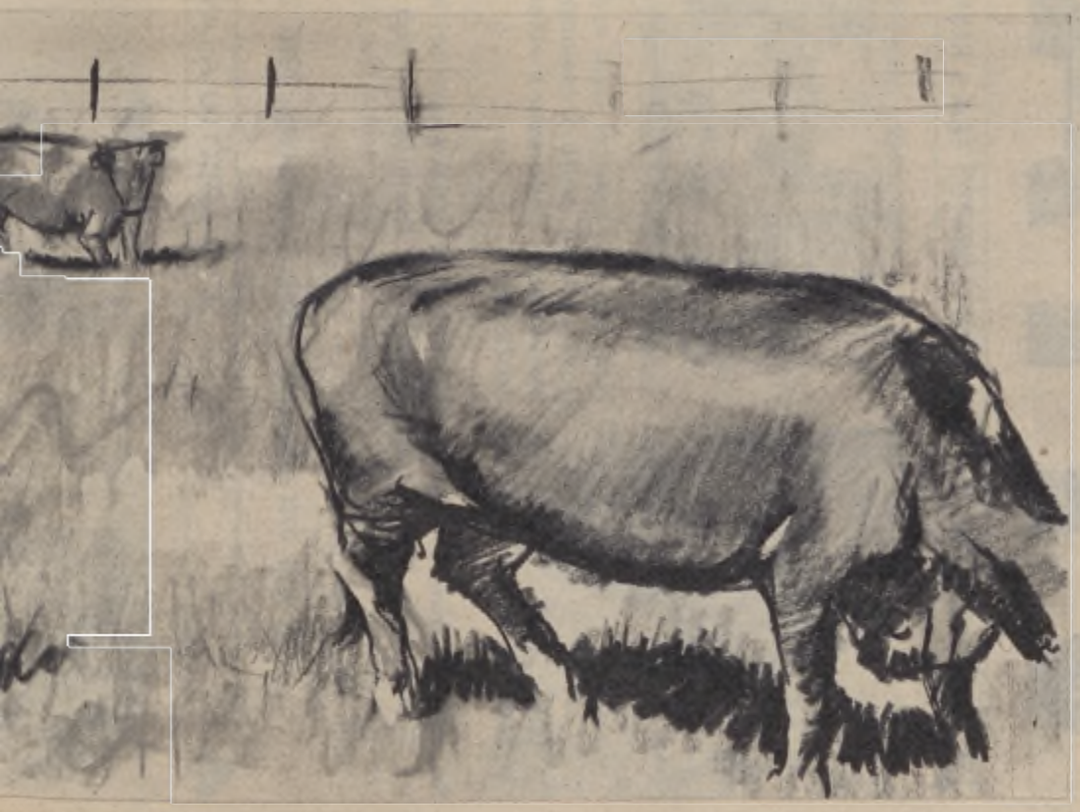
Mi portarono come in trionfo fin su ai casali di Caldana, a me ed all'Antonia perchè quando uscii dal recinto me la trovai tra le braccia. Anche i buoi portarono su e li infioccarono, come il treno. Poi si decise di far festa e si fece sul serio, anche perchè verso sera dalla ferrovia arrivò la squadra con Carmelo e tutti gli altri; c'era anche il geometra, un ragazzo piccolo occhialuto, che in segno di protesta aveva lanciato l'idea di rinnovare la ferrovia a piedi giacchè per loro non c'era stato un posto sul treno.

La luna ci ricordò che dovevamo lasciare Caldana. Salutai l'Antonia sulla scarpata. In fila indiana sulla ferrovia ci avviammo verso il paese.

— Per quello che hai fatto stamattina — mi disse il geometra riferendosi al fatto dei buoi — meriteresti una ricompensa pubblica, magari una medaglia. Vedi il fatto di per sè...

Parlò molto il geometra senza che io seguissi le sue parole: mi arrivarono come un ronzio mentre pensavo all'Antonia.

Luigi PEVERINI



UN "SIMPOSIUM„ DEL C.I.F.I.

I TRASPORTI RAPIDI DI MASSA

Il Collegio degli Ingegneri Ferroviari Italiani (C.I.F.I.), convinto della inderogabile necessità ed urgenza di affrontare i complessi problemi di una rapida, comoda ed economica circolazione di masse nelle grandi aree urbane, ha stabilito di tenere in Roma, nel venturo mese di giugno, un

« SYMPOSIUM » SUI TRASPORTI RAPIDI DI MASSE NELLE GRANDI CITTA' ITALIANE

Studi, iniziative ed esperienze non mancano in materia, ma il Collegio ritiene debbano essere superate numerose divergenze di carattere concettuale, tecnico, giuridico ed economico, cosicché tutto possa essere armonicamente inquadrato in conclusioni atte a fornire direttive generali e particolari agli amministratori ed ai progettisti.

D'altronde, l'esigenza che i grandi centri urbani affrontino decisamente il problema su basi generalmente riconosciute, sia pure adeguate alle singole situazioni, impone che si attui subito un'azione di coordinamento.

Pertanto, il Collegio, confortato dallo appoggio del Ministro dei Trasporti e dal parere espresso da esperti in una riunione preliminare tenuta il 14 dicembre scorso a Milano per concretare le direttive organizzative del «Symposium», ha definito come segue, i Temi da trattare:

1) TEMA - Necessità, forma e struttura dei trasporti rapidi urbani e suburbani di masse e loro coordinamento con gli altri trasporti dell'area metropolitana.

2) TEMA - Scelta del sistema e delle sue caratteristiche principali.

3) TEMA - Progressi e tendenze nella costruzione della sede, del materiale rotabile, degli impianti fissi, del segnalamento e nella automazione.

4) TEMA - Questioni giuridico-economiche.

Il Collegio confida che questa sua iniziativa riscuota negli ambienti qualificati il giusto apprezzamento, cosicché abbia ad affluire una somma di idee concretate in numerose Memorie, che consentano al «Symposium» di giungere ad un esame — per quanto possibile completo — del vasto argomento.

Le Memorie, in duplice copia, dovranno pervenire non oltre il 30 aprile p.v. alla Sede del Collegio, che provvederà tempestivamente alla loro stampa e alla preparazione delle quattro Relazioni Generali che le riassumeranno criticamente.

Alla esposizione di ogni Relatore Generale seguirà la discussione, al termine della quale verranno approvate le Risoluzioni.

La partecipazione ai lavori avverrà per inviti; solo i presentatori di Memorie accettate ed i Soci del CIFI potranno liberamente intervenire al «Symposium».

DAL 1957 BEN 234 MORTI PER IMPRUDENZA E INOSSERVANZA DI NORME

DIFENDIAMO LA NOSTRA VITA!

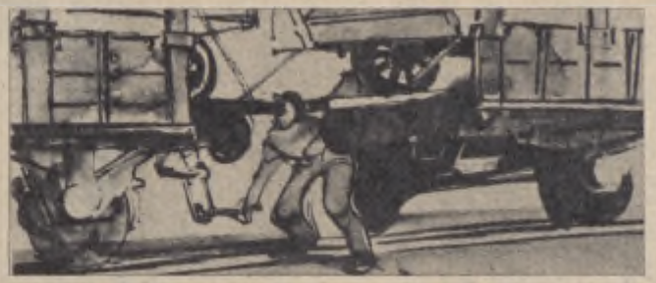
1 NON ATTRAVERSARE MAI DISTRATTAMENTE I BINARI

Non attraversare mai distrattamente i binari: può esserti fatale!

Guarda attentamente sempre da entrambe le parti! Fa' attenzione specialmente quando la visibilità non è completa; evita di portare carichi che ti impediscano di guardare in tutte le direzioni.

Per non aver osservato queste norme sono morti 49 ferrovieri

2 NON PASSARE MAI COL CAPO ERETTO TRA I RESPINGENTI



Non passare mai col capo eretto tra i respingenti. Devi chinarti sotto i respingenti sostenendoti ai mancorrenti dopo esserti accertato che i veicoli sono fermi.

Se non sei addetto alla manovra e devi attraversare un binario dove si trova un treno merci, passa dalle garitte dei frenatori: se non vi sono garitte, portati in testa o in coda al treno, assicurandoti prima che non stia per muoversi e non nasconda un altro treno in movimento.

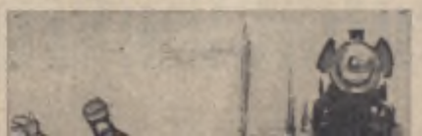
Per non aver osservato queste norme sono morti 24 ferrovieri

3 NON SALTARE SU E GIU' DAI VEICOLI IN MOVIMENTO

Se sei addetto alle manovre non saltare su e giù dai veicoli in movimento

Per inosservanza di questa norma sono morti 30 ferrovieri

4 SE SEI ADDETTO A LAVORI DI RIPARAZIONE E MANUTENZIONE LUNGO LA LINEA



Non camminare sui binari o a fianco di essi nello spazio della sagoma limite, anche se non è in arrivo un treno; ma serviti dei sentieri, esistenti a fianco dei binari, mantenendoti sempre alla distanza di sicurezza di m. 1,50 dalla più vicina rotaia.

Appena odi il segnale d'allarme allontanati dai binari e portati sulla banchina. Non tornare sui binari nemmeno per prendere un attrezzo dimenticato.

Se fai un lavoro isolato senza guardiani, guardati spesso d'attorno e fai attenzione a tutti i segnali. Sulle linee a doppio binario procedi in direzione opposta al senso di marcia dei treni. Informati ai posti di servizio sulla circolazione dei treni, per evitare il pericolo derivante da treno su di un binario illegale.

Per inosservanza di questa norma sono morti 16 ferrovieri

Per non aver osservato queste norme sono morti 63 ferrovieri

5 SE SEI ADDETTO ALLA MANUTENZIONE E RIPARAZIONE DELLE LINEE ELETTRICHE A. T.

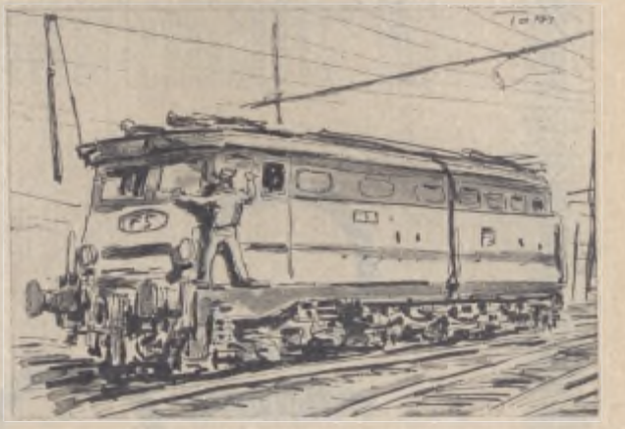
Assicurati sempre con la cintura di sicurezza ad evitare cadute dall'alto ed indossa in ogni caso il casco di protezione.

Per inosservanza di queste norme sono morti 10 ferrov.

Prima di eseguire la verifica dei pantografi:

— se il locomotore è sotto una linea disalimentabile con un sezionatore locale manovrabile a mano, devi togliere tensione conservando la chiave di blocco del sezionatore di corto circuito;

— se il locomotore è sotto una linea disalimentabile solo dalle sottostazioni a cui è collegata, devi prima avere il modulo di tolta tensione, poi applicare il dispositivo di corto circuito



Per non aver osservato queste norme sono morti 11 ferrovieri

Prima di venire in contatto con le condutture e le apparecchiature normalmente in tensione, assicurati di avere il modulo di tolta tensione e che sia stato applicato il dispositivo di corto circuito a tutte le parti tensionabili di diversa provenienza.

Per inosservanza di queste norme sono morti 31 ferrov.

NEGLI ULTIMI SEI ANNI SI SONO AVUTI 285 CASI DI INFORTUNIO MORTALE: COME ORA SI E' VISTO, BEN 234 SONO DA ATTRIBUIRE ALLA MANCATA OSSERVANZA DELLE PRESCRIZIONI.

NELL'ESECUZIONE DEL PROPRIO LAVORO, CIASCUNO DEGLI ADDETTI ALL'ESERCIZIO DEVE TENERE SEMPRE PRESENTE CHE UNA IMPRUDENZA PUO' COSTARGLI LA VITA; IN OGNI MOMENTO EGLI DEVE ESSERE ALL'ALTEZZA DELLE RESPONSABILITA' CHE HA VERSO SE STESSO E VERSO LA FAMIGLIA.

PREVENITE IL PERICOLO E AIUTATE I VOSTRI COMPAGNI DI LAVORO A PREVENIRLO: SOLO COSI' SI POTRANNO SCONGIURARE GLI INFORTUNI MORTALI.

ORA BINARIO TRENO

I MEZZI DI SEGNALAZIONE COLLETTIVA NELLE STAZIONI

A tutti i viaggiatori, da quello esperto a quello che solo raramente ha contatti con il traffico convulso di una grande stazione, l'organizzazione ferroviaria offre alcuni servizi accessori che servono ad orientarli e guidarli.

Così, orologi opportunamente distribuiti tranquillizzano il viaggiatore al suo arrivo in stazione e gli confermano che è stato prudente e si è presentato per tempo all'appuntamento con il treno o, in caso contrario, lo invitano ad affrettarsi mentre altoparlanti e cartelli lo informano su quale marciapiede o a quale tra i molti Uffici a sua disposizione, dovrà indirizzarsi.

Per essere più precisi si può dire che le F.S. usano i seguenti tipi di segnalazione collettiva:

— ora esatta, a mezzo di orologi di tipo meccanico o elettrico sincronizzati;
— informazioni acustiche, a mezzo di altoparlanti;
— informazioni scritte, a mezzo di cartelli, fissi o mobili, a manovra manuale o automatica.

Vari tipi di orologi di stazione; nella foto a destra l'orologio è abbinato ad un quadro orario mobile.

Il servizio dell'ora esatta

Nelle piccole stazioni si impiegano orologi angolari a due quadranti, generalmente installati sul fronte del F.V., lato primo marciapiedi, azionati da un meccanismo di orologeria a pendolo battente il secondo, con peso motore a ricarica manuale o elettrica, situato nell'interno del F.V., generalmente nell'Ufficio del D.M.; 594 sono gli orologi di tale tipo distribuiti nella rete.

In 92 stazioni sono installati orologi tipo «da torre» che si trovano sul frontone esterno del F.V. In 21 stazioni, scelte tra quelle di media e grande importanza, si usano invece orologi elettrici, azionati da una centrale che li comanda sincronicamente mediante impulsi di corrente continua di polarità alternativamente invertita ogni 20 secondi e della durata di 2 secondi ciascuno.

Tali centrali azionano sia orologi a doppio quadrante installati sotto le pensiline, sia orologi montati negli atrii, negli ambienti a disposizione del pubblico e negli Uffici del F.V. In 1100 stazioni, orologi di tipo particolare elettricamente collegati agli impianti di segnalamento e sicurezza, forniscono, oltre ad una registrazione riferita al tempo delle manovre attinenti alla circolazione dei treni, anche l'ora esatta. In 161 impianti tali orologi sono dotati anche di un complesso atto al comando di orologi elettrici, disposti negli ambienti cui ha accesso il pubblico. Si è così trovato il modo di ottenere il medesimo servizio reso dalle centrali, con una spesa molto inferiore.

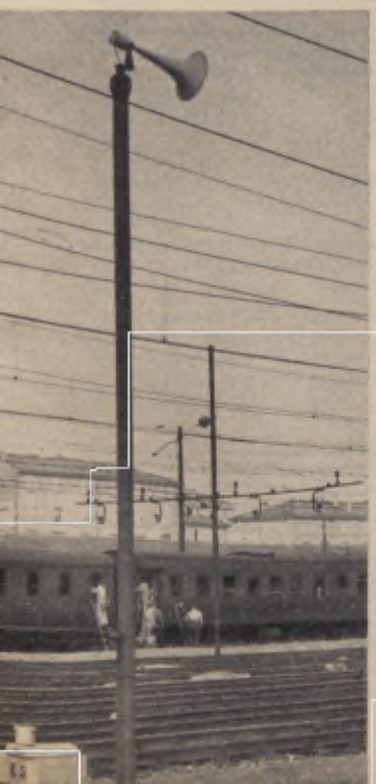
Nella rete sono installati complessivamente 3144 orologi elettrici ricevitori dei vari tipi, dei quali 592 a doppio quadrante per pensiline. D'inciso, per quanto non siano offerti al pubblico, si ricorda che la rete F.S. è dotata di circa 11.500 orologi a disposizione degli agenti, per usi vari e che 6.347 orologi da tasca sono inoltre in distribuzione al personale viaggiante. E' infine il caso di sottolineare che è in corso di attuazione un programma inteso a dotare tutti i 3.200 P.L. presenziati, di un orologio di tipo meccanico a bilanciere, il che avrà benefici effetti sulla tempestività della chiusura delle sbarre, elemento questo di indubbio interesse per gli utenti della strada ordinaria.

Va ricordato inoltre che è in corso uno studio per estendere la sincronizzazione della marcia anche a orologi non allacciati a centrali, usufruendo, per il loro telecomando, della esistente rete ferroviaria di telecomunicazioni.

Impianti di diffusione sonora

In numerose stazioni della rete appositi impianti di diffusione sonora consentono di effettuare la trasmissione di informazioni a mezzo di altoparlanti dislocati sotto le pensiline e negli ambienti a disposizione del pubblico. Ciascuno di tali impianti è costituito da un posto trasmittente, comprendente complessi amplificatori di 20, oppure 40 Watt, in numero adeguato alla potenza occorrente per l'alimentazione di tutti gli altoparlanti, che a loro volta sono inseriti su circuiti che servono zone diverse. Gli apparecchi sono disposti in modo da permettere la diffusione delle notizie a tutte o parte delle zone, a seconda di dove possano trovarsi persone ad esse interessate.

I 308 impianti in servizio raggiungono una potenza complessiva di 24.500 W in BF, che si ottiene con l'impiego di 603 amplificatori che alimentano complessivamente 2.467 altoparlanti per esterno, 705 trombe esponenziali e 1.879 altoparlanti per ambienti interni. Le centrali di trasmissione, equipaggiate con microfoni di tipo elettrodinamico, sono di tipo unificato F.S. e così pure i pannelli amplificatori, tutti del tipo a tubi elettronici. Attualmente sono in corso studi tendenti ad impiegare amplificatori del tipo più moderno che, avvalendosi della transistorizzazione, consentiranno di realizzare apparecchiature miniaturizzate e più compatte, di più economico esercizio. Gli altoparlanti del tipo elettrodinamico, sono di vario tipo e potenza, a seconda delle zone che debbono servire: sotto le pensiline si usano altoparlanti cosidetti « a doppio effetto », da 4 W, provvisti cioè di custodia a doppio cono per l'emissione del suono delle due direzioni opposte, lungo l'asse del marciapiede, mentre, per ambienti chiusi, si usano generalmente, altoparlanti del tipo tradizionale. Per ambienti nei quali la sonorizzazione presenta particolari difficoltà a causa di interferenze e di echi (specie in grandi sale a pareti lisce), si usano altoparlanti montati in colonna con linee di suono direttive e compresse per particolari settori. Gli altoparlanti a tromba esponenziale vengono generalmente montati su palo per la sonorizzazione di vaste zone di piazzale, soprattutto ad uso del personale addetto alle manovre.



Impianti di diffusione sonora: dalla apposita cabina, l'annunciatrice trasmette comunicati per i viaggiatori e il personale di servizio.

Telesegnatori partenze treni nelle grandi stazioni

Nelle stazioni, e tanto più quando si tratta di grandi impianti, è ovviamente indispensabile fornire al pubblico informazioni chiare e precise sui treni in partenza, cioè sulla loro dislocazione, categoria, destinazione ecc...

Il sistema più semplice è quello di ricorrere a tabelle generalmente sistemate negli atrî che indicano, per l'intera giornata, e per le varie direzioni, i treni in partenza alle varie ore, il numero del binario ove essi sono parcati, la categoria, le destinazioni, le principali fermate degli itinerari.

Presso i singoli binari poi, poco prima della partenza, si espongono cartelli recanti le indicazioni relative ai treni su essi stazionati. Questo tipo di segnaletica non è esente da qualche inconveniente: le tabelle riassuntive in relazione al gran numero di informazioni in esse raccolte, sono scritte con caratteri minuti e risultano pertanto poco evidenti; gli aggiornamenti sono difficili e lenti e può accadere che per modifiche ai programmi, imposte da esigenze di circolazione dei treni, esse non siano valide per determinati periodi. Quanto ai cartelli segnalatori posti in testa ai binari, non sempre è sicura la loro esposizione e rimane sempre il problema della tempestiva ed esatta informazione agli incaricati delle manovre, in caso di variazioni improvvise nell'utilizzazione dei binari.

Allo scopo di evitare tali inconvenienti sono stati installati a Palermo, a Genova Principe e Brignole, a Napoli C.le, e sono in via di installazione anche a Milano C.le e Porta Garibaldi, impianti telecomandati a cartellini mobili, di tipo analogo a quelli degli orologi a scatto di numeri. Per l'indicazione delle partenze dei treni, si utilizzano quadri indicatori a semplice o a doppia vista, installati sulle testate dei binari sui quali per comando da una centralina appaiono scritti, di volta in volta, destinazione, ora di partenza e categoria dei treni in partenza. La centralina di comando è situata nella cabina A.C. in maniera che l'operatore di essa sia a diretto contatto con i dirigenti della circolazione dei treni sul piazzale e quindi sempre pienamente al corrente circa l'utilizzazione dei binari.

A Milano C.le in particolare, data la presenza di treni internazionali o comunque a lunghissimo percorso, i cartelli di binario indicheranno la destinazione di particolari carrozze e nello stesso tempo segnaleranno se l'indicazione offerta non è in accordo con quella data dai quadri murali.

Tutte le indicazioni che figurano alla testata dei vari binari, verranno automaticamente riprodotte su quadri riassuntivi di grandi dimensioni installati nell'atrio delle stazioni, in posizione di massima evidenza.

Il pubblico potrà, dunque, entrando in stazione, venire subito informato sui treni in quel momento in partenza e trovarne conferma alle testate dei binari. Le iscrizioni, illuminate di notte, saranno molto evidenti e di tipo unificato per tutte le stazioni.

L'impianto già realizzato a Napoli comprende 20 cartelli per le testate dei binari e due quadri riassuntivi (che saranno presto portati a 3) per l'atrio, con possibilità di 9 iscrizioni ciascuno. A Milano Porta Garibaldi sono già stati installati 10 cartelli di binario; a Milano C.le sono 22 i cartelli di binario a doppia vista; mentre è allo studio l'installazione di almeno due grandi quadri riassuntivi per l'atrio di 22 righe ciascuno.

Analoghi impianti verranno prossimamente installati anche a Torino P.N., a Verona, con cartelli nei sottopassaggi, e ad Ancona.

Il quadro orario riporta il numero del treno, l'ora di partenza o di arrivo, il binario e altre eventuali notizie utili.

Sopra, altoparlante per gli annunci ai viaggiatori, lungo la pensilina; sotto, cartello orario a cambio automatico all'inizio del binario.

Come ci vede la stampa

Un panorama completo del settore dei trasporti è stato pubblicato in gennaio dai quotidiani economici. Rispettando la consuetudine i giornali hanno lasciato la parola ai responsabili politici e tecnici delle FS per offrire più che un bilancio delle attività dell'Azienda durante il 1962, un quadro degli orientamenti futuri. Un rilievo particolare assume l'articolo dell'on. Mattarella, pubblicato da « IL GLOBO », nel quale è stata confermata la preminenza che hanno avuto nell'anno decorso i problemi delle Ferrovie nel quadro delle attività del Ministero dei Trasporti. La graduale attuazione del Piano di ammodernamento continuerà a sottolineare negli anni futuri questa preminenza, in relazione anche agli studi che dovranno essere condotti per la elaborazione del programma operativo della seconda fase del piano, da inserire nel più ampio quadro della programmazione generale. Certamente — prosegue il Ministro — gli obiettivi del Piano Decennale non potranno essere conseguiti se parallelamente alla sua attuazione non sarà promossa una ripartizione del traffico che sia in accordo con le caratteristiche e le esigenze specifiche dei singoli mezzi di trasporto: « politica di coordinamento », dunque, che investa anche le infrastrutture di trasporto e che tenga conto della nuova realtà del Mercato Comune, nell'ambito del quale una rinnovata funzione di fondamentale importanza è assegnata alle ferrovie.

Da questa prospettiva discendono per le FS delle scelte di politica aziendale ferme ed oculate. In proposito il dr. Renzetti su « 24 ORE » ha scritto che assecondare l'incremento del traffico delle ferrovie, dove queste si presentano come un mezzo economico di trasporto, nei settori in cui questa forma di trasporto non trova ancora alternative tecniche più economiche, è un compito che ha carattere di priorità sugli altri e il problema, già posto nel corso del 1962, impegna gli anni a venire per la impostazione e la realizzazione del Piano di ammodernamento e potenziamento dei trasporti ferroviari.

Ma per rispondere al sacrificio finanziario che il Paese — continua il Direttore Generale delle FS — affronta, è necessario impiegare i fondi a disposizione solo laddove le ferrovie prospettano per l'avvenire possibilità di incremento di traffico ed economiche condizioni per svolgerlo, resistendo alle frequenti sollecitazioni intese a deviare i mezzi disponibili su zone, settori, impianti il cui miglioramento o non è urgente o addirittura non presenta un carattere di economicità o necessità.

D'altra parte nemmeno volendo le FS possono soddisfare per intero le richieste che da più parti provengono. Lo stesso Direttore Generale delle F.S. in altro articolo pubblicato da « IL SOLE », mette in guardia operatori e studiosi contro eventuali aspettative miracolistiche. E' vero — scrive il dr. Renzetti — che il Piano Decennale offre alle FS la possibilità di aumentare la capacità di servizio, ma le esigenze primarie sono tante che esse, da sole, assorbono l'intera possibilità che il Piano stesso offre. In attesa di elaborare il programma operativo per il secondo quinquennio, la prima fase del Piano avrà una sua caratteristica precisa: al ringiovanimento medio delle attrezzature e del materiale rotabile farà riscontro un incremento della potenzialità tecnica del servizio di fronte a un prevedibile aumento della domanda. Siamo dunque — conclude il Direttore Generale — alla linea di partenza di una prova che prevede scadenze impegnative, non troppo vicine ma neppure eccessivamente lontane; a tutti i ferrovieri incombono compiti tali da costituire un ultimo collaudo di qualità tradizionalmente elevate.

A livello degli esperti continua, intanto, il dibattito sulle finalità economiche e sui compiti sociali delle FS. Esaminando i fatti congiunturali che hanno caratterizzato il settore dei trasporti nel 1962 su « 24 ORE » il dr. Del Viscovo, che dirige l'Ufcio Studi dell'Automobile Club, afferma a un certo punto, di non credere a una gestione di tipo industriale dell'Azienda. Egli, infatti, scrive che la riforma dovrebbe attribuire per intero l'erogazione del servizio allo Stato nell'unità dei suoi obiettivi e dei suoi mezzi, eliminando la finzione che il servizio ferroviario possa essere erogato nel quadro rigido di una struttura aziendale, con autonomia di bilancio che presuppone l'ideale del pareggio. Il rincorrere, nelle condizioni attuali — aggiunge l'A. — un fittizio risultato di parità di bilancio conduce a una inversione delle stesse funzioni e finalità economiche del servizio pubblico.

Renato MATTONE

Cambi di residenza...

445) Conduttore Raffaele Seccia, Deposito Personale Viaggiante Milano Centrale, cambierebbe con p.g. Dep. P.V. di Bari o Foggia. Scrivere: Viale Gabriele D'Annunzio, 3 - Milano.

446) Operaio armamento Igino Casazza, 53o Tronco stazione San Nicolò (Piacenza), Compartimento Milano, cambierebbe con p.g. o Cantoniere vicinanze Milano, possibilmente zona Lambrate-Pioltello o dintorni. Lascia 3 vani più servizi, luce, acqua a 500 metri dal centro città Piacenza. Scrivere: Casa Cantoniera, Via Pontiere, 2 - Piacenza.

447) Manovale Movimento Pasquale Visconti, Mutilato di guerra, in servizio stazione Benevento (Napoli), fattorino Dirigenza Centrale, cambierebbe con p.g. stazioni Vigevano, Novara o Torino P.S. Non lascia né chiede alloggio. Scrivere: Via Ponte a Cavallo, 51 - Benevento.

448) Manovale Impianti Elettrici Gino Di Donato, Magazzino I.E. Vado Ligure, cambierebbe con p.g. Compartimento Ancona. Lascia alloggio e non ne chiede. Scrivere: Piazzale Marittimo, 6 - Magazzino I.E. - F.S. Vado Ligure (Savona).

449) Manovale Movimento Nicola Nevola, in servizio a Napoli Smistamento, invalido sul lavoro ed esentato dai servizi di manovra, cambierebbe con p.g. Trazione qualsiasi Compartimento. Non lascia né chiede alloggio. Scrivere: Stazione Napoli Smistamento - Napoli.

450) Manovale I.E. Aldo Brutti, 18a Zona Impianti Elettrici Torino Porta Nuova, cambierebbe con p.g. Compartimento Ancona. Non lascia né chiede alloggio. Scrivere: Via della Repubblica, 2 - Falconara.

451) Manovale Movimento, abilitato f.s.m., Guerino Jaquinta, stazione Torino Smistamento, cambierebbe con p.g. Compartimento Napoli o viciniore, distanza minima da Napoli km. 30. Non lascia né chiede alloggio. Scrivere: presso Savola, Via Nizza, 5 - Torino.

452) Manovale Movimento Fiore Drosi, stazione Milano Smistamento, abilitato f.s.m. ed A.C. tipo O.M.S., cambierebbe con p.g. Compartimento Reggio Calabria. Non lascia né chiede alloggio. Scrivere: Via Nazionale, 20 - Catanzaro Lido.

453) Operaio 1.a classe (elettricista) Luciano Basso, Deposito Locomotive Torino, cambierebbe con p.g. Compartimenti Venezia o Verona. Non lascia né chiede alloggio. Scrivere: Corso Rosselli, 170 - Torino.

454) Operaio Armamento Alessandro Iezzi, Tronco 8o di Genova Rivarolo, cambierebbe con p.g. Compartimento di Ancona, tratto Rimini-Pescara. Non chiede né lascia alloggio. Scrivere: Via Natale Gallino, 32 B - Genova Pontedecimo.

455) Cantoniere Lanfranco Ciccolini, 36o Tronco Lavori, Comp. Roma, cambierebbe con p.g. Compartimento Ancona. Lascia e non chiede alloggio. Scrivere: Casa Cantoniera km. 40 + 252 - Passo Corese - Roma.

LE F.S. VERSO LE FRONTIERE DEL M.E.C.

GUARDANO AGLI U.S.A. I TRASPORTI EUROPEI

Lo scorso mese ha avuto luogo a Lussemburgo un incontro tra i dirigenti della « Interstate Commerce Commission » e i responsabili della politica dei trasporti della Comunità Europea.

Questo primo contatto diretto con i rappresentanti degli Stati Uniti, la cui organizzazione dei trasporti interstatali rappresenta quanto di più progredito esista in materia di organizzazioni associative, sarà seguìto da altri, anche negli Stati Uniti, e può costituire, come ha affermato lo stesso Presidente della Commissione Trasporti del Parlamento Europeo, on. Battistini, l'inizio di una collaborazione e di uno scambio di esperienze fecondo di risultati per l'avvio di una valida integrazione del sistema dei trasporti della Comunità.

L'Interstate Commerce Commission (I.C.C.) è infatti l'organo federale che negli Stati Uniti presiede da circa 75 anni al coordinamento della politica dei trasporti, tenendo conto dei suoi molteplici aspetti. Se si considera che, in origine, al Congresso non solo non competeva di disciplinare il commercio con i Paesi esteri ma non spettava neppure il compito di controllare il commercio tra i vari Stati confederati, si può meglio valutare l'importanza e l'apporto dell'esperienza americana ai fini della realizzazione di un sistema integrato di trasporti fra i sei Paesi del MEC.

Le difficoltà che si incontrano oggi nella piccola Europa per l'attuazione di questo obiettivo, dipendenti, come è noto, dalla visione notevolmente differenziata esistente nei Paesi della Comunità sulla politica dei trasporti, sono in fondo le stesse che si presentarono a suo tempo negli Stati Uniti e che furono affrontate tenendo di mira il raggiungimento dello stesso fine che si propongono oggi gli europeisti: la creazione di un sistema di trasporti perfezionato al massimo, in grado di assicurare i servizi necessari, senza l'ostacolo di limitazioni artificiose sia politiche che economiche.

Nelle discussioni che si sono svolte a Lussemburgo sono stati valutati tutti gli elementi positivi che si riscontrano nell'organizzazione dei trasporti interstatali americani e sono state esaminate le possibilità di una loro applicazione nel sistema dei trasporti sul piano comunitario europeo.

Non sembra quindi privo di interesse un rapido accenno alle principali funzioni dell'I.C.C., raffrontando, ove possibile, le condizioni del Trattato di Roma con le regole della politica americana dei trasporti.

La fissazione delle tariffe è il problema più importante di cui la Commissione è chiamata ad occuparsi. Le tariffe vengono fissate dai vettori, che vi arrivano dopo averle studiate e discusse con il pubblico interessato, ma debbono poi essere sottoposte all'esame e all'approvazione della Commissione che, se le ritiene « giuste e ragionevoli », dà il proprio benestare e le rende pubbliche.

I principî generali seguiti nel riconoscere la legalità delle tariffe, determinate oggi su una base competitiva, si basano soprattutto sulla considerazione dei costi, per fare in modo che possano realizzarsi i vantaggi del trasporto a basso costo.

Se questo però è l'obiettivo della politica generale, non è detto che le tariffe debbano essere ridotte in modo tale da coprire solo le spese vive, nell'intento di accaparrare il traffico o eliminare la concorrenza. Esse debbono mantenersi a un livello che, oltre a coprire le spese, procuri un giusto guadagno, per cui, ogni qualvolta la concorrenza tende a ridurre la tariffa di un servizio al di sotto di questo livello, la Commissione può proibirlo per evitare la corsa al ribasso.

Le tariffe, infine, oltre che « ragionevoli », debbono essere scevre da discriminazioni o pregiudizi ingiusti e indebiti.

Della sua azione l'Interstate Commerce Commission è responsabile verso il Parlamento, al quale riferisce sempre direttamente, quando occorra.

Si tratta, come si vede, di un sistema di organizzazione e di rapporti alquanto diversi da quelli esistenti in Europa; sono invece molto simili non soltanto gli obiettivi, ma anche gli strumenti attraverso i quali si intende realizzare una regolamentazione comune dei trasporti.

Partendo dagli stessi concetti che informano l'azione dell'I.C.C., per esempio, la Comunità europea carbo-siderurgica (C.E.C.A.) fin dal 1953 è riuscita ad eliminare tutte le principali discriminazioni riguardanti le spese di nolo e le condizioni di trasporto per l'acciaio e il carbone. Un altro parallelismo lo ritroviamo nelle tariffe di transito: si è riusciti, con un formale accordo fra i governi degli Stati membri, a sopprimere le differenze di tariffe tra un Paese e l'altro e ad eliminare la discriminazione fra il traffico interno e quello internazionale.

Ma il punto di maggiore convergenza è quello relativo alla pubblicità delle tariffe e condizioni di trasporto: i responsabili della politica europea dei trasporti sono convinti come i loro colleghi americani che tale politica è difficilmente realizzabile ed efficace se non completata dal controllo del mercato dei trasporti nelle sue diverse forme.

Ecco dunque che da questo scambio di esperienze potranno derivare utili insegnamenti sia per l'Europa che per l'America; non va dimenticato che anche l'I.C.C. si trova oggi di fronte a problemi nuovi, determinati dal progresso della tecnica e dallo sviluppo economico degli ultimi decenni, che rendono necessario un adeguamento delle sue strutture istituzionali per meglio regolare il mercato dei trasporti.

Tali problemi hanno assunto, anzi, una tale importanza ed urgenza, che se ne è occupato lo stesso Presidente Kennedy lo scorso anno, nel formulare il suo programma di rilancio economico. Nel messaggio al Congresso, infatti, Kennedy, affrontando la questione dei trasporti in generale e delle riforme da attuare, ebbe ad affermare che la legislazione vigente sotto molti aspetti è ormai superata e che sono necessarie nuove leggi per modernizzare l'attuale sistema di gestione, soprattutto delle ferrovie. Il Presidente, infine, prospettò anche un vasto programma di sovvenzioni federali per mantenere i servizi socialmente indispensabili, anche se non economicamente redditizi; sovvenzioni che dovrebbero essere quindi assegnate alle ferrovie e alle imprese che gestiscono i trasporti suburbani.

Anche gli Stati Uniti, dunque, pur avendo superato da più di mezzo secolo il problema fondamentale dell'integrazione dei trasporti interstatali, che si svolgono liberi e senza ostacoli, non hanno potuto evitare l'insorgere di altri problemi, non meno gravi e importanti, determinati dalla trasformazione dell'intera economia e che riguardano soprattutto il coordinato sviluppo dei diversi sistemi di trasporto.

Tali problemi sono dissimili da quelli che si presentano in ciascuno degli Stati europei ed appunto per questo anche gli americani hanno interesse a conoscere gli orientamenti in politica dei trasporti dei vari Paesi aderenti al Mercato Comune.

La delegazione americana, infatti, dopo i colloqui di Lussemburgo, si è recata nelle varie capitali europee, dove ha avuto contatti con i responsabili politici e tecnici del settore dei trasporti.

Maria GUIDA

Il Ministro Mattarella e il Direttore Generale delle F.S., dr. Renzetti, si intrattengono con il Presidente dell'ICC, Murphy (a destra)

Conoscere l'ENPAS

SECONDA PUNTATA

I miglioramenti recentemente deliberati stanno ad indicare che un notevole passo avanti è stato compiuto nel campo previdenziale, assistenziale e creditizio

Di recente, il Consiglio di Amministrazione dell'E.N.P.A.S., accogliendo le giuste aspirazioni delle categorie interessate, ha deliberato alcuni sostanziali miglioramenti nel campo assistenziale, previdenziale e creditizio.

Si è preso atto che malgrado i notevoli sforzi finanziari che l'Ente sostiene, sforzi che si aggirano sull'ordine di decine di miliardi annui, le varie forme di assistenza risultano inadeguate alle effettive esigenze.

Sia detto per inciso, il fenomeno della inadeguatezza del sistema mutualistico si manifesta in ogni Paese: la medicina socializzata comporta vasti e difficili problemi anche di natura psicologica e di costume che talvolta sfuggono all'indagine più attenta.

Qualche tempo fa il Direttore Generale dell'Ente in un suo scritto apparso sulla rivista ufficiale dell'Istituto, aveva sottolineato l'esigenza di una coraggiosa revisione dell'intera questione mutualistica. E le recenti deliberazioni (che, tuttavia, per divenire realtà di fatto ed operante richiedono la definitiva approvazione degli organi tutori dell'Ente) stanno ora ad indicare che un notevole passo avanti è ormai stato compiuto. I provvedimenti in via di attuazione sono stati ispirati dalle richieste degli stessi assistiti, richieste vagliate e selezionate a cura dei vari Uffici Provinciali dell'Ente.

Tali Uffici hanno indicato la risultante delle richieste più sentite degli iscritti, rivolte alla creazione di un sistema mutualistico basato sulla fornitura gratuita dei medicinali e su una più soddisfacente assistenza ospedaliera comprendente il ricovero in classi superiori alla corsia comune. E così l'Organo Collegiale e deliberante dell'Istituto ha maturato le sue decisioni sulla falsariga delle aspirazioni manifestate da oltre quattro milioni di iscritti, ossia del complesso dei pubblici dipendenti.

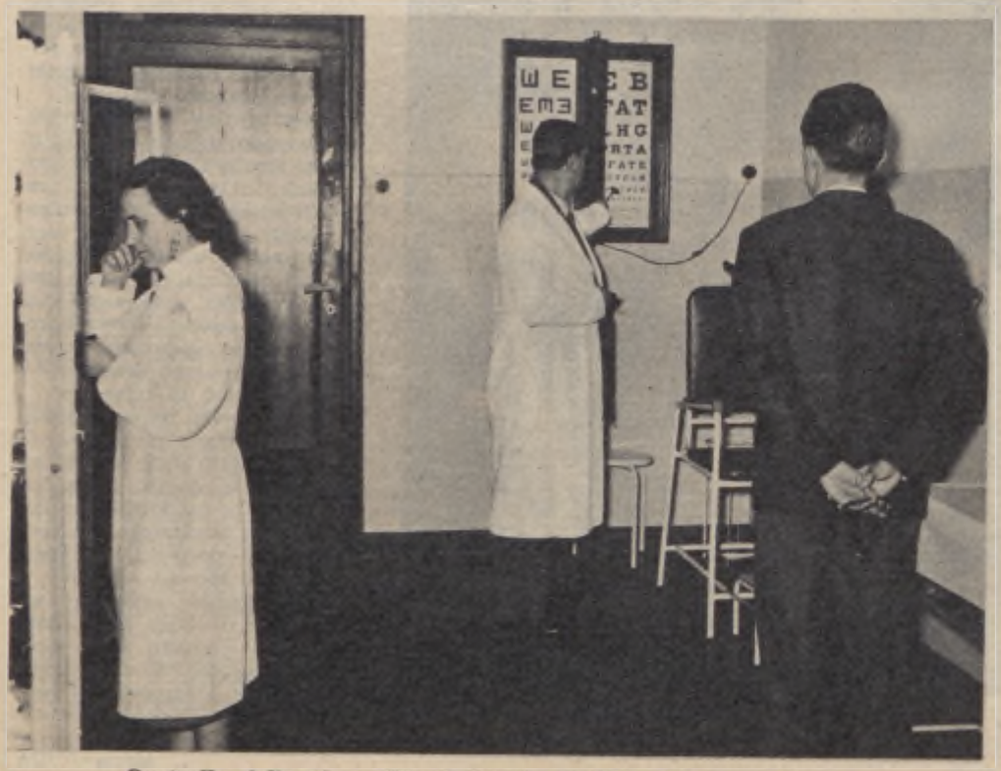
I miglioramenti previsti possono essere riassunti in cinque punti fondamentali:

1) Le tariffe dei rimborsi per tutte le prestazioni sanitarie dovranno essere adeguate alle spese effettivamente sostenute e documentate dall'assistito, fatto salvo, ben s'intende, un equo giudizio discrezione qualitativo e quantitativo riservato al Medico Capo dell'Ente.

2) Il miglioramento dell'assistenza ospedaliera dovrà trovare urgente e concreta attuazione in un complesso di norme pratiche (in corso di emanazione).

3) Lo sviluppo e il potenziamento dell'assistenza diretta ambulatoriale con prestazioni più accurate e qualificate dovrà, egualmente, costituire l'urgente obiettivo dell'Istituto.

4) La libera scelta del medico e dell'Istituto di cura nonché della terapia dovranno rappresentare un concetto fondamentale sempre valido che dovrà essere posto a base della moderna concezione mutualistica.



Controllo della vista all'ambulatorio ENPAS di Roma Termini.

5) La revisione delle norme in genere che regolano le varie prestazioni dovranno assicurare alla maggior parte degli assistiti una più ampia possibilità di fruire dei massimi benefici assistenziali e previdenziali.

Questi i punti salienti del vasto programma da attuare nel più breve termine.

Riguardo al primo punto, si è deciso di aumentare nella misura del 25% i rimborsi tanto per gli onorari professionali medico-chirurgici e diagnostici quanto per le protesi dentarie, per le prestazioni oculistiche, per le cure termali, per gli apparecchi ortopedici ecc.

Per quanto si riferisce al 2° punto, ossia ai ricoveri in clinica o in ospedale, è apparso più che mai opportuno, innanzitutto, elevare dal 50% al 100% la misura del contributo integrativo sulla spesa sostenuta dall'assistito per differenza di retta. Con ciò si è inteso promuovere anche, in relazione alla prevedibile maggiore richiesta di prestazioni mutualistiche per le classi di ricovero selezionate, iniziative da parte degli ospedali per migliorare le condizioni generali di assistenza e di degenza.

Per ciò che si riferisce al terzo punto, quello, cioè, che riguarda il potenziamento e miglioramento delle prestazioni in assistenza diretta, cioè ambulatoriale, è stato previsto per l'immediato avvenire non soltanto la possibilità di assicurare all'assistito tutti i mezzi terapeutici e diagnostici che oggi la scienza offre, ma anche la possibilità di ottenere i medicinali e gli altri mezzi di cura senza dover essere costretto ad una anticipazione di spesa.

In altre parole, si assicurerà all'iscritto la possibilità di usufruire delle più moderne attrezzature poliambulatoriali e di ottenere la fornitura gratuita dei prodotti farmaceutici prescritti dal medico dell'ambulatorio. Ciò avviene già, in forma limitata e a titolo di esperimento, in alcune sedi e ben presto il sistema sarà esteso a tutta Italia se non si manifesteranno inconvenienti tali da sconsigliarlo.

Per quanto attiene al quarto punto, dobbiamo chiarire che l'art. 7 del D.L. 19 febbraio 1948 n. 147 concede all'assistito la libera scelta del medico e del sistema di cura, ma in sede di concreto riconoscimento di tale facoltà, l'assistito il più delle volte ha dovuto constatare che il riconoscimento stesso, valutato espressamente dal legislatore, non trovava pieno riconoscimento da parte dell'Ente per via di preclusioni e limitazioni di varia natura.

Si è deciso, ora, di riconoscere ampiamente questo principio « senza interferire nella libera e garantita disponibilità, da parte dell'assistito, del suo diritto di autodeterminarsi, responsabilmente, nella scelta di qualsivoglia apprestamento tecnicamente idoneo ad assolvere alle esigenze curative di un determinato fatto morboso ».

Circa, infine, i miglioramenti di carattere normativo la più importante innovazione concerne l'assistibilità ai figli a carico, maggiorenni, che frequentino un regolare corso universitario. Ciò significa che, allorché il provvedimento sarà operante, i figli degli iscritti che a cagione della maggiore età non fruivano più dell'assistenza sanitaria, potranno beneficiare ancora fino al ventiseiesimo anno di età di tale assistenza *purché frequentino un corso universitario.*

Inoltre è stato deciso di riconoscere, agli effetti del rimborso, anche la spesa che, in determinate condizioni, l'assistito sostiene per il familiare che accompagna un congiunto ricoverato in ospedale o in clinica.

Lorenzo MAISANO

AL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Il Consiglio di Amministrazione delle F.S. riunitosi lo scorso mese sotto la presidenza del Ministro dei Trasporti, on.le Mattarella, ha deliberato l'effettuazione di lavori ed ha approvato molteplici forniture di mezzi e materiali per un importo complessivo di 18.800 milioni di lire, fra le quali sono da segnalare:

— la costruzione di 55 locomotive Diesel per servizi di manovra; l'ammodernamento del Centro Meccanografico del Servizio Materiale e Trazione; il raddoppio del binario nel tratto di linea fra le stazioni di Palermo Brancaccio e di Altavilla Milicia; la sistemazione degli impianti della stazione di Genova Brignole, lato Genova P.P.; la realizzazione di un Apparato centrale elettrico del tipo a pulsanti nella stazione di Torre Annunziata C.le; il potenziamento e l'ammodernamento degli impianti di sicurezza e di segnalamento in alcune stazioni del Compartimento di Torino; il rinnovamento e il potenziamento degli impianti di illuminazione e forza motrice nella stazione di Firenze Rifredi; il potenziamento dello scalo merci della stazione di Finale Ligure Marina; la sistemazione ed il riclassamento di alcuni ponti delle linee Pisa-La Spezia, Taranto - Reggio Calabria, Cagliari - Golfo Aranci, e di quello sul torrente Grue, della linea Alessandria-Piacenza; il prolungamento del molo foraneo principale del porto di Villa S. Giovanni; l'ampliamento del Capannone Elettrotreni dell'Officina Materiale Rotabile di Bologna; la costruzione di un sottopassaggio viaggiatori nella stazione di Fornovo, di un sottopassaggio pedonale al km 45 + 332 della linea Milano-Chiasso e di un sottovia al km 306 + 944 della linea Ancona-Foggia; la costruzione di due fabbricati per complessivi 14 alloggi a Ferrandina ed a Bussoleno; la costruzione di due carri gru e di tre carri soccorso di tipo unificato; l'approvazione in linea tecnica del progetto per il raddoppio del binario tra le stazioni di Porto S. Giorgio e Monte Silvano, della linea Ancona-Pescara, e del finanziamento di una prima fase di lavori del raddoppio stesso, da Porto S. Giorgio ad Atri Pineto; la costruzione di un sottovia al km 205 + 160 della Roma-Napoli e di un sottopassaggio viaggiatori nonchè di un tratto di pensilina nella stazione di Faenza; la costruzione di un fabbricato per complessivi otto alloggi patrimoniali a Modena; la sistemazione di alcuni ponti della linea Parma-La Spezia e delle galleria Monte Adone della linea Firenze-Bologna; la costruzione di 2 binari passanti e di tre binari tronchi nella stazione di Brennero; il potenziamento e riclassamento degli impianti di gru da piazzale.

Fra altri provvedimenti di varia natura il Consiglio ha pure approvato i bandi per i concorsi a 4 posti di Ispettore in prova (ingegnere), riservato agli Assistenti ordinari delle Università, a 17 posti di Interprete in prova, a 205 posti di Capo Tecnico in prova e le graduatorie di merito dei concorsi a posti di Assistente di Stazione in prova per il Compartimento di Roma e di Cantoniere in prova per il Compartimento di Milano. Infine, il Consiglio di Amministrazione ha approvato: il bando del concorso a 83 posti di Aiuto Applicato Tecnico in prova e l'effettuazione di pubblici concorsi per 260 posti di Segretario; 40 posti di Segretario Ragioniere; 408 posti di Segretario Tecnico, di cui 81 per Geometri e Periti Edili, 87 per Periti Elettromeccanici, 6 per Periti Tessili e 10 per Periti Chimici.

NELL'ALTA DIRIGENZA

In data 1° febbraio sono state conferite le seguenti promozioni:

A Direttore Centrale di 1.a Classe:

Ing. Pietro Zanaboni - Servizio Lavori e Costruzioni;

A Direttore Compartimentale di 1.a Classe:

Ing. Giovanni Robert - Bologna, Ing. Giuseppe Gervasio - Roma;

A Direttore Compartimentale:

Ing. Ciro Cossu - Dalla Sede Centrale del Servizio Personale alla dirigenza del Compartimento di Bari;

A Direttore Centrale:

Ing. Lucio Mayer - Dalla dirigenza della Divisione Impianti Elettrici di Napoli alla Sede Centrale del Servizio Impianti Elettrici;

Dr. Cesare Cuturi - Servizio Commerciale e del Traffico.

In dipendenza del collocamento a riposo del Direttore Compartimentale di 1.a Classe Ing. Mario Borriello, la dirigenza del Compartimento di Napoli è stata assegnata al Direttore Compartimentale di 1.a Classe ing. Giuseppe Bastianelli, già Direttore del Compartimento di Bari.

PROVVEDIMENTI RIGUARDANTI IL PERSONALE

Nel decorso mese il Consiglio di Amministrazione ha esaminato, esprimendosi favorevolmente, numerosi provvedimenti riguardanti il personale. Fra i più importanti sono da segnalare:

Promozioni per l'anno 1963 nei confronti del personale direttivo, di concetto e di quello dirigente dell'esercizio per le qualifiche di competenza dell'on. Ministro; **Promozioni** per merito comparativo a ruolo aperto ad Ispettore Principale e ad Ispettore di 1.a classe, con decorrenze varie; **Anticipazioni** degli aumenti periodici di stipendio per il personale sopra specificato; **Concorso interno** a 17 posti di Ispettore di 1.a classe con decorrenza 1-1-1961; **Assunzione** di 400 candidati risultati idonei oltre i vincitori del concorso pubblico a 250 posti di Operaio qualificato in prova; **Costruzione** di 6 fabbricati per complessivi 52 alloggi patrimoniali a Roccapalumba.

Il Consiglio di Amministrazione si è pure pronunciato favorevolmente per la concessione di un notevole numero di sussidi e di elargizioni straordinarie. Ha esaminato, inoltre, vari ricorsi avverso punizioni e trasferimenti, istanze per riapertura di procedimenti disciplinari, dispense dal servizio e riammissioni in impiego.

TRATTAMENTO ECONOMICO DEI PORTIERI E DEGLI INCARICATI

Con D.M. 24 ottobre 1962, n. 1432, è entrato in vigore il Capitolato per l'espletamento dei servizi dell'Azienda Autonoma delle F.S. a mezzo di incaricati (art. 26 della Legge 30-12-1959 n° 1236). Conseguentemente sono state determinate le nuove misure dei compensi da attribuire ai portieri degli stabili dell'Azienda e agli incaricati della sola pulizia degli stabili stessi, con decorrenza 24 ottobre 1962 (Circ. n° P. 4.2.2/23200 del 20-12-62).

CONCESSIONI DI VIAGGIO

E' stato disposto che agli effetti della progressione del trattamento di concessioni gratuite di viaggio spettante agli Aiuto Applicati assunti in servizio il 2-4-1962, provenienti dai Sottufficiali delle Forze Armate, il servizio militare prestato prima del passaggio nelle F.S. venga computato per intero nell'anzianità di servizio F.S. utile ai fini predetti. Conseguentemente, in favore degli Agenti in parola, che, per aver prestato oltre 12 anni di servizio militare nella Amministrazione di origine, si trovano nella condizione di ottenere il trattamento di concessione di viaggio previsto nella misura massima dalle disposizioni in vigore dopo dieci anni di servizio ferroviario, dovrà farsi luogo, a partire dal corrente anno, al rilascio annuale di un biglietto chilometrico serie BK6 di 2.a classe (rosa), estensibile ai familiari aventi titolo. Quale integrazione del trattamento del BK4 disposto per l'anno 1962, potrà essere rilasciato ai dipendenti in parola, a richiesta, un biglietto serie BK2, con scadenza 31 dicembre 1963. Questa integrazione compete anche ai familiari ammessi nello scorso anno ad usufruire del biglietto serie BK4. (Circ. AG. 3.2/11781/I del 5-1-1963).

MIGLIORAMENTI ECONOMICI AGLI INCARICATI E COADIUTORI

Con legge in corso di pubblicazione si prevedono miglioramenti economici a favore degli Assuntori e dei loro Coadiutori, con effetto dal 1° luglio 1962, per la cui applicazione l'Azienda fa riserva di impartire istruzioni. Allo scopo di far conseguire analoghi miglioramenti agli Incaricati di servizi vari previsti dall'art. 26 della Legge 30 dicembre 1959, n. 1236, e ai loro Coadiutori, sono state stabilite pertanto le seguenti retribuzioni massime: I Gruppo-Retribuzione massima L. 62.000 mensili; II Gruppo-Retribuzione massima L. 51.000; III Gruppo-Retribuzione massima L. 43.000; IV Gruppo-Retribuzione massima L. 27.000. Sulla base delle nuove retribuzioni da corrispondere agli Incaricati entro i limiti massimi sopra riportati, vanno determinate quelle spettanti ai loro Coadiutori, tenendo presenti le norme diramate per l'applicazione del nuovo Capitolato. (Circ. P. 3.2.3/12290 del 9-1-63).

L'ing. Borriello ha lasciato il servizio

Il giorno 22-1-1963, l'ing. Mario Borriello, Direttore Compartimentale di Napoli, ha lasciato il servizio per raggiunti limiti di età, dopo di aver servito l'Azienda per oltre 40 anni. Nato a Napoli nel 1897, partecipò giovanissimo alla guerra '15-'18 nel Genio Minatori, raggiungendo il grado di Capitano e meritando una Croce al Valor Militare e due croci al Merito di Guerra; nel 1920 conseguì, con brillantissima votazione, la laurea in Ingegneria Civile presso l'Ateneo partenopeo.

Assunto nel 1921 nella nostra Azienda, raggiunse — nel 1960 — il grado di Direttore Compartimentale di 1ª classe.

Nel corso della sua lunga attività ferroviaria, l'ing. Borriello ha tra l'altro collaborato alla realizzazione di importanti opere connesse con la elettrificazione delle linee dei Compartimenti di Roma, Milano, Bari e Napoli; ha dato la sua collaborazione, spesso in incarichi di alta responsabilità, ai lavori della Direttissima Roma-Napoli, dal 1921 al 1924, della Direttissima Firenze-Bologna, della elettrificazione delle linee Varesine, dell'ampliamento della Centrale di Morbegno, della linea primaria da Monza a Rogoredo e Voghera, del raddoppio delle linee calabresi.

Ma il nome dell'Ing. Borriello resterà legato, soprattutto, alla realizzazione della nuova stazione di Napoli Centrale ed al potenziamento della linea metropolitana della città partenopea, nonché alle iniziative concernenti l'amministrazione ed il governo del personale. Noi, che gli siamo stati vicini in questi ultimi sette anni, abbiamo potuto apprezzarne le eccezionali qualità di mente e di cuore che gli hanno meritato l'affetto e la stima generali.

Affetto e stima che sono stati particolarmente riconfermati nell'ultimo periodo del suo servizio, in cui ferrovieri di ogni grado, autorità e privati hanno fatto il possibile per essergli vicini, per manifestargli la loro gratitudine, per porgergli un augurio.

Il primo saluto di commiato, affettuoso e commovente, lo ha ricevuto dalle piccole collegiali di Pozzano.

Un altro gli è stato porto a Caserta, all'inaugurazione della nuova sede sociale del Dopolavoro Ferroviario, il giorno 19, alla presenza dell'on.le Angrisani e dell'on.le Cappugi. Una ulteriore attestazione di affetto l'ha avuta dai Funzionari direttivi riuniti nel Salone della sede compartimentale, la sera del 19 gennaio, e un'altra ancora la mattina successiva, nel Teatro Italia, da folte rappresentanze di tutti gli impianti del Compartimento.

Ringraziamo l'Ing. Borriello a nome di tutti i ferrovieri napoletani e gli auguriamo una lunga e serena vita, tra gli affetti dei suoi cari, mentre torniamo a confermargli il vivissimo, affettuoso ricordo che ha lasciato in quanti hanno avuto il privilegio di lavorare alle sue dipendenze.

D. MANG

Strada e rotaia

(continuaz. da pag. 4)

F.S. gravita sul 6% delle stazioni, che hanno un movimento superiore ai 20 carri-giorno, si è ritenuto praticamente sufficiente meccanizzare soltanto tali 350 stazioni per controllare la quasi totalità del traffico di carri. Le rimanenti stazioni potranno essere appoggiate alla stazione meccanizzata baricentrica del gruppo appartenente allo stesso Circolo Ripartizione.

Un notevole vantaggio per lo studio e la precisione di tale problema si attende dalla *simulazione* consistente nella creazione di un modello matematico del sistema stesso su di un E.E., allo scopo di verificare se il sistema, così come è stato progettato e dimensionato, offra le prestazioni volute cioè sia in grado di operare su volumi di dati che gli si presenteranno entro i tempi e con i risultati richiesti.

Connessi al problema del *traffico ferroviario* sono gli studi condotti per il *calcolo della correlazione fra il suo andamento e quello di fenomeni di carattere economico:* tra il tempo ed il reddito nazionale e tra questo e viagg.-Km.; tra il tempo e il Prodotto Lordo, e tra questo e le Tonn.-Km. di merci trasportate; quindi la *separazione mediante « medie mobili »;* del *trend* dalle variazioni stagionali per ricercare il trend corretto, cioè depurato dall'influenza della stagionalità, dei dati dei viagg.-Km. e delle Loc-Km., ai fini delle previsioni del traffico a breve termine atte a stabilire una « fascia di fiducia », a guisa di « carta di controllo », dell'andamento, onde accertare se l'evolversi del traffico è conforme alle previsioni e per correggerne le conseguenti previsioni di provvedimenti operativi della gestione.

All'inizio del suo intervento, l'Ing. Notari aveva dichiarato di ritenere utile rendere noti taluni dei risultati più significativi di taluni degli studi eseguiti affinché:

— gli studiosi di R.O. potessero trarne lo spunto per ulteriori suggerimenti e scambio di notizie concernenti i problemi del settore dei trasporti;

— i cultori interessati essenzialmente alle applicazioni della R.O., dalla quale si attendono risultati atti a dimostrare le incontestabili possibilità di fecondi sviluppi vedessero nella metodologia scientifica adottata dalle F.S. il segno innovatore anche da essi auspicato per la moderna conduzione aziendale;

— coloro, infine, che al sistema di trasporto su rotaia avessero attribuito insufficienti possibilità vitali, anche col ricorso alle nuove tecniche di R.O. per la preparazione scientifica delle decisioni ai fini della *ottimazione funzionale della gestione aziendale*, vi scorgessero l'attuazione della decisa volontà dell'Azienda F.S. di allinearsi con le più evolute strutture gestionali secondo i moderni criteri di gestione, col ricorso a metodi e strumenti più progrediti, onde attingere, comunque, il più alto livello di *produttività;* quindi di *competitività*, per adempiere l'obbligo sociale che ad essa spetta, offrendo all'utenza un servizio adeguato alla domanda, e con caratteristiche di qualità, per sicurezza e regolarità, associate al minimo costo economico per la collettività.

ATTUALITA' D.L.F.

IL D.L.F. DI GORIZIA HA UNA NUOVA SEDE

Con l'intervento del Capo dell'Ufficio Centrale del Dopolavoro, avv. Cutrona, è stata inaugurata la nuova sede sociale del Dopolavoro ferroviario di Gorizia.

Il Presidente, Sig. Sangianantoni, che tanto impulso ha dato alla realizzazione dell'opera, ha fatto gli onori di casa guidando gli invitati nei locali del nuovo sodalizio.

Il locale mensa-bar ha destato in tutti i presenti la più viva ammirazione per la semplicità ed il signorile gusto dell'arredamento, il tutto completato da una spiccata funzionalità dei servizi connessi.

La sede sociale è provvista anche di una ben fornita biblioteca, di una sala per assistere a spettacoli televisivi e di una sala gioco.

I nuovi locali sono stati ricavati dalla sopraelevazione del fabbricato viaggiatori della stazione di Gorizia e vengono a trovarsi al 1° piano del fabbricato stesso, in posizione ideale cioè per tutti i ferrovieri, sia del posto che in transito.

Nel corso della cerimonia inaugurale il Direttore Compartimentale, ing. Giannone, ha consegnato, a nome del sodalizio, una medaglia d'oro a ciascuno dei due funzionari che si sono maggiormente prodigati per la realizzazione della nuova opera; il dott. Miriani Isp. Capo, della Divisione Trazionale, per la parte dell'arredamento, ed il Comm. Giuliani, Isp. Pr.le della Divisione Lavori, per le opere murarie.

Alla cerimonia sono intervenuti tutti i Capi delle Divisioni, molti funzionari e ferrovieri di Gorizia e delle località viciniori.

IV MOSTRA INTERCOMPARTIMENTALE DI ARTE FIGURATIVA

Dieci con lode al Mo. Mimì Petrilli, dinamico Presidente del Dopolavoro ferroviario di Foggia con una citazione di merito anche ai suoi valenti collaboratori per la riuscitissima 4ª edizione della Mostra Intercompartimentale d'Arte Figurativa organizzata a Foggia e riservata ai soci dei Compartimenti di Ancona, Napoli, Reggio Calabria e Bari.

Successo di critica e di pubblico, che conferma la validità della manifestazione artistica e che, di anno in anno, migliora sempre più.

Ben 89 le opere esposte e 44 gli espositori nelle tre sezioni: « Pittura », « Disegno », « Scultura ».

1° Premio: *Buono acquisto di L. 70mila e diploma al Pittore Enzo MARINELLI del D.L.F. di Falconara per l'opera « Colline marchigiane »;*

2° Premio: *Buono acquisto L. 50mila e diploma al Pittore Angelo CAPUTO del D.L.F. di Foggia per l'opera « Convento »;*

3° Premio: *Buono acquisto di L. 20mila e diploma al Pittore Franco CIULLI del D.L.F. di Fabriano per l'opera « Suore in preghiera »;*

4° - 5° - 6° Premio: *rispettivamente ai Pittori Antonio GIORDANO del D.L.F. di Napoli per l'opera « Natura morta »; ad Antonio BIZZARRO del D.L.F. di Bari per l'opera « La Comare secca »; a Michele CHIECO del D.L.F. di Bari per l'opera « Barletta-vicolo ».*

La Mostra è stata inaugurata dal Direttore Compartimentale, ing. Bastianelli, presenti le massime autorità cittadine e ferroviarie.

ARRIVA SUBITO • NON SPORCA LE PENTOLE • DURA PIU' A LUNGO • E' USATO DA PIU' DI TRE MILIONI DI FAMIGLIE

4 RAGIONI PER PREFERIRE **Agipgas**

il gas liquido del sottosuolo italiano

ANCONA

Red. Dr. A. Rosso T. 370

● **Improvviso malore colpiva al suo posto di lavoro, il mese scorso, l'Ispettore Capo Superiore ing. Vincenzo Quaranta, Capo della Divisione Movimento di Ancona. Soccorso e trasportato al vicino ospedale Civile, vi giungeva privo di vita: un infarto del miocardio lo aveva stroncato ancora in età fiorente. Infatti, l'ing. Quaranta aveva appena 58 anni. Era molto stimato ed apprezzato da tutto il personale del Compartimento di Ancona per la affabilità e comprensione verso tutti coloro che lo avvicinavano e per il costante interessamento che poneva ai problemi del servizio e del personale dipendente. Ai funerali hanno partecipato, oltre al Direttore Compartimentale, tutti i funzionari e dipendenti delle Divisioni dell'esercizio e larghe rappresentanze di ferrovieri giunte da ogni impianto del Compartimento. Ai familiari del compianto funzionario, rinnoviamo le nostre più sentite, profonde condoglianze e quelle di "Voci della Rotaia".**

● **Anche nel Compartimento di Ancona** è stata costituita la Sezione dell'A.E.C. (Associazione Europea Cheminots), sono stati chiamati a far parte della Segreteria Compartimentale: geom. Ennio Mossi, Segretario, dr. Mirko Maggiolini, Vice Segretario, geom. Werter Pasqualini, Cassiere; geom. Tommaso Formetti, rag. D'Antonio Glave, Giuseppe Attili, dr. Antonio Ciccarelli, geom. Ennio Finocchi, sig. Fulvio Furcotti e sig. Giovannino Militello delegati provinciali. Le mansioni di segretario e di addetto stampa e propaganda sono state assegnate ai sigg. Virgilio Lombardi e Walter Macchione.

● **Sono stati collocati in quiescenza** per limiti di età e di servizio: il Capo Stazione Superiore cav. Guglielmo Cardarelli, Titolare di Falconara Marittima; il Capo Deposito Superiore Natale Armaroli, Dirigente il Deposito Locomotive di Ancona e il Capo Stazione Pr.le Domenico Pieramico della stazione di Porto S. Giorgio. I neo-pensionati sono stati festosamente salutati da superiori, dipendenti ed amici che hanno porto agli «anziani della rotaia» gli auguri fervidi di lieta pensione. Ai tanti auguri, uniamo anche i nostri.

● **Al Capo Deposito Superiore** p.i. Fernando Alleori, che da Rimini è ritornato ad Ancona dove ha assunto la dirigenza del locale Deposito Locomotive, il nostro bentornato e gli auguri di buon lavoro.

● **Il Capo dello Stato** ha recentemente conferita la Croce di Cavaliere al merito della Repubblica ad Armando Alfonsi, Capo Gestione Principale a riposo, residente a Senigallia. Al neo-cavaliere felicitazioni vivissime ed auguri di lunga e felice quiescenza.

● **Cicogna Express** - Alessandra, al Macchinista di 1.a cl. Claudio Vincenzi, della Rimessa Locomotive di Foligno; Carla, al Coadiutore Capo Mario Giardi, della Segreteria Compartimentale; Carla, al Manovale Filippo Tesei del Dep. Pers. Viaggiante di Terni. Felicitazioni ed auguri.

BARI

Red. Dr. N. Zingarelli T. 302

● **In occasione delle festività** di fine 1962, alcuni Funzionari del Compartimento si sono recati a visitare i dipendenti ricoverati in luoghi di cura, consegnando loro doni ed una elargizione straordinaria in denaro, con gli auguri affettuosi e riconoscenti dell'Azienda.

● **La Festa del Pensionato** è ormai diventata una tradizione della famiglia ferroviaria. A Bari, presso il D.L.F. (Cinema Lucciola) la manifestazione si è svolta alla presenza del Direttore Compartimentale, ing. Bastiano, dei Capi Divisioni in Sede e di molti ferrovieri; negli altri centri hanno presenziato le singole cerimonie funzionari delegati dal Direttore Compartimentale. A Lecce come a Brindisi, Taranto, Potenza, Foggia, Rocchetta S.A. e Barletta, gli Agenti in attività di servizio si sono stretti attorno agli «anziani della rotaia», festeggiandoli calorosamente. A tutti è stato offerto un pacco-dono contenente un panettone e una bottiglia di spumante.

● **Tutta la stampa della regione pugliese** ha dato ampio risalto al gesto generoso del Capo Gestione di Brindisi, Raffaele My, al quale la Commissione del «Premio Motta» ha conferito la «Stella della Bontà» per il 1962. Il My, degente all'Ospedale di Maglie (Lecce), era vittima di frequenti crisi che richiedevano immediate trasfusioni di sangue; tanto che ne aveva dovuto costituire una riserva personale per fronteggiare ogni evenienza. Nello stesso ospedale fu ricoverata, una giovane madre, vittima di un incidente automobilistico. Doveva essere sottoposta immediatamente a una trasfusione di sangue, ma, al momento, l'Ospedale era sprovvisto di plasma sanguigno. Raffaele My non esitò: offrì la sua piccola riserva, mettendo a repentaglio la propria vita per salvare quella donna. A Raffaele My vada il nostro commosso saluto con gli auguri affettuosi di pronta guarigione.

● **Per limiti di età e di servizio,** sono stati collocati a riposo: il Capo Deposito Pr.le Gabriele Schino e il Capo Tecnico di 1.a cl. Adolfo Lo Conte del Dep. Loc. di Taranto; il Csq. della linea Pitrantoni Colucci, del 9° Tronco di Foggia; il Csq. della linea Giuseppe Stasi del 30° Tronco di Francavilla F.; l'Ausiliario di Stazione Tommaso De Troia di Bari C.le; il Commesso Vincenzo Saliani della Divisione Ragioneria; il Capo Personale Viaggiante Sup. Pasquale Lella del Dep. Pers. Viagg. di Bari; il Capo Gestione Sup. cav. Valerio Friggeri di Bari C.le; i Sorveglianti Pr.li della Linea Nazareno Di Lorenzo ed Eugenio Padalino, rispettivamente del 7o Tronco Cerignola e 19o Tronco di Trani; il Macchinista Guglielmo Gigante del Dep. Loc. di Taranto; l'Assistente Pr.le di Stazione Silvestro Triggiani e il Manovratore Giovanni Di Marzo, entrambi di Bari C.le. A tutti l'augurio di una lunga quiescenza e di ottima salute.

● **Binario dieci** - Il Capo Stazione Giuseppe Troccoli ha conseguito la laurea in Ingegneria Civile - Sottosezione Trasporti - presso l'Università di Bari, svolgendo una interessante tesi, vivamente complimentata dal Relatore. Il giovane Giuseppe Pisani, figlio del Capo Tecnico Superiore Rocco, della Divisione Impianti Elettrici, ha ricevuto in premio dalle autorità scolastiche la «medaglia d'argento» per aver conseguito la promozione alla 2.a Media con un punteggio di otto decimi in tutte le materie. Vivissimi rallegramenti.

● **Marcia nuziale** - L'amico Angelo Di Chito della Divisione Ragioneria, si è unito in matrimonio con la gentile signorina Rosaria Di Fonzo, nell'antica parrocchia di S. Pasquale in Bari. Alla coppia felice gli auguri più sentiti.

Il Premio "Cola Napoli" ad Adolfo Cremona

Il Premio di poesia «Cola Napoli» del Giugno Locrese 1962, è stato assegnato, ex aequo con altri due concorrenti, ad Adolfo Cremona, dirigente del 1° Reparto della Divisione Commerciale e del Traffico del Compartimento di Reggio Calabria e nostro Redattore compartimentale.

N.d.R. — *La Redazione di «Voci» porge i suoi rallegramenti affettuosi all'amico Cremona che aggiunge oggi alle sue molteplici esperienze — prima di diventare ferroviere è stato corridore ciclista, attore, insegnante elementare, segretario comunale — questa lusinghiera affermazione in campo artistico.*

Nei locali della Mensa di Palermo, i ferrovieri ex-combattenti hanno offerto un pranzo ai bambini indigenti della città. Nella foto, il Cardinale Ruffini saluta affettuosamente una bambina: al suo fianco, la signora Rizzo, consorte del Direttore Compartimentale

BOLOGNA

Red.: Cav. A Sensi T. 3350

● **Il C. Dep. Sup. Fernando Alleori,** destinato al D.L. di Ancona, ha ceduto la dirigenza del D.L. di Rimini al C.D. P.le Gino Zamagna, proveniente dal D.L. di Merano. Il C.D. 1° Agg. di Rimini Mario Cosmi assume un importante incarico presso la Divisione Trazione e verrà sostituito dal C.D. P.le Alessandro Lotti. Tutti questi movimenti hanno costituito un simpatico pretesto per riunire gran parte del personale del D.L. di Rimini in un ristorante cittadino, dove il sig. Lotti ha rivolto ai colleghi partenti un indirizzo di saluto e di augurio.

● **Il C. St. Sup. Cataldo Patisso,** dirigente la stazione di Faenza, dopo 44 anni di lavoro ha lasciato il servizio per raggiunti limiti di età. Unitamente agli auguri più fervidi dei suoi dipendenti, da queste colonne gli giunga un cordiale «ad multos annos».

● **Il Capo del Riordino Collettame** di Bol. S. Donato, Gino Mengoli (C.G. P.le) ha perduto la madre. Nello stesso impianto il C.S. P.le Mario Taffuro ha perduto il padre; ad ambedue le nostre condoglianze. Vicini al dolore della vedova e dei figli, ricordiamo ai colleghi ed ai superiori Secondo Marchi - Op. q. 1ª cl. della 10a Zona IE, di Forlì - umile ferroviere che è stato esempio di laboriosità, modestia e bontà non comuni.

● **A Rimini, con gli onori militari,** è stata accompagnata all'estrema dimora la salma di Romeo Ceccarelli, funzionario a riposo e medaglia d'argento al V.M.

● **Noti attori di Radio Bologna** hanno accentuato l'allegria della festosa riunione conviviale dei bugiardi del D.L.F., i pescatori ed i cacciatori. Sono stati premiati i campioni dell'anno e nei trofei scherzosi ha fatto spicco una mastodontica croce di cavaliere di ben 11 chilogrammi, consegnata al presidente del Gruppo Pesca, Pietro Pirini. Durante la gaia serata è stato illustrato un consuntivo della annata quanto mai intensa, chiusa in bellezza con la «zenna di busäder».

● **Un saluto augurale** a chi è andato a riposo: Silvio Braccio, C.S. Sup. DC Parma; Cesare Girotti,

Le Navi Traghetto dell'Azienda, in servizio fra Villa S. Giovanni e Messina, imbarcano giornalmente un po' di tutto: oltre ai carri ferroviari e agli automezzi, ecco una vecchia diligenza che dal Continente si dirige verso la Sicilia.

Il nuovo ponte ferroviario sul fiume Tusa, sulla linea Palermo-Messina, in fase di ultimazione.

Coad. Capo S.C.; Mario Maraldi, aiut. a.p. Cesena; Cesare Buda, Op. sp. 10ª zona IE; Bruno Boldrini, Op. sp. 8ª Zona IE; Mauro Trenti, Man. Piacenza; Arvedo Ansaloni, Man. Roncanova.

● **Una menzione tutta particolare** merita il DLF di Bologna, che ha riaperto il cinema invernale, risorto nel nuovo complesso che l'Ente locatario ha edificato nello stesso posto in cui sorgevano i vecchi locali. Coi suoi seicento posti a sedere, assai comodi in verità, il locale ha un aspetto accogliente, degno di ogni confronto con tutte le altre sale della città; la galleria, in particolare, è ampia e funzionale. Dalle recenti feste natalizie il « Settebello », così è stato ribattezzato il locale, sosta sul primo marciapiede di piazza Calderini per accogliere l'affezionata clientela, cui offre visioni di grido a prezzi veramente sociali (per i soci, L. 100 in platea e L. 150 in galleria). L'attesa, un po' lunga per la verità, è stata felicemente coronata e sentiamo il dovere di porgere, anche a nome dei ferrovieri frequentatori, un ringraziamento ed un plauso a quanti si sono adoperati per la notevole realizzazione.

■ CAGLIARI

Red.: Dr. A. Luchi T. 56.673

● **Il mese scorso, durante un giro di ispezione dei lavori, è deceduto improvvisamente in Olbia l'Ispettore Capo Superiore ing. Ellgio Pintus. Dal 1957 dirigeva la Divisione Lavori del Compartimento di Cagliari, dove aveva dato vigoroso impulso alla realizzazione di opere di notevole importanza, quali l'ampliamento delle Officine di Cagliari, la sistemazione della Stazione di Sassari, il rinnovamento della linea ferroviaria sarda, nonchè la parte ferroviaria delle invasature del Golfo Aranci, per non citare che le principali. Conoscitore profondo dei problemi della Sardegna, con la competenza derivantegli da una solida preparazione e dalla lunga esperienza nella direzione dei Lavori, aveva ultimamente affrontato il problema della sistemazione della Stazione di Cagliari, resasi indilazionabile in seguito all'attuazione del servizio di traghetto. Alla Vedova ed ai figli inconsolabili vadano le più vive condoglianze di "Voci della Rotaia".**

● **Sono entrati a far parte** della famiglia ferroviaria sarda: i Manovali Mario Mele presso il Deposito Locomotive di Cagliari, Mario Piras presso la Stazione di Borore, Antonio Solinas presso la Stazione di Golfo Aranci, Francesco Porrà presso la Stazione di Cagliari, Benigno Ortu presso la Stazione di Bauladu, Luigi Dessì presso la Stazione di Macomer, Mario Floris presso la Stazione di Cagliari e i Conduttori Salvatore Mainero e Luigi Donaggio, rispettivamente, presso il Deposito Personale Viaggiante di Cagliari e di Sassari. A tutti auguri vivissimi di buon lavoro.

■ FIRENZE

(Dal Servizio Mat. le e Trazione)
Red.: Cav. G. Giuliattini T. 3407

(Dal Servizio Materiale e Trazione)

● **Sono deceduti, dopo breve malattia,** l'Usciere Capo Ortensio Andarivieni, già da tempo appartenente al Servizio Trazione, e il Manovale Giuseppe Bracali della Squadra Rialzo di Firenze S.M.N. e recentemente distaccato presso gli uffici della sede centrale. Anche a nome dei superiori e dei colleghi degli scomparsi, il nostro giornale invia alle famiglie Andarivieni e Bracali le più sentite espressioni di cordoglio. Condoglianze anche al Coadiutore Pr.le Franco Volponi per il decesso del padre sig. Virgilio.

● **Marcia nuziale** - Per il motorista della Nave Traghetto Hermaea, Giuseppe Scibilia e per la gentile Signorina Carmela Interisano. Alla coppia felice gli auguri fervidi dell'equipaggio dell'Hermaea e del nostro giornale.

● **Cicogna Express** - La casa del Fuochista Antonio Olivieri, in servizio sulla Nave Traghetto Hermaea, è stata rallegrata, il 1° gennaio, dalla nascita di una paffuta pupetta alla quale è stato imposto il nome di Tiziana Paola. Ai genitori felici vivi rallegramenti ed a Tizianella tanti auguri anche da parte degli amici di papà. (G.L.C.).

(Dagli Impianti)
Red.: Dr. A. d'Errico T. 2301

● **Presso il Collegio di Calambrone,** nel corso di una simpatica cerimonia, l'ing. Valdiviesu, Direttore del Servizio Personale, a nome del Direttore Generale dr. Renzetti, ha offerto una medaglia d'oro - ricordo dell'Opera di Previdenza - all'ing. Severo Rissone, che dal 1956 al 1962 ha tenuto la presidenza dell'Opera stessa, ed al comm. Ottorino Socci, che per oltre un trentennio ha retto l'incarico di Provveditore del Collegio. Alla cerimonia erano presenti il Direttore Compartimentale di Firenze, ing. Cavagnaro, i componenti il Comitato Amministratore dell'O.P. e il personale direttivo del Collegio. Successivamente ha avuto luogo la tradizionale festa degli allievi, con l'esecuzione di un concerto bandistico e corale e con la distribuzione di doni agli alunni.

● **Altri sessantun nuovi alloggi** per ferrovieri sono stati assegnati a Firenze in via degli Arcipressi. Nel corso della cerimonia per la distribuzione delle chiavi, il Direttore Compartimentale ha rivolto parole augurali agli assegnatari degli appartamenti.

● **Nella Palazzina rappresentanze** della stazione di Firenze S.M.N. ha avuto luogo l'annuale Mostra Filatelica organizzata dal locale Dopolavoro Feroviario. Sono state esposte numerose ed apprezzate collezioni che, per la varietà dei temi trattati, hanno destato l'interesse ed il consenso dei visitatori. Sono state vendute molte cartoline con l'annullo predisposto dalla istituzione la quale, nella circostanza, ha provveduto anche ad allestire un apposito ufficio postale per la spedizione della corrispondenza.

● **Per limiti di età** sono stati collocati a riposo il Capo Tecnico Pr.le Angiolo Carraresi, il Capo Tecnico di 1.a cl. Arturo Burchi, gli Operai spec. Roberto Pugi ed Alfredo Tenducci, e gli Operai qualificati di 1.a cl. Italo Mazzetti e Renzo Fortieri, tutti delle Officine Veicoli di Porta a Prato. I nostri migliori voti augurali.

■ GENOVA

Red.: Geom. A. Battaglia T. 2522

● **14 alloggi** sono stati consegnati in Genova ad altrettante famiglie di ferrovieri in attività di servizio e in pensione, a cura della Cooperativa edilizia « La Ruota Alata », diretta dal dinamico Presidente cav. Ugo Cecchi, titolare della stazione di Genova S. Limbania. Ha benedetto il nuovo caseggiato il Cappellano Compartimentale dei ferrovieri.

● **Si è svolta nei locali del D.L.F.** di Genova Principe l'assemblea dell'Associazione Nazionale Ferrovieri Mutilati e Invalidi del Compartimento, con larga partecipazione di associati e con l'intervento di numerosi funzionari. Per l'occasione, don Macchia, Cappellano Compartimentale, ha benedetto il labaro dell'Associazione.

● **L'annuale consegna dei giocattoli** ai bambini dei ferrovieri è stata presenziata, quest'anno, al Dopolavoro di Chiavari, da Mons. Marchesani, Vescovo della cittadina, e dall'on. Roberto Lucifredi.

● **Sono stati collocati a riposo** per limiti di età l'Ispettore Capo cav. geom. Leonardo Tenca, della Divisione Lavori, i Capi Stazione Supe-

riori Giuseppe Gobbi e Antonio Caradarelli, rispettivamente titolari di Novi Ligure e Genova Sestri, nonchè il Capo Tecnico di 1.a cl. Alberto Peruzzi dell'Ufficio Collaudi. Presso ciascun impianto, il personale tutto ha porto ai neo-pensionati un saluto di commiato con vive manifestazioni di schietta simpatia. A tutti gli auguri di lunga vita da parte del nostro giornale.

● **Vivono nel ricordo** - In seguito a folgorazione, è deceduto il Macchinista Antonino De Montis, del Deposito Locomotive di Genova Brignole, addetto alle manovre di piazzale a Genova Terralba. Ai familiari le espressioni del nostro cordoglio.

MILANO

Red.: Rag. L. Paina T. 6256

● **La Società Luinese «Ben combinàa» di Luino**, ha consegnato il «Premio della Bontà», consistente in una artistica pergamena e in una somma di denaro, a Silvio Maggioni, Deviatore pensionato di quella stazione. L'ex ferroviere dedica continuamente il suo tempo libero all'assistenza dei malati e ad opere di bene. Lo stesso premio in denaro che il Maggioni ha ritirato, è stato devoluto a favore degli enti locali di beneficenza. Al bravo «anziano della rotaia» i rallegramenti della famiglia ferroviaria.

● **L'ing. Vittorio Silei**, ha lasciato la dirigenza della Divisione Movimento di Milano, dopo la promozione a Direttore Centrale. In partenza per Roma dove assumerà un nuovo alto incarico, è stato cordialmente salutato da tutti i dipendenti. Al distinto funzionario ed al suo successore, l'Ispettore Capo Superiore ing. Bordoni, proveniente da Bologna, i rallegramenti e gli auguri di buon lavoro.

● **I ferrovieri di Milano Farini** hanno affettuosamente salutato il Capo Stazione Pr.le, Arturo Redaelli, che ha lasciato il servizio dopo 42 anni di attività. Il Titolare, interprete dei sentimenti di tutto il personale, dopo aver messo in risalto le doti di mente e di cuore del buon Arturo, gli ha consegnato, a nome dei presenti, una pergamena ed un oggetto artistico quale ricordo dei colleghi e dei dipendenti. Anche l'Ispettore Capo cav. Enrico Prandoni, il Capo Gestione Pr.le Marino Angelini e il Revisore sup. di 1.a cl. geom. Fabio Mensini, tutti della Divisione Movimento, hanno lasciato l'Azienda per limiti di età, festosamente salutati da superiori, colleghi e dipendenti. Ai tanti auguri uniamo anche i nostri.

● **In occasione della promozione** ad Ispettore Capo Superiore, il dr. Ezio Ravaccia, Capo dell'Ispettorato Sanitario di Milano, ha invitato tutti i suoi dipendenti ad un pranzo presso un noto ristorante milanese. Al gentile Funzionario rallegramenti e felicitazioni.

● **Cicogna Express** - Anna Paola, al Capo Gestione di 1.a Cl. Giulio Medri della Divisione Movimento; Chiara Anna Maria, all'ing. Corrado Midolo della Divisione Movimento; Monica e Graziella, rispettivamente agli Operai qualificati di 1.a classe Giovanni Losa ed Ezio Barbetta del Deposito Locomotive di Lecco. Felicitazioni ed auguri.

NAPOLI

Corr.: Dr. D. Manganelli T. 3271

● **Marcia nuziale** - Il Deviatore Alessandro Beato, in servizio presso la stazione di Napoli Centrale e residente a Santa Maria Capua Vetere, e la consorte signora Antonietta Nardiello hanno recentemente celebrato le nozze d'argento. Officiava Mons. Buffolano, che nel 1937 aveva unito nel vincolo di matrimonio la giovane coppia. Attorniavano i coniugi Beato parenti, amici e conoscenti. Ad Alessandro ed Antonietta Beato i rallegramenti e gli auguri fervidi di «Voci della Rotaia».

● **Una iniziativa accolta con entusiasmo** da molti impianti del nostro Compartimento è stata quella presa dal Cappellano Comp.le, don Scarpati, in occasione delle recenti festività di fine anno: la gara per il miglior «Presepe». Vi hanno partecipato numerose stazioni e Depositi Locomotive, tra cui Napoli Centrale, Caserta, Salerno, Benevento e Battipaglia e il Dep. Loc. di Napoli Smistamento, si sono particolarmente distinti, riscuotendo il vivo apprezzamento del personale e dei viaggiatori.

● **Il cav. Vito Scialla**, Segretario della Divisione Movimento, è stato posto in quiescenza per limiti di età e di servizio, salutato affettuosamente dai superiori, colleghi ed amici. Inviamo anche gli auguri del giornale.

● **Binario dieci** - Presso l'Università di Napoli, la signorina Sofia, figlia dell'Applicato Capo Giuseppe Sica, della Segretaria Compartimentale, si è brillantemente laureata in Scienze Naturali, discutendo una interessante tesi su «La partenogenesi negli Afidi». Alla brava signorina Sofia auguriamo una brillante affermazione nel campo dell'insegnamento.

REGGIO CALABRIA

Red.: A. Cremona T. 436

● **Al famoso «Music Hall Blue Sky»** di Tokio, il Mago reggino Pasquale Laganà (in arte Niko Saki), figlio dell'Ausiliario di Stazione Antonino, ha vinto la Targa d'Oro 1962 per la magia. Il premiato è un giovane artista non nuovo a questi successi, sia in Italia che all'estero. Dopo il Festival di S. Andrea Terme, dove ha ottenuto un'altra brillante affermazione, Niko Saki si recherà a Bassano del Grappa e quindi in Germania e in Olanda per una lunga tournée. I nostri auguri.

● **Cicogna Express** - La signora Ines Barreca Delfino, Applicato Capo della Divisione Commerciale, è già nonna in giovane età. Demetrio, primo nipotino, allieta ora la casa dei coniugi Barreca. Anche la casa dell'ing. Salvatore Corrao, Capo Riparto Movimento di Sapri, è stata allietata dalla nascita di Concetta, Immacolata, Linda che è giunta a tenere compagnia ai fratellini Gianni e Nello. Felicitazioni e auguri.

ROMA

(Dai Servizi)

● **In Torino, lo scorso mese, è deceduta la signora Maria Concetta Corbino, ved. Santoro, madre del prof. Francesco Santoro Direttore del Servizio Affari Generali.**

Al prof. Santoro ed ai congiunti le più sentite condoglianze della Direzione e della Redazione di «Voci della Rotaia».

● **Un grave lutto ha colpito nei giorni scorsi l'amico e collega dr. Eugenio Filippello, Redattore di «Voci» del Servizio Lavori e Costruzioni: la scomparsa dell'amato babbo, pensionato della nostra Azienda. Al buon Eugenio e ai familiari le nostre rinnovate condoglianze.**

● **Il nostro saluto augurale** ad Eugenio D'Angelo, Aiutante presso la Sezione Personale del Servizio Approvvigionamenti, collocato a riposo per limiti di età.

● **Marcia nuziale** - Per Vittorio Paone, Segretario della Sezione 15.a del Servizio Approvvigionamenti e per la gentile signorina Michelina Privitera. Felicitazioni e auguri.

● **Cicogna Express** - In casa dell'Operaio specializzato Teodosio Albani, della Tipolitografia del Servizio Approvvigionamenti, è giunta Brunella, alla quale auguriamo un mondo di cose belle.

(Dall'Ufficio Costruzioni Idroelettriche di Lecco)

● **Hanno lasciato l'U.C.I.** di Lecco per rientrare alle rispettive Sedi di provenienza, i dipendenti Augusto Silvi, Pasquale Sardella, Claudio Mastri, Enzo Simonetti, Mario Nugnes, Raimondo Fusco, ai quali va il saluto dei dirigenti e delle maestranze per il contributo da essi dato nella costruzione dell'impianto idroelettrico di Monastero.

● **Dopo le riuscite prove idrauliche** della galleria di derivazione, è ora in fase di ultimazione il montaggio del secondo gruppo turbina-alternatore della Centrale. (W.P.).

(Dagli Uffici)

● **Il Direttore Compartimentale di Roma**, ing. Gervasio, presenti le Autorità civili, militari e ferroviarie, oltre a numerosi ferrovieri e familiari, ha inaugurato a Civitavecchia dodici nuovi alloggi INA-Casa, ed altrettanti ad Avezzano. Hanno pronunciato discorsi di circostanza il rappresentante dell'INA-Casa e l'ing. Gervasio. I nuovi alloggi sono composti di 3 camere, ingresso, ampia cucina, bagno, cantina e servizio di riscaldamento centralizzato; l'assegnazione prevede la promessa di futura vendita. La spesa complessiva per gli alloggi di Civitavecchia è stata di L. 32.162.800, con un costo per vano di L. 536.047, mentre per quelli di Avezzano si sono spese L. 38.097.411, con un costo per vano di L. 634.957.

● **Per limiti di età** ha lasciato l'Azienda, dopo 44 anni di servizio, l'Applicato Capo Umberto Marjani, della Divisione Lavori di Roma. Agli auguri dei superiori, colleghi ed amici, uniamo anche i nostri fervidi e sinceri.

● **Binario dieci** - Emanuela, figlia dell'Ispettore Capo Antonio Martini, della Divisione Lavori di Roma, ha vinto una borsa di studio messa in palio dall'Opera di Previdenza delle F.S., per l'ottima votazione riportata nel conseguimento della licenza di Scuola Media. Vivi rallegramenti e tanti auguri.

(Dagli Impianti)

● **Una larga rappresentanza** della famiglia ferroviaria romana è convenuta a Tivoli, nel panoramico e suggestivo Hôtel delle Sirene, per festeggiare il Capo Stazione Superiore, cav. Tommaso Di Marco, titolare di Tivoli, che lascia il servizio dopo 42 anni di prestazione, per limiti di età. Alla «festa in famiglia», sono intervenuti, tra gli altri, il Sindaco della Città, dr. Codru Benedetti, che ha pronunciato felici parole di commiato e di ringraziamento a nome della cittadinanza tiburtina, seguito dal dr. Stanzione della Divisione Movimento e dall'ing. Fogliacco del 6° Riparto Movimento di Sulmona. Al collega Di Marco, ottimo amico e nostro assiduo lettore, i saluti e gli auguri affettuosi di «Voci».

● **Binario dieci** - La signorina Saisa Gorini, figlia del Capo Squadra della Linea Ivan Gorini, in servizio al 1° Tronco di Roma Termini, si è recentemente laureata, con brillante votazione, in Scienze Naturali, presso l'Ateneo romano. Alla neo dottoressa felicitazioni vivissime e tanti auguri di lieto avvenire.

Il Direttore Compartimentale di Venezia, ing. De Rosa, procede alla consegna dei premi per il Concorso Abbellimento Impianti.

CUNEO - Il Presepio allestito in occasione del Natale dal Gruppo «Ferrovieri Cattolici» di Cuneo nella ex-sala reale dell'impianto piemontese, premiato dall'ENAL cuneese con medaglia d'argento e diploma.

SCAMBI DI OSPITALITA'

● **Studentessa francese quindicenne,** propone scambio di ospitalità — per un mese — con coetanea italiana. Scrivere a: Geneviève Moras, 44 rue St. Jacques — **St. Jean de Luz** (France).

● **Studentessa francese, quindicenne,** propone scambio di ospitalità con coetanea italiana per giorni 15. Scrivere a: Béatrice Vatre, 4 rue de Bellevue — **Dijon** (France).

● **Studentessa francese diciottenne,** figlia di Capo Stazione S.N.C.F., propone scambio di ospitalità con coetanea italiana, residente in zona litoranea Napoli e dintorni, anche Capri. Scrivere a: Danielle Gueffier, **Gare de Peyroud** (Ardéche) (France).

● **Studentessa francese quindicenne,** figlia di Funzionario Ferrovie francesi, propone scambio di ospitalità, prossima estate, con coetanea residente Sicilia o Sardegna. Scrivere a: Marie Claude Boucheron « L'Escalade » — Corniche du Super Toulon — **Toulon** (Var.) (France).

RICHIESTA DI OSPITALITA'

● **Studente francese quattordicenne,** figlio di Funzionario S.N.C.F., cerca pensione presso famiglia Funzionario o Agente F.S. per soggiorno Roma, dal 1° al 15 Aprile prossimo. Scrivere a: Monsieur Andrée Pringuet — Chef d'étude Bureau de Normalisation des Chemins de Fer — 12 Boulevard Diderot — **Paris 12** — (France), specificando trattamento e compenso.

SCAMBIO DI CORRISPONDENZA

● **39enne funzionario F.S.,** cattolico, moglie e due bambini, desidererebbe avere corrispondenza con collega tedesco. Indirizzo: Vittorio Moro, via Lorenzo di Credi, 14 — Firenze.

■ TORINO

Red.: Dr. R. Marello T. 2089

● **Al D.L.F. di Torino,** in occasione della distribuzione dei pacchi-dono della Befana, alla presenza del Direttore Compartimentale, ing. Funghini, e delle maggiori autorità ferroviarie e cittadine, è stato inaugurato un nuovo salone al piano superiore della sede invernale. Durante la manifestazione i presenti hanno potuto visitare anche il nuovo, grandioso plastico, in avanzata fase di allestimento, dei treni in miniatura, pregevole opera dei componenti il Gruppo Fermodellisti; oltre ai trenini con le vetture e le motrici illuminate o con la locomotiva sbuffante, erano pure esposti in rilevante numero dei modelli di locomotori nazionali ed esteri.

● **In un noto ristorante di Chivasso,** gli amici hanno affettuosamente salutato l'ing. Stefano Picchione, Ispettore Capo, trasferito dalla Divisione al Servizio Movimento. Al suo posto è ritornato l'ing. Michele Galatola, al quale porgiamo il nostro cordiale « bentornato ». Ai due funzionari gli auguri di buon lavoro.

● **Ha lasciato l'Azienda per limiti di età,** dopo oltre 46 anni di lodevole servizio, il Segretario Superiore di 1.a cl. Giovanni Chiavario, Capo del 5° Reparto della Divisione Ragioneria. Noi gli auguriamo di continuare per tanti anni ancora a compiere le sue... mirabolanti gesta nei corsi d'acqua in cerca di pesci e nei boschi del Piemonte alla ricerca dei profumatissimi funghi. Anche il cav. Carlo Flecchia, Segretario Superiore di 1.a classe, da 42 anni in servizio presso la Divisione Commerciale e del Traffico, ha lasciato l'Azienda per limiti di età. I colleghi lo hanno affettuosamente salutato offrendogli un dono-ricordo. Inviamo al buon cav. Flecchia il nostro affettuoso augurio.

● **Dopo lunga malattia** è deceduto il Deviatore Biagio Genesio, della stazione di Bra. Gli amici dell'impianto di Carmagnola, dove il Genesio aveva in precedenza prestato servizio facendosi apprezzare da tutti per la sua bontà e diligenza, hanno raccolto - tramite la locale Sezione dell'A.N.C.R. - una somma fra superiori e colleghi del defunto, che è stata poi consegnata alla vedova dell'estinto. Ai familiari le espressioni del nostro cordoglio.

● **Binario dieci** - Maria Piera Martino, figlia del Deviatore Gioachino Martino in servizio alla stazione di Bistagno (Alessandria), pur avendo soltanto 13 anni, frequenta la 3.a Media ed è sempre stata promossa, in passato, con la media dell'otto. Quest'anno ha partecipato ad un Concorso biennale per una borsa di studio vincendolo brillantemente ed assicurando a papà Gioachino la bella somma di 60.000. Brava Maria Piera, rallegramenti e tanti auguri per sempre nuove, maggiori affermazioni.

● **Marcia nuziale** - Per Luciano Sina, Operaio qualificato di 1.a cl. all'Officina Materiale Rotabile e per la gentile signorina Carla Ferro Braje. Vivissime felicitazioni.

● **Cicogna Express** - Mario, a Mario Girino, Operaio q. p. di 1.a; Loredana, a Sebastiano Oliva, Operaio q. di 1.a; Onofrio, a Pasquale Virone, Capo Tecnico di 1.a; Flavio, a Giuseppe Avila, Operaio p., tutti delle Officine Materiale Rotabile. Rallegramenti ed auguri.

■ TRIESTE

Red.: L. De Leonardis T. 305

● **Hanno lasciato il servizio** per limiti di età il Capo Stazione Superiore Domenico Biasutti della stazione di Gemona, l'A. Applicato Tommaso Bruciapaglia della Divisione Ragioneria, il Manovale Giacomo Cassano del Deposito Locomotive di Trieste C.le, l'Assistente Pr.le di Stazione Francesco De Bernardi della stazione di Trieste C.le, il Capo Stazione Pr.le Natale Pascotto della stazione di Portogruaro, il Capo Gestione Pr.le Andrea Sanzin della stazione di Trieste C.M. e il Capo Telegrafista Pr.le Bruno Zacutti della stazione di Trieste C.le. A tutti gli auguri vivissimi del nostro giornale.

● **E' deceduto,** dopo breve malattia, a soli 21 giorni dalla scomparsa della moglie, il Capo Deposito Pr.le a riposo Ernesto Pisani, che per molti anni prestò la sua opera al Deposito Locomotive di Trieste Campo Marzio. Ai familiari le più sentite condoglianze.

■ VENEZIA

Red.: F. Poli T. 3209

● **Nel salone delle conferenze** del Palazzo Compartimentale delle F.S. è avvenuta la premiazione dei partecipanti al Concorso Abbellimento floreale degli Impianti Ferroviari. Presenti le Autorità cittadine e ferroviarie, il Direttore Compartimentale, ing. De Rosa, dopo i saluti agli intervenuti, ha ricordato l'opera svolta da tutti per rendere sempre accoglienti le nostre stazioni, tanto da ottenere l'unanime apprezzamento dei viaggiatori. Successivamente si procedeva alla distribuzione dei premi: il primo toccava alla stazione di Feltre, seguita nell'ordine da Sacile, Pianzano, Casarza, Dolo, Pordenone, Belluno, Bassano, Ponte delle Alpi e S. Donà di Piave.

● **Hanno lasciato il servizio** per limiti di età il Capo Stazione Pr.le Andrea Bizzotto e il Capo Gestione Mario Marzola, entrambi dela stazione di Bassano del Grappa. Nell'occasione colleghi ed amici si sono riuniti nella sede del D.L.F. per porgere il loro augurio ai due pensionati. Anche da parte nostra gli auguri fervidi di lunga e serena quiescenza.

● **Marcia nuziale** - Per Carlo Salvadego, Capo Stazione di 1.a cl. a Padova C.le, e per la gentile signorina Lucia Rolma. Felicitazioni.

● **Cicogna Express** - Lorenzo, al Capo Gestione Gustavo Castelli; Nicoletta, al Capo Gestione Giacomo Baracco, entrambi della stazione di Padova. Felicitazioni ed auguri.

■ VERONA

Red. Dr. R. Campagnari T. 2247

● **Vivamente festeggiato** da colleghi e dipendenti, ha lasciato il servizio il cav. Manfredo D'Ettore, Capo Stazione Sovrintendente, dirigente il Reparto Movimento di Bolzano. Il cav. D'Ettore è un anziano della rotaria: 45 anni di attività, durante i quali più di qualche generazione si è avvicendata nei ranghi dell'Azienda. Al benemerito funzionario, noto per la sua competenza e rettitudine, giungano i cordiali auguri di « Voci della Rotaia ».

ALLA MOSTRA DEL MOBILIO IMEA - CARRARA

L. 210.000 L. 340.000

Aperta anche festivi. Visitatela. Due mesi di vendite speciali per cambio locali. Anche a rate senza cambiali in banca. Consegna ovunque gratis, Preannunciate visita telefono 22.47. Servizio auto stazione. Chiedete catalogo a colori VR/2 inviando L. 200 in francobolli alla MOSTRA DEI MOBILI ETERNI IMEA-CARRARA

L'arte di ricevere

Più passa il tempo e più semplice naturale e disinvolto diventa il modo di « ricevere » in casa propria. Qualche decennio fa le signore rimanevano in casa un giorno stabilito della settimana a disposizione di chi desiderasse vederle. Poi dagli Stati Uniti, dove è tutt'ora diffusissima, giunse la moda dei cocktails: dalle 7 alle 10 di sera un gran numero di persone convocate con complicati cartoncini d'invito si aggiravano per la casa dei loro ospiti, come anime in pena, andavano e venivano nella gran confusione, ognuno provvisto del suo bicchiere con il cocktail ma senza poter scambiare due chiacchiere. Oggi, fortunatamente, la gente cerca di incontrarsi, di trascorrere insieme qualche ora per parlare, conoscersi meglio, scambiarsi idee e impressioni. Questa nuova maniera di concepire le riunioni di amici influenza naturalmente anche il modo di organizzare le serate e di accogliere gli ospiti. Gli inviti, anzitutto, si faranno telefonicamente e saranno suggeriti da uno spunto simpatico e divertente: le pellicole girate durante l'estate a rivedere tutti insieme, l'arrivo di un amico comune da tempo assente dalla città, i nuovi dischi appena giunti dall'estero, un personaggio famoso da far conoscere ai propri amici, o, più semplicemente, il desiderio di vedersi e stare insieme.

Il cocktail è stato sostituito dalla cena fredda, e tutto dovrà essere naturale, spontaneo, e dare agli ospiti una piacevole sensazione di benessere, metterli a loro completo agio: cosa difficilissima da ottenere e che sotto l'apparenza della naturalezza nasconde una perfetta, pignolissima organizzazione. Gli ospiti saranno scelti con cura: qualche persona decorativa ed elegante, anche se poco ciarliera, un paio di persone con un'attività insolita ed interessante e che abbiano quindi qualcosa di inedito da raccontare, una piccola rappresentanza di giovani e quelle tre o quattro persone capaci di « tener su » una serata con la loro conversazione brillante. Bisognerà far attenzione a non invitare persone che nutrano una reciproca antipatia, perchè nonostante la presenza degli altri ospiti, l'atmosfera si farebbe presto piuttosto tesa. Gli invitati, man mano che arrivano, non vanno oppressi e confusi con presentazioni collettive che sono, fra l'altro, incomprensibili nella maggior parte dei casi, ma debbono essere abilmente pilotati verso le due o tre persone con cui più facilmente possano affiatarsi o che conoscono già. Inoltre non bisogna subissarli con offerte insistenti di aperitivi ma dopo aver disposto ghiaccio, bibite, tartine, seltz su un tavolo o su un carrello si lascerà che si servano da soli. Abbiate a disposizione l'ultimo romanzo, l'ultimo disco alla moda, il giornale con l'articolo esplosivo e metteteli bene in vista: serviranno di spunto per le discussioni e le conversazioni più animate.

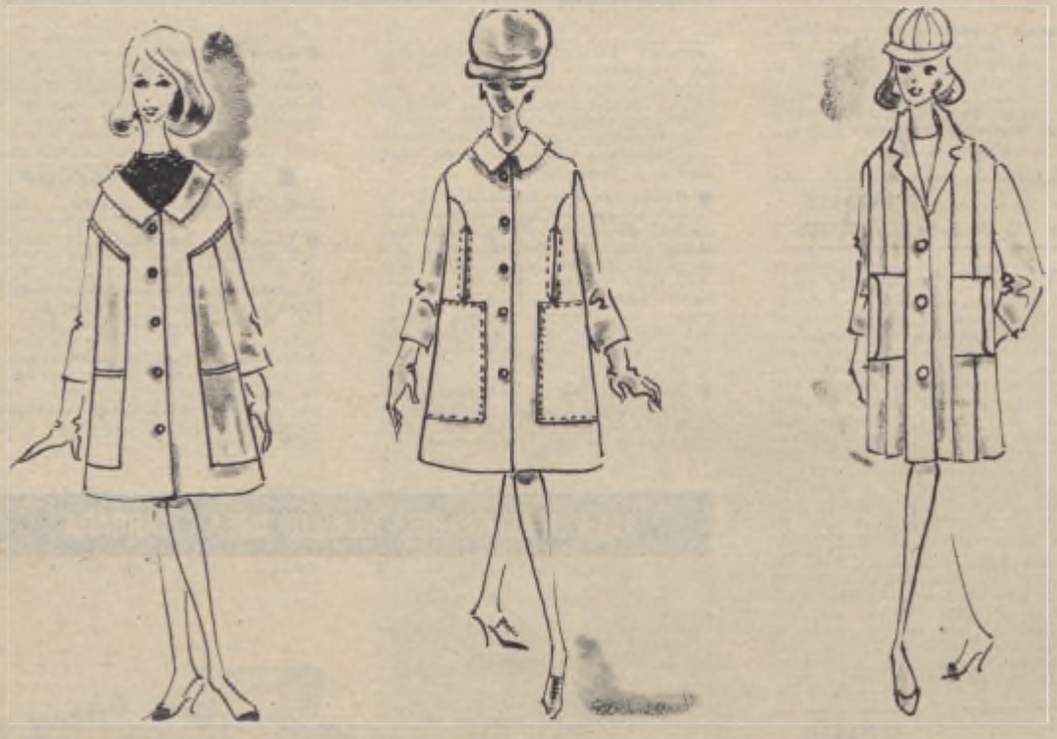
Se la casa lo consente, gli ospiti (di solito una dozzina, più o meno), ceneranno seduti e ovviamente la riuscita di quest'importante parte della serata dipenderà dall'accorta disposizione dei posti a tavola, da un menu inedito (niente piatti da ristorante, tipo brodini, arrosti, ecc. ma un menu regionale ad esempio, o rustico) e da un servizio ineccepibile ma non « inamidato » o da pranzo ufficiale. Non ci sarà niente di male, ma andrà a tutto vantaggio dell'affiatamento, se i commensali si passeranno a vicenda il sale o il vino. Se il posto per la tavolata manca, si disporrà tutto il necessario su un tavolo o su un buffet, e gli ospiti, aiutati dalla padrona di casa, si serviranno da soli. A evitare difficoltà e complicazioni i cibi non avranno sughi e potranno essere tagliati anche senza coltello.

L'ospite va stuzzicato e incuriosito con una specialità, con una primizia, ma offrendogli il suo piatto prediletto gli si farà sentire la simpatia che la padrona di casa ha per lui (o per lei).

La padrona di casa dal canto suo, dovrà annullarsi: silenziosamente non penserà che al benessere dei suoi invitati. Senza affannarsi e senza chiedere aiuto all'uno o all'altro, porgerà portacenere e sigarette al momento opportuno, rifornirà il bar, ravviverà le conversazioni che languiscono. Dal che si può dedurre che ricevere è sì un'arte, ma anche una fatica e una vera e propria vocazione che implica disposizione naturale e un senso straordinariamente sviluppato dell'organizzazione.

Maria PIA

I modelli di Mara Bottari



Paltoncino di lana a linea svasata in color rosso rubino. La scollatura è molto aperta. L'attaccatura molto bassa delle maniche segue la rotondità del collo. Le tasche sono inserite nel taglio che scende dal giro manica. Da portare con blusa di persiano nero.

Di taglio sportivo questo soprabito in lana di cammello. Semplice nella linea, presenta il particolare dei tasconi sovrapposti e delle tasche verticali interne.

Primaverile soprabito in velluto a coste larghe color senape. Linea diritta. Scendono dalla spalla due piegoni che vengono fermati dalle tasche e si aprono nel fondo. Sulle tasche pattine verticali. Bottoni dorati. Berretto della medesima stoffa alla fantina.

Libreria

Una interessante pubblicazione che favorisce l'esatta interpretazione delle leggi e dei regolamenti che si riferiscono ai compiti de' « Il Dirigente del Deposito Personale Viaggiante », è stata recentemente portata a termine dal dr. Paride Patelli e dal rag. Giovanni Pucci del Servizio Movimento.

Il nuovo volume — in elegante veste tipografica — dopo una precisa rassegna dei compiti che spettano ai Capi Personale Viaggiante, passa ad illustrare i vari argomenti che interessano il loro lavoro: disciplina delle prestazioni del personale dell'Azienda Autonoma delle F.S., fabbisogni organici del personale di scorta ai treni, turni grafici e numerici, composizione delle squadre di scorta ai convogli, distribuzione del personale viaggiante e rendimenti effettivi del personale di scorta, viaggi di sorveglianza, situazione numerica del personale e statistica del lavoro degli Uffici dei Depositi P.V. Gli Autori dedicano poi adeguate illustrazioni alle disposizioni dello Stato Giuridico, a quelle sulle competenze accessorie e relative liquidazioni, sul rilascio delle concessioni di viaggio, sulla gestione dei moduli per esazioni ad uso del personale addetto alla controlleria sui treni, sugli infortuni, la gestione bagni, ecc.

Insomma, i dirigenti dei Depositi P.V. potranno trovare nella pubblicazione un efficace ausilio per lo svolgimento del loro lavoro.

Chi desidera acquistare l'opera — messa in vendita al prezzo di L. 1.700 — deve rivolgersi al dr. Paride Patelli, Direzione Generale F.S., Servizio Movimento, Ufficio 5° Roma.

Filatelia

FILATELIA FERROVIARIA — Per chi ha interesse ad aggiornare la raccolta tematica ferroviaria con le ultime emissioni, riportiamo in breve riassunto il servizio comparso sul confratello « La Vie du Rail ».

La FRANCIA ha emesso il 2 giugno u.s. un francobollo da Fr. 0,15 + 0,05 a beneficio della Croce Rossa dedicato a Denis Papin inventore della macchina a vapore.

Anche la COREA DEL NORD, su un francobollo da 5 chun ha riprodotto un treno carico di carbone.

Il BELGIO ha dedicato un nuovo valore da 24 Fr. all'antica Stazione ferroviaria di Bruxelles.

La SVIZZERA ha emesso il 19 marzo un francobollo da 20 c. per commemorare il cinquantenario della Stazione di Jungfranjock che è una delle più alte Stazioni del mondo (3454 m.)

L'UNGHERIA ha ricordato il 14° Congresso dei Ferrovieri Esperantisti con un valore da 1 Fiorino.

Gli STATI UNITI, durante la Fiera - Esposizione Mondiale del XXI Secolo, che ha avuto luogo nello Stato di Washington dal 21 aprile al 21 ottobre, ha commemorato con un francobollo da 4 cents il « Monorotaia » treno dell'avvenire, in funzione nella Mostra stessa.

Le ferrovie della RHODESIA E NYASSA hanno avuto dedicato un valore da 9 d.

Anche la MALACCA ed il SELANGOR commemoranno le ferrovie della « Costa Est » (Kelantan) con un francobollo da 8 c.

Infine, l'URUGUAY ha emesso nel 1962 un francobollo per pacchi postali da 0,50 c. raffigurante un treno.

REPUBBLICA DI S. MARINO. — La prima serie del 1963 che vede la luce in Italia è quella dedicata alla « Storia della Navigazione » uscita il 10 gennaio come è stato già annunciato; i francobolli sono una pregevole opera del Prof. Corrado Mancioli. Ne riportiamo i soggetti:

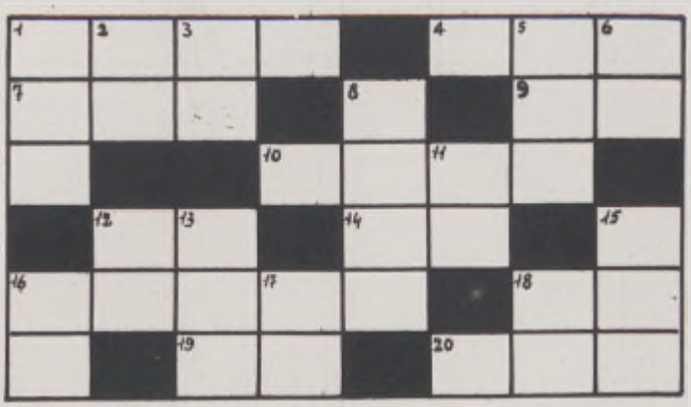
L. 1, nave dell'antico Egitto; L. 2 Triera greca del II secolo; L. 3 Triremi Romana; L. 4 Nave Vichinga; L. 5 Caravella S. Maria di Colombo; L. 10 Caracca del 1950; L. 30, Galea del 1600; L. 60, Vascello Inglese del 1637; L. 70, Vascello Danese del 1750; L. 115, Fregata del 1850.

Da San Marino sono altresì annunciate per il corrente anno: una serie di 5 valori (farfalle); una dedicata a Raffaello Sanzio da Urbino e una a ricordo delle giostre e tornei italiani.

Dino BONCOMPAGNI

Cruciverba sillabico

(F. MUCCIO)



ORIZZONTALI: 1) Dovrebbe esserlo un amico. 4) Il caffè del diabetico. 7) Parte del vulcano. 9) Sacerdote del Tibet. 10) In Arabia è solito predicarvi il muezzin. 12) Pronome. 14) Preposizione. 16) Quello dei pesi è tutt'oggi praticato. 18) Il nome di Paoli. 19) Popolare comico italiano. 20) Incendiò Roma.

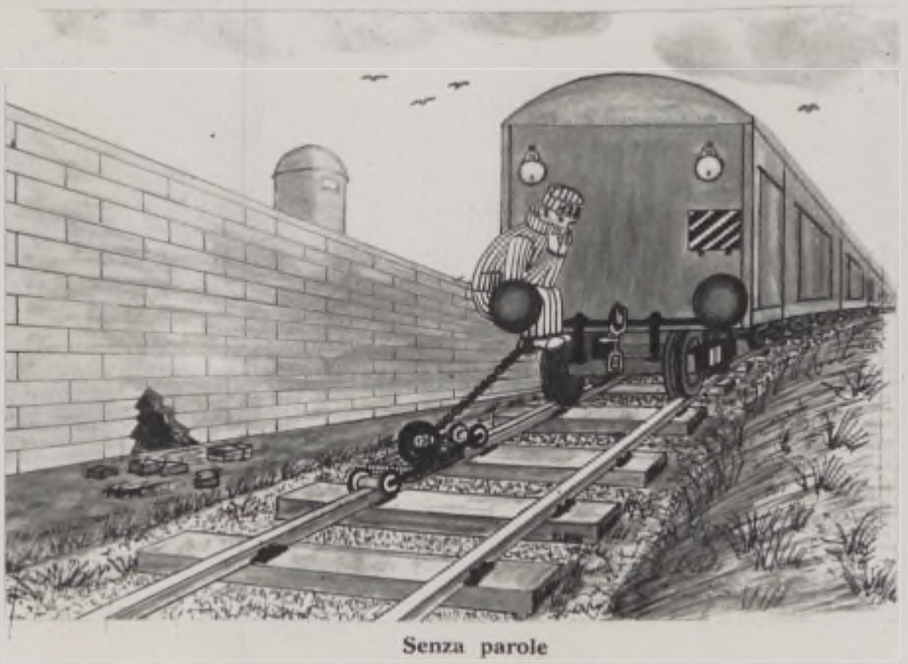
VERTICALI: 1) Famoso filosofo greco. 2) E' frequente tra i tipi collerici. 3) Il verbo dei generosi. 5) ..... difficilmente può star bene. 6) Fu definita « Caput mundi ». 8) Vantaggio. 11) Nelle botteghe non manca mai. 12) Preposizione. 13) Rinvenuto. 15) Si usa in guerra. 16) Non bastano mai. 17) Nel viso. 18) E' famoso quello di Francia.

(Per la soluzione vedi in basso)

Umorismo

— Non si è mai capito perché a questo punto i treni deraglino sempre.

— To', la giraffa!
— Stai zitta, pettegola. Non sai che viaggio in incognito?

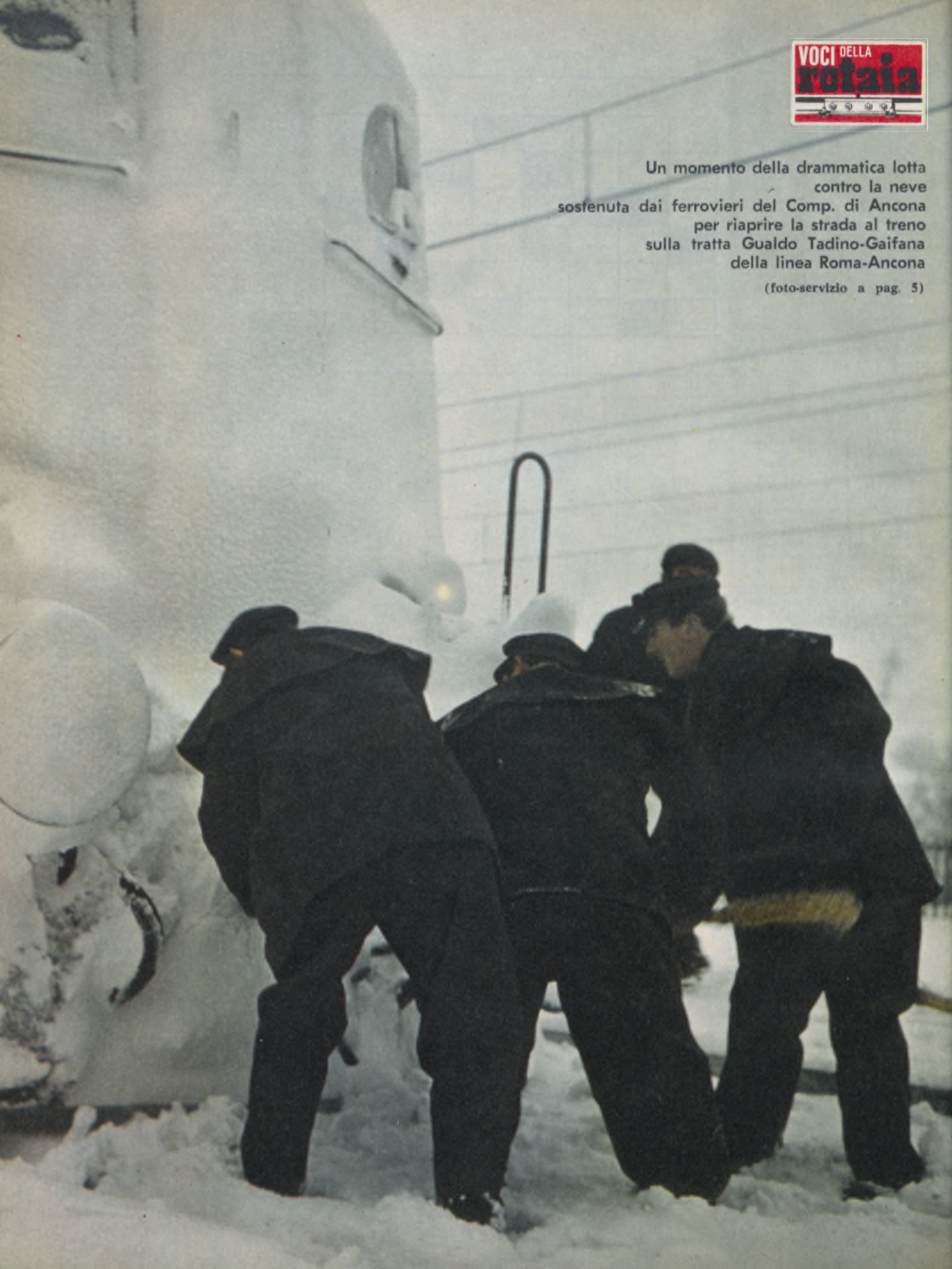


Senza parole

SOLUZIONE CRUCIVERBA

DI	■	■	TO	TO	■	NE	NE
GOL	LE	VA	MEN	TO	■	GI	NO
■	AL	TRO	CON	■	TRO	■	CAN
TE	■	■	MI	NA	RE	TO	■
CRA	TE	RE	■	TOR	■	LA	MA
LO	LI	DA	LE	■	A	MA	RO

VOCI DELLA rotaia



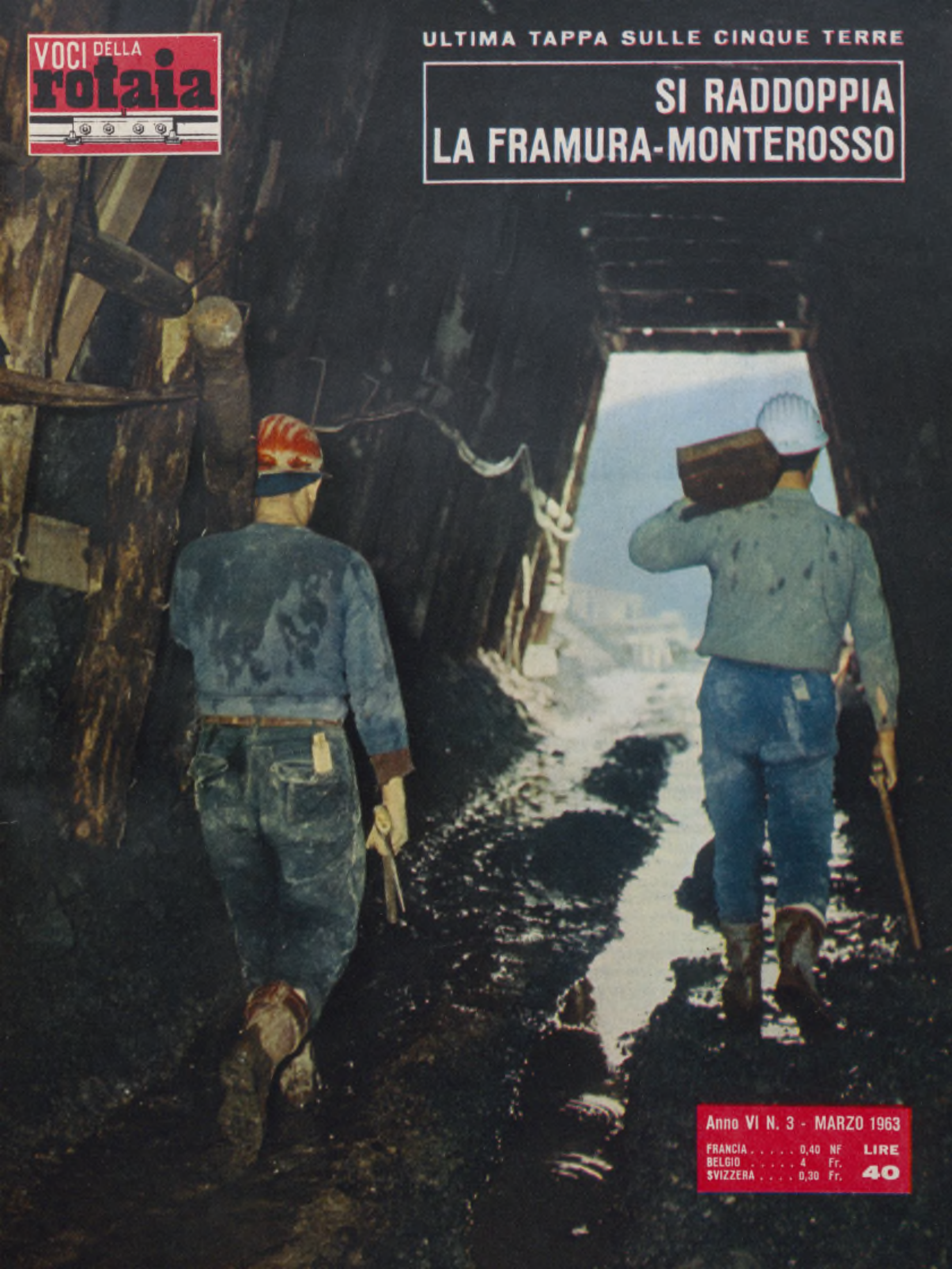
Un momento della drammatica lotta
contro la neve
sostenuta dai ferrovieri del Comp. di Ancona
per riaprire la strada al treno
sulla tratta Gualdo Tadino-Gaifana
della linea Roma-Ancona

(foto-servizio a pag. 5)

VOCI DELLA rotaia

ULTIMA TAPPA SULLE CINQUE TERRE

SI RADDOPPIA LA FRAMURA-MONTEROSSO



Anno VI N. 3 - MARZO 1963

FRANCIA . . . . . 0,40 NF
BELGIO . . . . . 4 Fr.
SVIZZERA . . . . 0,30 Fr.

LIRE 40

VOCI DELLA rotaia

ANNO VI - N. 3 - MARZO 1963

PERIODICO MENSILE

Sped. Abbon. Post. Gr. III

Direzione, Redazione, Amministrazione, Pubblicità: Piazza della Croce Rossa - Roma - Telefono TETI: 861.312.

Direttore Responsabile: Mario Pellegrino - **Redazione:** Alberto Ciambricco (Redattore-capo), Mario Alberto Tuninetti, Mario Casacci.

Il materiale, pubblicato o no, non si restituisce. La proprietà letteraria ed artistica è riservata. La direzione non è impegnata dalle opinioni espresse negli articoli firmati.

Stampatore: ROTOCOLOR - Via Tiburtina 1094 - Roma - Tel. 419.440. Registrato al Tribunale di Roma con D. n. 6041 del 9-11-1957.

ABBONAMENTI ANNUI

« VOCI DELLA ROTAIA »: Italia L. 400 - Francia NF 5 - « VOCI DELLA ROTAIA » e « LA VIE DU RAIL »: Italia L. 5.200 - Francia NF 30 - Belgio Fr. 435. I relativi versamenti devono essere effettuati sul C/C postale n° 1/28424, intestato a: Servizio Ragioneria F.S. - Periodico Aziendale « Voci della Rotaia » - Direzione Generale F.S. - Roma.

ALTRE PUBBLICAZIONI FERROVIARIE

BOLLETTINO FFS (Ferrovie Federali Svizzere) in lingua italiana Fr. s. 8 (L. 1220). Il relativo versamento deve essere effettuato con vaglia postale intestato alla Amministrazione di « Voci della Rotaia », Periodico Aziendale F.S. - Piazza Croce Rossa, Roma; oppure, direttamente, a mezzo vaglia postale internazionale, intestato a: Segretario Generale F.F.S. Cheques Post 4930, Berna (Svizzera).

IN COPERTINA

Sulle cinque terre sono iniziati i lavori per il raddoppio del binario tra Framura e Monterosso. Sui 10 km di linea da raddoppiare, si dovranno costruire ben 8500 metri di gallerie. Nella foto, si lavora nella galleria Rossola, tra Bonassola e Levanto.

Fotocolor di G. Marinelli

PROVARE UNA PORTATILE VUOL DIRE

osservarne le dimensioni e il peso
saggiare la scorrevolezza del carrello
sentire come scattano i suoi tasti
contare il numero dei suoi servizi
assicurarsi se è robusta o no
analizzare la chiarezza dei segni
verificare l'allineamento delle righe
controllare se scrive anche inclinata
guardare se le copie sono nitide
sperimentare tutti i suoi comandi
vedere se entra ed esce facilmente dalla sua valigetta, **domandare** quanto costa - e alla fine
ACQUISTARE UNA
LETTERA 22

Olivetti Lettera 22

Prezzo lire **42.000** + I.G.E.

Lettere al Giornale

Quelli di Calcedonia

Dal 1937 al 1939 ho prestato servizio in Africa con la XV legione Ferroviaria. Nei pressi di Dire Daua, in mezzo alla foresta, attrezzammo una fornace per la produzione della calce: la località in cui lavoravamo prese il nome di Calcedonia. Vorrei invitare i compagni che stavano a Calcedonia a prendere contatto con me: penso che infatti gran parte di loro siano ancora in servizio nella nostra Azienda. Grazie. **Oreste Napoli - Deposito Locomotive Napoli Smistamento.**

Acquisti a "La Provvida"

Il Macchinista Angelo Dosio del D. L. di Milano ci ha scritto lamentando il fatto che, dopo essersi procurato il nuovo libretto di credito istituito dalla gestione « La Provvida » al precipuo scopo di provvedere all'acquisto di effetti di vestiario, è poi venuto a sapere che a Milano non esiste un negozio di tessili. In particolare, egli se ne duole perchè nel volantino pubblicitario relativo alla istituzione del libretto di credito, si indicava genericamente la possibilità di acquisto di tessuti e confezioni e non si precisava che esistono solo cinque negozi in tutta Italia per la vendita di tali prodotti, e precisamente a Venezia, Torino, Bologna, Roma, Napoli. In tal caso egli non avrebbe richiesto il libretto di credito, che ora invece dovrà esaurire acquistando prodotti alimentari.

A noi sembra che l'obiezione del nostro lettore abbia un certo fondamento e comprendiamo, pertanto, i motivi del suo disappunto. Abbiamo interpellato in proposito l'Ufficio Centrale « La Provvida » che, mentre ha espresso il suo rammarico per quanto è capitato al nostro Macchinista, ha fatto presente che il volantino pubblicitario, destinato ad illustrare le finalità perseguite dalla Gestione non poteva contenere, per mancanza di spazio, l'elenco dei 17 negozi di tessuti e dei circa 300 negozi viveri che « La Provvida » gestisce in tutta Italia.

Tra l'altro ci è stato precisato che la Gestione ha in programma la istituzione, al più presto possibile, di un negozio tessili a Milano.

Freddo al "Villaggio Angelini"

Cara « Voci »,

siamo un folto gruppo di ferrovieri e desideriamo parteciparti alcuni inconvenienti che affliggono il Villaggio Angelini, dove abbiamo la ventura di abitare.

La via d'accesso e le vie interne, che immettono nel complesso edilizio, si trovano in uno stato deplorevole di abbandono, con profonde buche, che nei giorni di pioggia diventano tanti laghetti grigi e fangosi.

In molti appartamenti si lamentano difetti negli impianti idrici. Questo è appunto il caso dell'Isolato 1, dove cinquanta famiglie, pur insorgendo in massa con una vibrata protesta collettiva, hanno avuto la magra consolazione di ricevere le frequenti visite di molti assistenti e tecnici il cui unico compito è stato quello di osservare, accertare e riferire. Intanto, per alcuni, l'inverno scorre lento nella fredda contemplazione dei termosifoni.

Quando si provvederà ad assicurare una funzionale manutenzione delle nostre case?

Assegni familiari

Nella nostra Azienda, per aver diritto agli assegni familiari per genitori a carico, questi devono raggiungere l'età di 75 anni. Non sarebbe giusto concedere questi assegni quando la madre raggiunge 55 anni ed il padre 65, come avviene nelle imprese private? Da cosa è giustificata una simile disparità di trattamento? **Antonio Zecchillo - A. Macchinista del Deposito Locomotive di Foggia.**

Onorificenze

Caro Direttore,

sono, come Lei sa, il solo corrispondente di « Voci » che fa parte, e se ne vanta, della Fanteria Ferroviaria, vale a dire del personale dell'esercizio.

Orbene, molti di questi « Fanti » di tutti i gradi, si sono rivolti a me, appunto nella mia qualità di corrispondente del Giornale Aziendale, lamentando il decadere della antica e gentile consuetudine, per cui un tempo si usava conferire qualche onorificenza anche al personale del servizio attivo, specie in « articulo quiescientiae ».

Completamente sprovveduto e negato, lo confesso, per le questioni burocratiche, ho cercato, per dovere d'ufficio, di informarmi in materia senza praticamente venire a capo di nulla.

Le sarei grato, Signor Direttore, se volesse pubblicare, con un commento redazionale e qualche notizia, queste righe.

Saranno lette, Le assicuro, con grande, grandissimo interesse, dalla maggior parte dei colleghi di cui conosco la psicologia. E ciò farà loro, a mio modesto avviso, molto onore dimostrandosi così che il ferroviere non è, come da molti grossolanamente si vuole, avido soltanto di aumenti salariali e promozioni, ma conserva ancora, in tempo di così scarsa spiritualità, il giusto e umano desiderio di un riconoscimento del tutto onorifico da parte del suo Grande Principale, fedelmente servito per tanti anni: lo Stato. **Domenico Loffredo - Redattore Comp.le di Roma.**

N.d.R. - *Ci sembra non vi sia molto da aggiungere alla lettera del collega Loffredo: secondo noi è giusto che al personale dell'esercizio siano assegnate — in misura pari se non superiore a quello degli Uffici — le onorificenze di cui annualmente dispone l'Azienda.*

SI RADDOPPIA
LA FRAMURA-MONTEROSSO

ULTIMA TAPPA NELLE 5 TERRE

In alto: la costa vista dalla passeggiata a mare di Bonassola. Qui sopra: la zona in cui sorgerà la nuova stazione di Levanto, vista dall'imbocco della galleria Rossola. Sotto: il litorale di Bonassola

Sulle Cinque Terre fervono di nuovo i lavori per il completamento del raddoppio: tre anni ancora e l'opera sarà ultimata. In questa ultima fase, più ancora che nelle precedenti, non sarà possibile procedere ad un ritmo molto intenso. Le condizioni di lavoro sono oltremodo difficili in questa zona, quasi in bilico tra la montagna e il mare, su una striscia di terra così esigua che finora non è stato possibile costruirvi neppure una strada: e si tratta di costruire gallerie in roccia o in terreno franoso pieno di infiltrazioni d'acqua, ponti e viadotti senza interrompere la circolazione dei treni e senza poter contare sull'allacciamento stradale con l'entroterra.

Tutto era pronto da tempo per dare l'avvio alla terza ed ultima fase: definiti i tracciati, progettate le opere d'arte, stabiliti i tempi di realizzazione. E non appena ne è stato definito il finanziamento (nel quadro degli stanziamenti previsti dal piano decennale) i progetti sono entrati immediatamente in fase di realizzazione: nei dieci chilometri da Framura a Monterosso, la suggestiva costa delle Cinque Terre assume ogni giorno di più l'aspetto movimentato di un cantiere. Non si tratta qui di un semplice allungamento della sede ferroviaria: la particolare natura accidentata del suolo impone una vasta mole di lavori che in qualche punto cambieranno addirittura l'aspetto del paesaggio.

Le nuove stazioni di Levanto e Bonassola ad esempio (sia in accoglimento delle richieste dei Comuni locali e sia per conseguire un tracciato migliore dal punto di vista tecnico e di esercizio) sorgeranno a monte degli abitati relativi. Pertanto, le aree ferroviarie litoranee saranno abbandonate per consentire una migliore sistemazione urbanistica delle cittadine e una eventuale utilizzazione a fini turistici.

Per conseguire questo risultato, la nuova sede ferroviaria, fin dalla stazione di Framura, situata all'inizio del tratto di linea da raddoppiare, si addentrerà in

sotterraneo abbandonando completamente la vecchia galleria ora in esercizio e raggiungendo, attraverso la nuova galleria Monte Brino, lunga 2500 metri, la nuova stazione di Bonassola che sorgerà nella zona prospiciente l'antico castello medievale che, dall'alto di un promontorio, domina la ridente cittadina.

L'accostamento sarà reso quanto meno stridente possibile e saranno le nuove opere che, con rispettosa sottomissione, si adegueranno alla maestà dell'antico maniero.

Dopo il breve tratto allo scoperto di Bonassola, la linea s'immergerà nuovamente in una galleria lunga 2550 metri (chiamata Rossola) e sbucherà all'aperto nella nuova stazione di Levanto. Qui, al contrario di Bonassola, la zona ove sorgerà la nuova stazione è (per questi luoghi) insolitamente ampia: la linea taglia trasversalmente la larga vallata del Ghiararo e corre alta sui terreni e strade circostanti facilitando le comunicazioni viarie che possono facilmente sottopassare la nuova sede ferroviaria.

La località, dominata dall'alto dal convento dei Padri Cappuccini, assumerà, a lavori ultimati, un notevole sviluppo edilizio, data la vicinanza di estese aree fabbricabili, e potrà così alleggerire l'attuale pressante richiesta di abitazioni nella zona a mare della città, la quale, quindi, avrà agio di meglio svolgere la sua funzione turistico-alberghiera.

Lasciata la nuova stazione di Levanto, che sorgerà per circa 500 metri a cielo aperto e per la restante parte all'interno delle gallerie ad essa adiacenti, il nostro viaggio proseguirà entro una terza galleria (chiamata Nuova Mesco) e lunga 3350 metri.

Tale galleria, che fino oltre la sua metà è a due e a tre binari, verso la fine si riduce ad un solo binario poiché, nel suo ultimo tratto, sarà parzialmente utilizzata la vecchia galleria Mesco.

All'uscita ci troviamo nella stazione di Monterosso, dove sono previste alcune opere di allargamento della vecchia sede e di una galleria. Qui sarà posta la parola fine ai lavori del raddoppio entro il primo semestre dell'anno 1966.

Nelle stazioni di Framura, Bonassola e Levanto, oltre ai nuovi fabbricati per il servizio viaggiatori, saranno costruiti fabbricati alloggi sia per il personale che dovrà abbandonare gli impianti attuali e sia per quello che verrà qui assegnato in relazione alle accresciute necessità dell'esercizio in dipendenza della maggiore lunghezza della linea e dell'aumento del traffico.

Nel complesso, su 10 Km. di linea da raddoppiare per cui sono stati stanziati 10.830 milioni di lire, si dovranno costruire oltre 8500 metri di gallerie e 900 metri di piazzali esterni. Si dovranno inoltre sistemare 600 metri dei piazzali già esistenti a Framura ed a Monterosso.

I fabbricati per il servizio dei viaggiatori da costruirsi « ex novo » avranno un volume totale di 7000 metri cubi, mentre i fabbricati ad uso alloggi misureranno 17500 metri cubi per un complesso di 34 alloggi. Le principali quantità di lavori che necessiteranno risultano dalle seguenti cifre:

Scavi e demolizioni, mc. 850.000; conglomerati, mc. 210.000; murature di mattoni, mc. 60.000; acciaio per cemento armato e travi, ql. 18.000; giornate lavorative di operaio, n. 1.600.000.

Ed ora al lavoro. Il nostro appuntamento è tra tre anni, qui, sulla Riviera di Levante, al nastro inaugurale del raddoppio.

Luigi MISITI

In alto: si applicano le centine alla galleria Vecchia Mesco. Di fianco: un sopraluogo dell'ing. Misiti (a capo scoperto), dirigente dei lavori del raddoppio, nella galleria Rossola

ADDIO, POGGIOREALE

L'ultimo treno parte da Poggioreale Campagna (foto 1): **da domani tutti i convogli provenienti dalla Jugoslavia affluiranno alla nuova grande stazione di Poggioreale del Carso. Quando al termine del conflitto il transito di confine fu portato da Sesana a Poggioreale Campagna, gli uffici di stazione furono sistemati provvisoriamente su carri e bagagliai. Poi gli alleati misero a disposizione tre grandi baracche. Era anche questo un ripiego provvisorio: doveva durare un anno ed è du-**

dalle scaffalature. Piangevano, imploravano, pregavano le donne in lingue e dialetti i più incomprensibili. Non era insolito vedere un ferroviere dividere la sua magra colazione con loro. Arrivavano qui sino a cento profughi al giorno che poi venivano avviati nei campi di concentramento, dai quali venivano smistati in Egitto o in altri paesi orientali. Quando c'è stata l'ultima invasione? Neanche una decina di giorni fa ».

« Malgrado tutte le difficoltà e le vicissitu-

TAZIONE DI CAMPAGNA

Poggioreale Campagna è stata, dal dopoguerra ad oggi, il più importante transito ferroviario italo-jugoslavo. Il traffico si svolgeva su sette binari e con una media di 23 treni viaggiatori e 87 treni merci ordinari al giorno. I carri in transito erano passati dai 100-150 di fine guerra agli 800-900 carri al giorno di questi ultimi anni. I ferrovieri in servizio al transito hanno per lunghi anni svolto il loro impegnativo lavoro in condizioni difficili. In effetti non esisteva più a Campagna una vera e propria stazione. Solo la dirigenza del movimento era sistemata alla bene e meglio in una angusta casupola, una volta adibita a magazzino. In seguito era stato costruito un modesto edificio dove avevano trovato posto gli uffici di dogana italiani e jugoslavi.

L'azienda non ignorava questa situazione, ma avendo in progetto la sistemazione, oggi realizzata, dell'intero nodo di Poggioreale con la soppressione definitiva della stazione di Campagna, non poteva realizzare delle opere che sarebbero servite solo per qualche anno.

rato invece 17. La stazione prese l'aspetto che conserva tutt'oggi: all'esterno, di una grande « bidonville » e all'interno di un villaggio western americano (foto 2, 3 e 4). Quando entriamo all'interno della baracca su cui troneggia pomposamente la scritta « Sala d'aspetto - Biglietteria - Gestioni » si accentua questa atmosfera vagamente avventurosa. Nei lunghi corridoi su cui si aprono i box in legno che dividono i vari uffici neanche i consueti manifesti, orari ed avvisi caratteristici di ogni nostra stazione, ci tolgono questa impressione. Anche per i ferrovieri che per lunghi anni hanno lavorato qui è stata come una lunga avventura: molto meno fantasiosa e molto più dura. « Una avventura, ci racconta il capogestione principale dell'agenzia doganale Gigante Ezzelino, che si chiamava disagio, freddo, sacrificio, imprevisti di ogni genere e di ogni natura. Pioveva all'interno delle baracche, vi facevano il nido le vipere, l'antidiluviana stufa (foto 5) riusciva a malapena a non farci congelare, mentre fuori la temperatura scendeva a dieci, quindici gradi sotto zero e la bora infuriava a cento e più all'ora; ... ».

« Ma la vera avventura era quando le baracche venivano invase dagli apolidi espulsi dalle autorità jugoslave. Allora decine e decine di turchi, arabi, afgani, russi bianchi, ebrei polacchi, zingari di varie stirpi e tribù, prendevano possesso di ogni cosa. Bambini incredibilmente sporchi, laceri e scalzi spuntavano dappertutto: sotto i tavoli, addirittura

dini — mi assicura il capostazione titolare sig. Laterza mentre vicino a lui il delegato jugoslavo sig. Zdenko annuisce sorridendo (foto 6) — eravamo come una numerosa famiglia e grazie a questa compattezza abbiamo superato tutte le difficoltà ».

Poco distante dalla stazione la casetta del capo cantoniere (foto 7) salvatasi dai bombardamenti, è la testimone dei cento e più anni di vita di questo impianto in cui fungeva un tempo da fabbricato viaggiatori. L'impianto fu infatti costruito dalla « Imperial Regia Società privilegiata delle Ferrovie Meridionali Austriache » nel 1856 e faceva parte nella linea Trieste-Logadec (la nostra Postumia). Per una strana coincidenza proprio in questi giorni sono stati definiti gli strumenti ufficiali che ne sanciscono il passaggio in proprietà alle F.S. La pratica era in corso dal 1919, al termine della prima guerra mondiale, quando di fatto tale passaggio era avvenuto come conseguenza del trattato di pace con l'Austria.

Nell'atmosfera lievemente melanconica appare tanto più rassicurante il sorriso fiducioso e sereno dei due più giovani ferrovieri — uno italiano e l'altro jugoslavo — di Campagna (foto 8): per loro, andare nella nuova stazione, moderna e funzionale, significa uscire da un incubo, anche se brevemente vissuto. Una vigorosa stretta di mano e un caloroso « bon, se vedemo doman a Poggioreale del Carso ».

(Fototesto di A. Nanni e D. Scherbi)

TROPPO AGUZZE LE "PUNTE" DEL TRAFFICO

Il traffico viaggiatori sulle linee delle F.S. non presenta una intensità uniforme nel corso dell'anno, in quanto a periodi normali seguono sia periodi di minor traffico, che periodi contraddistinti da un forte movimento di viaggiatori.

Tale fenomeno, comune del resto anche alle altre reti ferroviarie e agli altri vettori, impegna le Aziende interessate ad una programmazione dei servizi che tenga conto entro limiti accettabili delle fluttuazioni del traffico, allo scopo di poter assicurare al pubblico un complesso di servizi di volta in volta adeguato alle esigenze da soddisfare.

La possibilità effettiva di commisurare in ogni momento l'offerta alla domanda di servizi, è naturalmente condizionata dalla entità delle fluttuazioni e dalla loro durata, poichè è evidente che al di là di certi limiti, sarebbe necessaria una attrezzatura delle linee e degli impianti ed una dotazione di materiale e personale piuttosto elevata e quindi esuberante rispetto alle condizioni medie di esercizio.

L'esperienza acquisita nell'ultimo decennio sulla nostra Rete ha messo purtroppo in evidenza che il traffico tende sempre più ad accentrarsi in un limitato numero di mesi, durante i quali esso raggiunge valori molto alti, con punte addirittura elevatissime che impegnano la Azienda in uno sforzo a lungo insostenibile.

I dati statistici riportati nella tabella n. 1 mettono in evidenza il quantitativo dei viaggiatori Km. relativi al bimestre luglio e agosto degli anni dal 1959 al 1962 e il loro incremento percentuale.

Si è fatto riferimento al bimestre luglio-agosto in quanto esso presenta dei valori assoluti che risultano sempre superiori a quelli degli altri bimestri dell'anno.

In pratica escludendo i mesi di più intenso traffico (luglio, agosto, settembre, dicembre e aprile) e considerando la media mensile dei viaggiatori-Km. trasportati nei rimanenti mesi dell'anno si è rilevato che il mese di agosto presenta, rispetto alla media considerata, un incremento percentuale che negli ultimi anni è sempre stato superiore al 40%.

I valori della tabella n. 1 pur dando delle indicazioni sulla consistenza del traffico estivo e sulla sua tendenza ad aumentare non si prestano tuttavia a fornire alcun preciso elemento né sull'entità delle punte né sulla distribuzione dei viaggi sulle diverse linee della Rete.

Il complesso dei viaggi nella stagione estiva tende infatti ad addensarsi in particolari giorni e precisamente all'inizio e al termine di ogni mese, nei giorni di inizio e di fine settimana e soprattutto nel corso della settimana che precede la festività di Ferragosto. Tale fenomeno che trova ragione nell'avvicendamento dei villeggianti nelle località balneari e montane, nelle gite di fine settimana organizzate da Enti vari per località di interesse turistico, nei viaggi di comitive interne o internazionali predisposti con appositi programmi dalle Agenzie di viaggio e infine nello spostamento delle colonie dei bambini dai luoghi di residenza a quelli di soggiorno, porta quindi a delle notevolissime concentrazioni di traffico con punte massime valutate oltre il 1.200.000 1.300.000 viaggiatori.

Tale traffico non interessa però nella stessa misura tutte le linee della Rete ma essenzialmente quelle di più grande comunicazione che collegano tra di loro le principali città, nonchè le altre linee anche se secondarie che allacciano le città alle località turistiche o di interesse balneare. Una intensificazione del servizio ferroviario ha inoltre luogo sulle principali linee dirette ai transiti di frontiera sulle quali si svolge il traffico internazionale ordinario e quello straordinario dei treni di Agenzia.

Tale circostanza determina pertanto, per tutta la durata dell'estate ed in particolare nel periodo più ristretto di alta stagione estiva, un addensamento della circolazione su alcuni itinerari, sui quali si vengono a risentire, in misura sempre maggiore, sfavorevoli conseguenze sulla regolarità di marcia dei treni e sull'espletamento del servizio viaggiatori.

Occorre considerare poi che, soprattutto nei periodi di punta, le correnti di traffico sulle singole linee non risultano della stessa consistenza nei due sensi di circolazione, ma anzi fortemente squilibrate e tale fatto si ripercuote in maniera dannosa sull'utilizzazione del materiale e sulla dislocazione delle carrozze di scorta che devono necessariamente spostarsi a vuoto, nella migliore delle ipotesi da impianto a impianto di uno stesso Compartimento e molto spesso da Compartimento a Compartimento.

Per sopperire alle diverse esigenze segnalate, l'Azienda delle Ferrovie dello Stato provvede di anno in anno ad intensificare il proprio programma di esercizio.

Nella tabella n. 2 si sono indicate le percorrenze medie giornaliere dei treni viaggiatori ordinari e straordinari (treni-Km.) effettuate nei mesi di luglio e agosto degli anni 1959, 1960, 1961 e 1962, la media giornaliera di tali percorrenze afferenti rispettivamente agli interi esercizio 1959/60, 1960/61 e 1961/62 nonchè le punte massime giornaliere relative al mese di agosto degli anni considerati.

Da essa si rileva sia che le percorrenze medie giornaliere dei treni viaggiatori nei mesi di luglio e agosto sono apprezzabil-

1

TRAFFICO VIAGGIATORI/KM LUGLIO-AGOSTO

Anno	Viagg. Km.	aumento percentuale
1959	5.202.748.000	100 —
1960	5.616.624.000	107,99
1961	5.665.803.000	108,93
1962	5.940.529.000	114,18

2

PERCORRENZE GIORNALIERE MEDIE E MASSIME DEI TRENI VIAGGIATORI (Treni Km.)

Periodo considerato	treni ordinari (treni Km)	treni straord. (treni Km)	treni ordinari straordinari (treni Km)	Punta max (treni Km)
Luglio 1959	500.800	9.870	510.670	
Agosto 1959	508.370	12.940	521.310	528.500
media giornaliera esercizio 1959/60	478.413	8.360	486.773	
Luglio 1960	520.952	9.806	530.758	
Agosto 1960	523.765	13.800	537.565	541.850
media giornaliera esercizio 1960/61	491.981	8.484	500.465	
Luglio 1961	510.716	11.832	522.548	
Agosto 1961	533.236	14.058	547.294	561.930
media giornaliera esercizio 1961/62	497.243	9.274	506.517	
Luglio 1962	537.578	12.612	550.190	
Agosto 1962	541.420	17.174	558.594	575.600

mente più elevate rispetto al valore medio giornaliero dell'intero esercizio, cosa d'altra parte prevedibile, sia che le percorrenze medie giornaliere relative al mese di agosto e le relative punte sono andate progressivamente aumentando dal 1959 al 1962 ponendo gravi difficoltà all'Azienda soprattutto per la scarsa disponibilità di carrozze.

La produzione di nuovo materiale viaggiatori attuata negli ultimi anni non ha infatti consentito, per deficienza di finanziamenti, di adeguare il parco al continuo aumento del traffico. La consistenza del materiale viaggiatori che al 31-12-1960 ammontava a 9653 veicoli (7976 carrozze, 528 elettromotrici e relativi rimorchi, 23 elettrotreni, 1112 automotrici e rimorchi, 14 autotreni) è passata al 31-12-62 a 9929 veicoli (8136 carrozze, 658 elettrotreni e relativi rimorchi, 23 elettrotreni, 1099 automotrici e rimorchi, 13 autotreni) con un incremento del 2,8%. Se si riprendono ora in esame i dati delle tabelle n. 1 e 2 si può rilevare che il bimestre luglio-agosto 1962 ha presentato rispetto al corrispondente bimestre del 1960 un incremento di traffico del 5,7% cui si è fatto fronte con un incremento di servizi del 3,8%. Considerando che l'incremento del parco è stato nel periodo citato del solo 2,8% si comprende facilmente come si sia resa necessaria una più spinta utilizzazione del materiale e come si debba ricorrere a provvedimenti d'emergenza per superare i valori massimi delle punte che hanno avuto negli ultimi anni un incremento ancora maggiore. Per avere un'idea del complesso dei servizi straordinari, e dei relativi impegni di carrozze cui occorre far fronte nei periodi di più forte traffico e nei giorni di punta, si sono indicati nella tabella n. 3 alcuni dati afferenti alle festività del Natale 1961, e Pasqua, Ferragosto e Natale 1962.

Tali dati meritano un'attenta ed obbiettiva valutazione.

E' da rilevare innanzitutto che l'impegno di carrozze per servizi straordinari nei periodi considerati è stato veramente elevato, specialmente se raffrontato alla limitata disponibilità di materiale per servizi straordinari (effettuazione di treni straordinari e rinforzi ai treni viaggiatori ordinari) che dalle 500 carrozze giornaliere dell'estate 1960 si è assottigliata a circa 300 nell'estate 1962, per il progressivo aumento del fabbisogno di vetture richieste dal programma dei treni ordinari. Inoltre tale impegno di carrozze per servizi straordinari nel giorno di massima punta, che si verifica sempre di sabato ad eccezione della Pasqua in cui ha luogo il venerdì Santo, è andato decisamente aumentando da 2278 carrozze del Natale 1961 a 3279 del Natale 1962, costringendo l'Azienda a ricorrere con sempre maggiore frequenza ai seguenti accorgimenti di carattere tecnico, per reperire i mezzi mancanti:

- riduzione della composizione dei treni locali, sulle linee a scarso traffico;
- riduzione della composizione dei treni operai affluenti e defluenti dai grandi centri urbani compatibilmente con le esigenze delle categorie di lavoratori;
- utilizzazione nelle giornate festive del materiale dei treni feriali;
- acceleramento del ciclo di utilizzazione delle carrozze riducendo al minimo possibile le soste intermedie previste dal turno di impiego dei mezzi stessi;
- utilizzazione, anche per le esigenze del servizio interno, delle carrozze estere in restituzione pervenute da altri Paesi con treni straordinari o in rinforzo a treni ordinari;
- intensificazione dei lavori di revisione e manutenzione del materiale nelle Officine e nelle Squadre Rialzo per ridurre al minimo il quantitativo dei veicoli indisponibili nel periodo di punta.

E' stata posta allo studio anche la soppressione di treni locali e la loro sostituzione con autoservizi su strada.

L'esame della tabella n. 3 mette infine in evidenza che la media giornaliera del numero dei treni straordinari effettuati e degli impegni di carrozze nei periodi di punta considerati, pur essendo alta presenta tuttavia un sensibile scarto rispetto al valore massimo della punta. La situazione sarebbe quindi ancora sostenibile se fosse possibile ripartire in modo più uniforme il traffico dei periodi di punta in tutti i giorni della settimana, alleggerendo in tal modo le punte massime che ben difficilmente potranno essere superate in futuro senza un adeguato incremento del parco viaggiatori ed un potenziamento delle linee di grande comunicazione.

Ad un sia pur limitato miglioramento della situazione nel senso prospettato, che presuppone di concentrare nei periodi di forte traffico l'effettuazione dei treni straordinari per viaggiatori ordinari, lavoratori, militari e comitive nei giorni intermedi della settimana da martedì a venerdì, (fatta eccezione per il venerdì Santo) non si potrà però addivenire senza la proficua collaborazione del pubblico ed in particolare di quegli Enti ed Associazioni, Agenzie di Viaggio ecc. che provvedono all'organizzazione di viaggi in gruppo nelle festività citate.

Marcello BELVEDERI

3

PERIODI E GIORNI DI PUNTA MASSIMA	QUANTITATIVO TRENI VIAGGIATORI straordinari e supplementari (intera rete)						QUANTITATIVO carrozze per servizi straordinari		
	A sussidio dei viag. ordinari	per lavoratori	per militari	per comitive	altri motivi e invii materiali	TOTALE	Per i treni di cui alle precedenti colonne	Per rinforzi ai treni ordinari	TOTALE
NATALE 1961									
a) Periodo 20-31/XII/61	515	66	45	8	75	709	4513	7466	
b) Media giornaliera	43	5	4	1	6	59	376	622	
c) Sabato 23/XII/61	103	26	—	2	31	162	1115	1163	2278
PASQUA 1962									
a) Periodo 19-26/IV/62	883	63	9	102	207	1264	8344	6089	
b) Media giornaliera	110	8	1	13	26	158	1043	761	
c) Venerdì 20/IV/62	154	32	3	6	43	238	1967	615	2582
FERRAGOSTO 1962									
a) Periodo 4-20/VIII/62	1055	41	40	512	368	2016	14.501	10.109	
b) Media giornaliera	62	3	2	30	22	119	853	595	
c) Sabato 4/VIII/62	129	4	9	83	39	264	2031	803	2834
NATALE 1962									
a) Periodo 20-31/XII/62	578	113	64	12	319	1086	9883	6075	
b) Media giornaliera	48	9	5	1	27	90	824	506	
c) Sabato 22/XII/62	147	44	6	3	61	261	2478	801	3279

a) i dati riportati sono relativi all'intero periodo indicato; b) media giornaliera relativa al periodo di cui al precedente punto a); c) punta massima relativa al periodo di cui al precedente punto a).

CONTINUA 3000 V. DA BOLZANO AL BRENNERO

Sulla Bolzano-Brennero: sono visibili le linee di contatto per la trazione trifase

Uno scorcio caratteristico sulla linea Bolzano-Brennero

La trasformazione del sistema di trazione elettrica sulla linea Bolzano-Brennero è uno dei provvedimenti di notevole rilievo previsti dalla prima fase di attuazione del Piano di riclassamento, ammodernamento e potenziamento della rete. Si tratta qui di modificare e in parte sostituire gli impianti fissi di trazione elettrica esistenti, in modo da consentire il passaggio dal sistema di trazione a corrente alternata trifase, 3.700 V., al sistema di trazione a corrente continua 3.000 V. In tal modo sarà possibile fronteggiare le accresciute esigenze del traffico che si svolge sulla linea del Brennero, linea di primaria importanza per le comunicazioni ferroviarie tra l'Italia e i Paesi dell'Europa settentrionale, rappresentando essa il collegamento con l'Austria superiore, con la Baviera e con le regioni della Germania centro-nord. In questi ultimi anni questo traffico ha registrato un notevole incremento e si prevede nel prossimo decennio un ulteriore aumento dal 60% al 100% per i viaggiatori e dal 70% al 75% per le merci. Completata nel 1867, la ferrovia del Brennero segue il corso del fiume Adige, da Verona a Bolzano, dell'Isarco, da Bolzano a Brennero, e del Sill, da Brennero a Innsbruck in territorio austriaco. Nel tratto Bolzano-Brennero (Km. 90) la linea si presenta fortemente acclive, con pendenza in salita dal 20 al 30 per mille, raggiungendo quota 1370 m. a Brennero, il valico allo scoperto più elevato di Europa.

In territorio italiano, la ferrovia del Brennero è attrezzata con il sistema di trazione a corrente continua da Verona a Bolzano e con quello a corrente alternata da Bolzano al Brennero: su quest'ultimo tratto il sistema trifase ha assicurato dal 1929 ad oggi un servizio molto soddisfacente, particolarmente per i treni merci, ma ora manifesta talune deficienze in relazione alle maggiori necessità del momento e soprattutto del prossimo futuro cui abbiamo accennato. Occorre mettere la linea in grado di assorbire un maggior volume di traffico giornaliero, cioè, come dicono i tecnici, bisogna aumentarne la potenzialità.

Perciò, l'ormai vecchio sistema di trazione elettrica a corrente trifase, va sostituito con quello moderno a corrente continua che consente migliori e maggiori prestazioni. L'anziano locomotore a corrente alternata poteva trascinare su per le salite da Bolzano al Brennero poco più di 300 tonnellate contro le 590 del locomotore a corrente continua E 646; inoltre non era in grado di recuperare l'eventuale tempo perduto rispetto all'orario, non disponendo di velocità elastiche, perché costretto, per ragioni tecniche, a procedere a velocità rigidamente invariabili.

Bisogna inoltre tener conto che il costo di esercizio del sistema trifase risulta più oneroso di quello a corrente continua, sia nei riguardi delle attrezzature fisse che dei locomotori.

Pertanto, l'adozione del sistema a corrente continua permetterà di snellire il servizio, di aumentare le velocità commerciali e la potenzialità della linea e consentirà una notevole economia di spese di esercizio; cesserà infine la soggezione del cambio dei mezzi di trazione a Bolzano.

L'opera di trasformazione è molto impegnativa sia dal punto di vista finanziario che tecnico. Per eseguire tutti i lavori necessari agli impianti fissi T.E. e quelli occorrenti per dare una sistemazione adeguata agli impianti di sicurezza, di segnalamento, telegrafonici e di illuminazione è preventivata una spesa di oltre 3.500 milioni.

L'opera sarà eseguita a cura del Servizio Impianti Elettrici.

Adalberto ROSSI

FERROVIE E FERROVIERI AL CONVEGNO A.C.L.I.

3 ASPETTI DEI NOSTRI PROBLEMI

I problemi dei trasporti ferroviari, nel quadro dello sviluppo economico e sociale in Italia, sono stati trattati in un convegno di studio svoltosi, il giorno 9 febbraio, nella sede centrale delle ACLI.

Al convegno, cui hanno partecipato ferrovieri provenienti da tutte le Regioni d'Italia, sono intervenuti il Direttore Generale delle Ferrovie, dott. Renzetti, numerosi direttori centrali ed alti funzionari dell'Azienda e parlamentari delle Commissioni Trasporti del Senato e della Camera.

Il Sottosegretario di Stato per i Trasporti, on. Renato Cappugi, ha intrattenuto i partecipanti al Convegno sul tema « Programmazione dello sviluppo dei trasporti ferroviari ».

Il relatore ha sottolineato l'importanza ed insopprimibilità delle ferrovie nei programmi del MEC, il quale, allargando progressivamente la possibilità degli scambi ed aumentando l'entità delle distanze medie del traffico relativo, provocherà una intensificazione della richiesta di trasporti per i quali il mezzo più economico, proprio in rapporto alla loro intensità ed alla loro lunghezza, rimarrà quello ferroviario. E' quindi indispensabile, ha soggiunto l'on. Cappugi, in primo luogo, potenziare la rete delle Ferrovie dello Stato al fine di metterla presto nella condizione di fronteggiare le attuali esigenze di traffico che deriveranno dai suoi certi futuri sviluppi.

Ma, oltre alle esigenze di traffico derivanti dal Mercato Comune, vi sono altri fattori di sviluppo del traffico ferroviario italiano. L'opera di sviluppo intrapresa nel Mezzogiorno ha determinato un enorme incremento delle correnti di traffico da e per il sud; notevoli quantità di materie prime, macchinari e manufatti vengono avviate nella direttrice nord-sud, mentre dal sud verso il nord vengono avviate quantità sempre maggiori di derrate agricole, oltre ai manufatti prodotti dalle nascenti industrie meridionali. Ne consegue un continuo incremento del tonnellaggio da trasportare nei due sensi.

Dopo aver accennato al trasporto di viaggiatori di massa per assicurare il flusso ed il deflusso, fra le località residenziali ed i centri di lavoro, di cospicue masse di operai, impiegati e studenti, l'oratore ha concluso la sua relazione ricordando lo sforzo finanziario fatto dallo Stato per il potenziamento della rete ferroviaria, che, nella rapida evoluzione dei vari mezzi di trasporto, resta ancora la struttura veramente fondamentale del sistema di comunicazioni, non solo italiano, ma di tutti i paesi della Comunità europea.

Il prof. Riccardo Zucchelli, dell'Università del S. Cuore, ha svolto, in una relazione inviata da Milano, un importante tema riguardante un altro aspetto del trasporto ferroviario, quello dei rapporti fra l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato ed i viaggiatori.

In una approfondita analisi economica sono stati esaminati i problemi dell'incontro della domanda e dell'offerta del servizio del trasporto. Il prof. Zucchelli è del parere che, per una efficace programmazione dello sviluppo dei trasporti ferroviari e quindi dei mezzi atti a soddisfare il fabbisogno in tale settore, più che ad una ricerca di elementi forniti dal traffico svolto nel passato, extrapolando i dati delle serie storiche, si dovrebbe costruire un « modello » della comunità della quale si vuole analizzare la domanda e simulare il comportamento della medesima al variare dei parametri fondamentali: reddito totale e pro-capite, popolazione, urbanesimo ed altre migrazioni permanenti, spostamenti pendolari di operai, impiegati e studenti, motivi predominanti che determinano il fabbisogno dei trasporti, ecc.

Per quanto riguarda la politica tariffaria, mentre dal 1870 al 1905, nell'epoca cioè della gestione privata delle ferrovie, si mirava all'autosufficienza economica e finanziaria, compresa la rimunerazione dei capitali, dopo l'assunzione da parte dello Stato delle ferrovie, ci si è venuti orientando, piano piano, verso l'affermazione del principio che la massima efficienza di un servizio pubblico si ha quando il prezzo è fissato non già al costo medio, il quale assicura il pareggio della gestione, ma al costo marginale, cioè al costo variabile, con la copertura dei costi fissi mediante il prelevamento fiscale.

Occorre riconoscere, ha affermato il prof. Zucchelli, che il compito di fornire alla comunità un flusso di servizi per il soddisfacimento del bisogno del trasporto è stato egregiamente assolto dallo Stato italiano. La sola obiezione che si può fare all'attuale politica dei trasporti è quella che manca un opportuno coordinamento, nel settore, fra i vari tipi di trasporto. Si deve pertanto ritenere che se si vuole sviluppare armonicamente il sistema dei trasporti facendone un valido strumento per una politica di sviluppo, è necessario che lo Stato riporti il costo del trasporto per l'utente, per ciascun settore concorrente, pari al costo per la comunità, cioè al cosiddetto costo sociale.

Il dott. Rinaldo Cima ha svolto il tema: « Il ferroviere ed i problemi dell'Azienda », tracciando un quadro dell'attuale struttura delle istituzioni che curano la preparazione culturale e professionale dei ferrovieri, la loro assistenza sanitaria, le attività sportive e ricreative.

L'esigenza di una visione unitaria dei problemi assistenziali in un'azienda che conta 170.000 dipendenti ha indotto l'oratore a proporre la creazione, in seno alla Direzione Generale delle Ferrovie, di un « Servizio Sociale » che raccogliesse in sè tutte le attuali sparpagliate iniziative.

Il nuovo Servizio potrebbe tentare uno sganciamento dall'ENPAS, creando una attrezzatura sanitaria sul tipo di quella già esistente nel Compartimento di Trieste. In tal caso l'assistenza diretta, da parte dei sanitari e specialisti dell'Azienda, sarebbe più gradita al personale. Le medicine prescritte dai medici, dovrebbero potersi prelevare nelle farmacie senza pagamento; i ricoveri in ospedali e gli interventi chirurgici dovrebbero essere del tutto gratuiti per gli agenti e per i loro familiari. Il nuovo Servizio dovrebbe avere una sovrintendenza sugli attuali enti che godono di una particolare autonomia, anche con personalità giuridica propria (Opera di Previdenza), che dovrebbe essere un centro propulsore di studi e di riforme legislative per un miglioramento di tutte le forme assistenziali. Si potrebbe inoltre studiare una forma di finanziamento della gestione mutui a mezzo di obbligazioni volontariamente sottoscritte dai ferrovieri e da emettersi ad un ragionevole tasso di interesse. Si potrebbe concretare un completo rifacimento della legge del 1925 che ancor oggi regola il Dopolavoro Ferroviario.

Anche la costruzione di case per i ferrovieri potrebbe ricevere un nuovo impulso, sia da un razionale impiego delle quote di riscatto sia dalla concessione di mutui edilizi, con fondi da reperire presso le Banche.

L'oratore ha anche posto sul tappeto il problema di una più organica ed efficiente partecipazione del personale alla vita amministrativa ed economica dell'Azienda, puntualizzando i vari aspetti di tale partecipazione ed il contributo che da essa ci si potrebbe aspettare, per una sempre più efficiente conduzione dell'Azienda ferroviaria.

Al termine del convegno, dopo ampio dibattito, è stata stilata una risoluzione, approvata all'unanimità.

L'on. Cappugi svolge la sua relazione. Alla sua destra, il dr. Alini, Vice Presidente Centrale delle A.C.L.I.; alla sua sinistra il dr. Cima, Segretario Nazionale delle A.C.L.I.-Ferrovieri

I BINARI NEL MONDO

ITALIA

Il metrò a Venezia.

I motoscafi, i vapori, le gondole sono rimasti i tradizionali ed unici mezzi di trasporto della città lagunare; i collegamenti con la terra ferma vengono assicurati dal grande ponte ferroviario, che verrà probabilmente presto ricostruito e da un servizio di filovie esiguo per il numero sempre crescente di utenti. Lo sviluppo di Venezia e del suo entroterra pone però sempre più in primo piano il problema dei mezzi di trasporto. Forse si è alla vigilia di grandi decisioni: sono stati infatti presentati recentemente due progetti per assicurare con mezzi modernissimi quella comodità e rapidità di comunicazione che il ritmo della vita moderna richiede. Il primo progetto riguarda la costruzione di una ferrovia sopraelevata che unirebbe Mestre, Venezia e l'Estuario, mentre il secondo prevede di collegare le stesse località con una metropolitana sublagunare. Non si tratta di questioni campate in aria poiché con i progettisti si sono già fatti avanti i finanziatori. Un gruppo americano ,infatti, ha offerto di assumersi l'onere della costruzione del « metro » in cambio della concessione di gestirne l'esercizio per 50 anni. Il costo dell'opera si aggirerebbe sui 60 miliardi. Contemporaneamente un consorzio di industrie nazionali ha proposto la costruzione di una sopraelevata lagunare. L'idea è quella di una monorotaia, sospesa con ruote pneumatiche poste sopra le vetture e sostenuta da piloni di acciaio o cemento armato, disposti ad una distanza massima l'uno dall'altro di 60 metri. La ferrovia sopraelevata sarebbe lunga circa 25 km e potrebbe trasportare 10 mila persone all'ora; la spesa complessiva si aggirerebbe sui 15 miliardi. Le obiezioni maggiori a questa soluzione, che si presenta ovviamente più economica, riguardano il timore che il progettato viadotto alteri il tradizionale paesaggio lagunare.

Potenziata la stazione di Foligno

Sono stati recentemente appaltati i lavori per l'ammodernamento ed il potenziamento della stazione di Foligno. I lavori, per un importo di 133 milioni, avranno inizio al più presto.

Nuovo Console T.C.I. presso le F.S.

Il Consiglio Direttivo del Touring Club Italiano ha nominato il sig. Lucio Benedetti Michelangeli nuovo Console del sodalizio per la Direzione Generale della Azienda Autonoma delle F.S.

ESTERO

BELGIO

Locomotiva elettrica tricorrente

Per poter assicurare la sua parte di traffico sulla relazione Amsterdam-Bruxelles-Parigi, la cui elettrificazione totale sarà un fatto compiuto nel corrente anno, la SNCB ha fatto costruire dalla industria belga cinque locomotive elettriche tricorrenti. Il primo prototipo sta ora effettuando le corse di prova. Si tratta di una locomotiva BoBo, con due carrelli di tipo tradizionale, ciascuno a due assi e due motori meccanicamente indipendenti. La locomotiva sarà in grado di sviluppare tutta la sua potenza sia sulla rete olandese (1500 V c.c.) sia su quella francese (25.000 V monofase, 50 periodi), sia, infine, su quella belga (3.000 V cc). Il peso del mezzo è di 77 t., la sua lunghezza totale m. 17,750 e ha una potenza unioraria totale di 3.760 CV; potrà sviluppare una velocità massima di 150 Km/h. I motori di trazione sono a corrente continua per una tensione di 1.500 V. Sulla rete monofase, questa corrente viene convertita, nella locomotiva, da semi-conduttori al silicio e resa così assimilabile per motori di trazione.

FINLANDIA

La spalatura della neve

Per lo sgombro della neve lungo i binari le ferrovie finlandesi utilizzano carri speciali, manovrati ad aria compressa e provvisti ai lati di alettoni che permettono di rimuovere la bianca coltre come con gli spazzaneve ordinari. Il servizio di questo veicolo richiede un solo agente.

I carri spazzaneve, circa un centinaio, sono stati ripartiti su tutta la rete, per far sì che siano pronti all'uso in qualsiasi momento. Di recente sono stati sperimentati schiaccia-neve a turbina, particolarmente utili sui tratti dove la neve raggiunge uno spessore rilevante, e altri veicoli speciali per togliere il ghiaccio dalla superficie dei binari.

GERMANIA

Ferrovia sotterranea a prova di bomba atomica

La città di Essen ha studiato un progetto di ferrovia sotterranea che passerà ad adeguata profondità sotto il centro urbano. Essa si inquadra nel piano costruttivo delle nuove comunicazioni celeri nel bacino della Ruhr ed avrà la caratteristica, unica finora nel mondo, di essere a prova di esplosione atomica. Le gallerie saranno infatti attrezzate anche come rifugio antiatomico e in caso di pericolo potranno essere utilizzate dai cittadini come locali di sosta.

GIAPPONE

Il più agile ferry-boat

I cantieri navali di Uraga a Tokio hanno ideato un nuovo tipo di nave traghetto. Si tratta di una unità di 7.800 tonn. attualmente in costruzione che sarà caratterizzata da una considerevole semplicità di manovra. Potrà, tra l'altro, attraccare e staccarsi dal molo senza bisogno di un rimorchiatore. Nella prua della nave sono state installate potenti pompe che assorbendo o espellendo l'acqua del mare potranno permettere una manovra regolare, autonoma e di estrema semplicità. Il costo della nave è previsto in due miliardi di Yen.

INGHILTERRA

I cento anni della metropolitana di Londra

Il 10 gennaio 1863 entrava in servizio la ferrovia sotterranea a vapore di Londra: era la prima metropolitana del mondo. Era stata ideata da Charles Pearson, che divenne più tardi procuratore legale della città di Londra. Questi già allora aveva intravisto la possibilità di trasferire nel sottosuolo il traffico viaggiatori al fine di agevolare la circolazione sulle strade, già ingombre da veicoli ippotrainati. Pearson fu secondato da John Hargrave Stevens che divenne più tardi l'architetto della Compagnia Ferroviaria Metropolitana. La sotterranea assunse rapidamente grande importanza e la sua rete si estese, a poco a poco, sot-

to tutto il territorio di Londra e dei sobborghi, ed ora serve 251 stazioni su un percorso di circa 400 km. Ogni anno 675 milioni di viaggiatori si spostano rapidamente grazie ad essa da un punto all'altro della grande metropoli.

Impianto di segnalamento elettronico

Le ferrovie britanniche hanno adottato a Henley-on-Thames un nuovo tipo di impianto di segnalamento che assicura il collegamento reciproco tra i vari segnali e fermascambi non più mediante relais ma per mezzo di elementi elettronici. Questo impianto messo a punto da una ditta inglese a seguito delle ricerche fatte dall'« Imperial College » dell'Università di Londra, risulta il primo del genere utilizzato nel mondo. Esso comanda 34 itinerari.

Metropolitana di Londra: « avanti c'è posto! »

(Dal "Punch" dei primi del secolo)

OLANDA

Nuovi carri merci a parete scorrevole

La prima fornitura d'una serie di 500 carri merci di nuovo tipo a parete scorrevole verrà prossimamente consegnata alle ferrovie olandesi. Il nuovo mezzo ha una capacità di 83 cm., potrà contenere 48 boxpalette di 100x120 cm. Il suo limite di carico è di 25 t. Le pareti scorrevoli permettono il carico e lo scarico mediante trattore elevatore a forchetta. Il veicolo è stato attentamente studiato affinché le pareti quando si aprono non danneggino minimamente il carico. Un tramezzo mediano longitudinale rinforza la cassa del veicolo; le pareti apribili e il tetto sono di acciaio; quest'ultimo è ricoperto di materia plastica isolante.

RUSSIA

Un Capostazione troppo intraprendente

E' noto in tutto il mondo l'attaccamento con cui i ferrovieri curano gli impianti e il materiale loro affidato, tanto che spesso esso diviene parte integrante — si potrebbe dire — della loro vita, quasi una « cosa di famiglia ». Vi sono però delle eccezioni: una di queste è avvenuta in Russia. Un capostazione evidentemente non troppo affezionato alla ferrovia ha liquidato in pochi mesi tutta intera la sua stazione svendendo, a piccoli lotti, fabbricati, attrezzature, binari, vagoni e locotomive. Il signor Feodosi Morugi che dirigeva una stazioncina dell'Ucraina polacca, Goloby, annessa al territorio sovietico dopo il 1939, ha venduto infatti ai suoi compaesani l'edificio affidato alle sue cure realizzando 50 nuovi rubli (circa 35 mila lire). I muri sono stati abbattuti e posti in vendita come materiale edilizio, la stessa sorte è toccata alle tegole, alle porte ed alle serrande. Poi si è passati alla svendita della casa cantoniera, delle rotaie dei binari morti, degli scambi, del traliccio del telegrafo e di un quantitativo imprecisato di traversine. Tuttavia la stazione di Goloby figurava ancora sulla pianta ferroviaria ed il treno della linea Kowec-Lutzk si arrestava regolarmente scaricando i rari passeggeri in aperta campagna. Le notizie sullo strano caso della stazione fantasma sono infine giunte al dipartimento ferroviario di Leopoli, che ha nominato una commissione d'inchiesta ed ha inviato sul luogo un ispettore. Al ritorno, quest'ultimo ha sporto una circostanziata denuncia contro alcuni abitanti del luogo che avendo acquistato parte della stazione e non avendo denunciato il fatto, avevano commesso un grave reato contro la proprietà dello Stato. Nulla si è però saputo della sorte toccata al latitante capostazione fedifrago che aveva attuato con troppa intraprendenza la disattivazione di un « ramo secco » delle ferrovie sovietiche.

STATI UNITI

In servizio le vaporiere per i turisti

Anche se oggi la rete ferroviaria degli Stati Uniti è tutta elettrificata o dieselizzata, ragioni folcloristiche hanno consigliato di mantenere in vita, su particolari percorsi, le vecchie locomotive a vapore. In questo modo gli appassionati e i turisti possono permettersi un viaggio alla maniera dei vecchi tempi e udire il fischio della vaporiera risuonare nelle valli.

Così, ad esempio, accade per la linea di Blowing Rock, nella Carolina del Nord, adibita esclusivamente al turismo, mentre in altri casi, locomotive dei servizi commerciali, come quella destinata al trasporto del minerale tra Silverton e Dorango, nel Colorado, vengono usate anche per servizio turistico. E' da ricordare infine la più celebre delle vaporiere americane: quella che fa servizio passeggeri tra Paradise e Strasburg in Pennsylvania che può trasportare 200 passeggeri in ognuna delle sue cinque corse giornaliere.

ARNI

il fatto del mese

Un compassato signore inglese, Mister Alan Pleger, si è comperata una locomotiva a vapore, se l'è portata a casa e l'ha messa in giardino su un binario morto.

Il fatto ha avuto una notevole risonanza sulla stampa londinese, perchè Mr. Pleger non ha scelto una macchina a vapore qualunque, abbandonata alle intemperie di un deposito-cimitero, ma sborsando la discreta somma di tremila sterline ha comperato la « Flying Scotsman » un'enorme locomotiva che fino al dicembre scorso trainava, ad oltre 100 chilometri all'ora, il rapido Londra-Edimburgo. Un « pezzo » di lusso, quindi, che Mr. Pleger ha voluto salvare dall'ignominia della demolizione cui sono destinate tutte le eredi del grande Stephenson.

Del resto Alen Pleger non è solo nel suo attaccamento romantico al mondo fantastico della macchina a vapore, che proprio in Inghilterra, più di cent'anni fa, mosse i primi timidi passi. Esistono in Gran Bretagna numerosi « clubs ferroviari » ed uno è quello formato dagli studenti di Cambridge, i quali una volta all'anno prendono in affitto il « ramo secco » Linton-Haverhill e lo « rinverdiscono » con il loro entusiasmo, percorrendolo avanti e indietro con un convoglio trainato da una vecchia locomotiva che essi stessi manovrano a turno.

erre

nuovi rotabili F. S.

Durante il mese di gennaio sono stati consegnati per l'immissione all'esercizio i seguenti nuovi rotabili:

— 3 locomotive elettriche gr. E. 646.
— 1 locomotiva Diesel gr. D. 341.
— 1 locomotiva Diesel da manovra serie 141.
— 2 locomotive Diesel da manovra serie 225.
— 1 automotrice termica serie ALn. 668.
— 2 carrozze serie Bz.
— 24 carri chiusi di tipo standard, serie F.
— 36 carri refrigeranti standard, serie Hg.
— 49 carri standard ad alte sponde, serie L.
— 3 carri pianali, serie PPo.
— 18 carri pianali per trasporti pesanti, serie Poz.
— 1 carro a tetto apribile, serie Ltm.

G. G.

CONVEGNO O.R.E. A FIRENZE

Il Comitato Direttivo dell'O.R.E. (Office Recherches et Essais), l'organismo internazionale incaricato degli studi e degli esperimenti per conto dell'Unione Internazionale delle Ferrovie (U.I.C.), ha tenuto a Firenze la sua 44.a riunione, che è stata la prima di quest'anno. Le sedute — che hanno avuto luogo nella Sala delle Conferenze della sede centrale del Servizio Materiale e Trazione — avevano lo scopo di effettuare l'esame collegiale del lavoro compiuto, negli ultimi tempi, dai vari Comitati di Esperti nei quali è articolato l'O.R.E. e di prendere le decisioni relative allo sviluppo degli studi e delle prove ancora in corso.

Per la nostra Amministrazione hanno preso parte alle riunioni l'ing. Diegoli, Direttore del Servizio Trazione e membro del Comitato Direttivo O.R.E., e il Direttore Centrale ing. Fasoli, Presidente del Comitato di Esperti che svolge attualmente gli studi e le prove, relative al problema dell'aggancio automatico dei treni e della sua unificazione ed applicazione su tutte le reti ferroviarie europee.

G. G.

ARRIVA SUBITO • NON SPORCA LE PENTOLE • DURA PIU' A LUNGO • E' USATO DA PIU' DI TRE MILIONI DI FAMIGLIE

4 RAGIONI PER PREFERIRE **Agipgas**

il gas liquido del sottosuolo italiano

ALL'ESAME DEI "SEI" IL PROGRAMMA D'AZIONE

LE F.S. VERSO LE FRONTIERE DEL M.E.C.

All'ottimismo seguito alle riunioni svoltesi a Bruxelles nel gennaio 1962, quando, con il passaggio alla seconda tappa del periodo transitorio, la CEE cessò di essere una unione doganale, per avviarsi a diventare un'unità economica e conseguentemente politica, ha fatto riscontro all'inizio di quest'anno un profondo senso di preoccupazione per la crisi scaturita dal veto della Francia all'ingresso della Gran Bretagna nel MEC.

Il Trattato di Roma resta intatto e la struttura economica della Comunità è ormai abbastanza solida per resistere a questi passeggeri contrasti: fra qualche mese si avrà un ulteriore automatico abbassamento delle tariffe doganali intercomunitarie e il secondo avvicinamento ad una tariffa comune nei confronti del resto del mondo. Ma il disarmo doganale non è fine a se stesso e il momento si presenta delicato e difficile sotto il profilo psicologico e politico, perché è sorto il rischio di una spaccatura interna del mercato comune, che potrebbe compromettere tutto il lavoro fin qui svolto nei vari settori.

Alcune riunioni a livello europeo hanno avuto luogo dopo gli avvenimenti del gennaio scorso, ma esse non hanno fatto che confermare l'impressione generale che per un certo periodo di tempo vi sarà una stasi nell'evoluzione della Comunità Economica Europea. E' necessaria dunque una soluzione politica per superare l'attuale impasse, ma il lavoro inteso a realizzare la integrazione deve proseguire, almeno in quei settori in cui tecnicamente è possibile, poiché eventuali soste nel normale funzionamento delle istituzioni comunitarie non farebbero che aggravare la situazione.

Per questo motivo il Parlamento europeo, riunitosi dopo gli avvenimenti del 30 gennaio u.s., dopo un lungo dibattito di politica generale, a conclusione del quale è stato riaffermato che lo scopo finale dell'integrazione europea è la costituzione degli Stati Uniti d'Europa, ha ripreso l'esame del programma d'azione predisposto nello scorso aprile dall'Esecutivo della CEE in materia di politica comune dei trasporti e il relativo calendario di attuazione, formulando le proprie osservazioni.

Il «Programma d'azione» in questione è quanto mai ampio e complesso, né potrebbe essere altrimenti, se si considera che l'obiettivo da raggiungere per la fine del periodo transitorio è la creazione di un mercato dei trasporti organizzato su norme comunitarie, che risponda alle accresciute necessità dei trasporti della Comunità e assicuri la soppressione di tutte le discriminazioni basate su criteri di nazionalità.

Esso riguarda essenzialmente i trasporti ferroviari, su strada e per via navigabile, per i quali propone una serie di misure graduali e parallele, la cui realizzazione dovrebbe evitare qualsiasi squilibrio e perturbazione nei rapporti fra i vari modi di trasporto, grazie al ravvicinamento delle rispettive condizioni di partenza delle imprese.

Ma il Parlamento europeo, pur avendo preso atto degli sforzi finora compiuti per conciliare i vari punti di vista e per determinare un minimo comune denominatore, in un settore caratterizzato, come è noto, da notevoli divergenze fra i sei Paesi, ha sottolineato ancora una volta la necessità di attuare entro il più breve termine di tempo le prime misure concrete della politica comune nel settore dei trasporti; e ha invitato l'Esecutivo a dar prova nell'avvenire di una maggiore fermezza nel pretendere da parte degli Stati membri l'abbandono di certe prerogative e tradizioni incompatibili con l'attuazione del Mercato Comune. Ha quindi invitato la Commissione a fare proprie le modifiche al calendario di attuazione della politica comune dei trasporti proposte dalla Commissione Trasporti del Parlamento Europeo, intese a porre delle improrogabili scadenze a quegli adempimenti che vengono ritenuti fondamentali per la progressiva realizzazione di un coordinamento delle politiche nazionali dei trasporti.

Tra i settori più importanti, nei quali questa azione dovrà essere svolta, particolare rilievo viene dato alla formazione dei prezzi e alla cosiddetta trasparenza del mercato, per cui il Parlamento ha chiesto che vengano improrogabilmente adottate direttive per l'istituzione, a decorrere dal 1° luglio 1964, di tariffe a forchetta per i trasporti internazionali per ferrovia e su strada all'interno della Comunità, la relativa pubblicità, nonché il controllo della loro applicazione e le sanzioni da prevedere per i casi di inadempienza.

Tali direttive a decorrere dal 1° luglio 1965 dovranno essere adottate anche per quanto riguarda i trasporti internazionali per via d'acqua, mentre l'applicazione integrale del nuovo sistema di tariffizione per tutti e tre i modi di trasporto dovrà aver luogo prima del 1969.

Un invito alla Commissione della CEE a presentare concrete proposte sulle misure da adottare per la regolamentazione dei prezzi e delle condizioni di trasporto è stato rivolto anche dal Consiglio dei Ministri dei Trasporti della CEE, che tornerà a riunirsi quanto prima, dopo il nulla di fatto in materia di tariffe al quale si è giunti nella riunione del 25 gennaio scorso.

Una interessante puntualizzazione si è avuta pure da parte del Parlamento europeo per quanto riguarda il coordinamento degli investimenti. Si è ritenuto precisare come sia preferibile parlare di «armonizzazione dei programmi di investimento» sul piano internazionale nell'ambito di ciascun modo di trasporto. Ciò significa che le strade, le ferrovie, le vie navigabili debbono essere considerate in ciascuno dei nostri paesi in funzione del traffico internazionale e che i collegamenti tra le sei nazioni debbono formare oggetto di piani, per evitare difformità e squilibri.

E' proprio a questa armonizzazione che si guarda nel nostro Paese, come ad una mèta da raggiungere. Perché l'Italia possa trarre i più larghi benefici dalla sua partecipazione alla CEE — ebbe ad affermare il Ministro Mattarella, a conclusione del dibattito parlamentare sul bilancio dei Trasporti per l'esercizio in corso —, occorre che i maggiori problemi del settore siano ormai considerati non tanto nell'ambito della vita nazionale, quanto su un piano europeo. Ha ribadito questa esigenza il Sottosegretario ai Trasporti, on. Cappugi, nel suo intervento ad un convegno indetto dalle ACLI sui problemi dei trasporti. Testimonia la piena consapevolezza di questa nuova realtà da parte dei dirigenti dell'Azienda F.S., il Piano Decennale di potenziamento e ammodernamento della Rete, concepito e impostato, pur nelle enormi difficoltà derivanti dalla necessità di massicci investimenti, proprio in funzione di queste imprescindibili esigenze in questa nuova visione dei problemi dei trasporti.

Maria GUIDA

La cordialità dei rapporti internazionali nasce anche alla base: gli addetti ai controlli doganali al transito di confine, operano in piena collaborazione e serenità

STRADE E BINARI AL PRIMO INCONTRO

Strada e rotaia, com'era naturale e prevedibile, provocarono fin dal loro primissimo incrociarsi una somma di ben definiti e complessi problemi. Problemi ai quali si cercò via via di trovare adeguate soluzioni, dando priorità assoluta, logicamente, ai particolari costruttivi di un « incontro » che sta alle origini di quanto oggi si usa definire, con una parola se non altro conciliante, « coordinamento ». A rileggere i paludati testi dei primordi ferroviari, si troverà infatti che una tra le maggiori preoccupazioni di coloro che si dedicarono alla posa dei binari, fu la traversata delle strade inghiaiate, o selciate. Come ad esempio nelle « Lezioni sulle strade di ferro » del professor Minard, che ebbero una pregiata traduzione italiana nel 1840, seguita dalla speciale appendice di Stefano Mililotti sulla linea da Napoli a Nocera e Castellammare.

« Allorché una strada a rotaje traversa una strada ordinaria — veniva sanzionato in maniera scolastica e con stile tortuoso — si situa ciascuna spranga fra due piastre di ferro fuso messe verticalmente, riunite per mezzo di perni, lasciando circa metri 0,04 di spazio fra loro e la spranga. Queste piastre, la di cui estremità superiore è al medesimo livello col di sopra della spranga, servono a ritenere le pietre della strada, ed a garantire le spranghe dall'urto delle ruote delle vetture che passano per sopra ad esse. Più sovente — si aggiungeva nella norma che teneva a stabilire una zona di rispetto tra rotaia e terreno stradale — queste pietre sono rimpiazzate da pezzi di legno un poco più elevati delle spranghe ».

Ma già lo stesso Minard, anticipando rimedi che soltanto nel futuro l'enorme accrescersi del volume di traffico avrebbe preteso, faceva osservare che allorquando « le strade di ferro di grande velocità incontrano altre strade a rotaie, ovvero delle strade ordinarie, bisogna farle passare una al di sopra dell'altra, affinché i veicoli che loro sono propri possano incrociarsi contemporaneamente senza danno ». E portava ad esempio il brevetto di concessione della strada S. Hélène-Runcorn, che prescriveva « di stabilire le rotaie in un "sotterraneo", o "sopra un ponte", all'incontro della strada di Liverpool ». Sottovia; cavalcavia. Dove la configurazione del terreno rendeva impossibili queste soluzioni — ancor oggi auspicate come ideali — si tentava ovviare all'inconveniente rappresentato dal passaggio a livello mediante semplici "barriere". Da cui tutta una speciale regolamentazione, i cui enunciati, ad oltre un secolo di distanza, acquistano particolare sapore, permettendo di soffermarci ai margini di quel mitico alone che, senza alcun dubbio, ha accompagnato il sorgere e l'affermazione della strada ferrata.

Le righe che riportiamo per prime fanno parte di un autentico documento storico: il "Manifesto" dell'Intendenza della Provincia di Napoli, affisso in occasione dell'apertura al traffico del tronco Napoli-Granatello. E' datato 26 settembre 1839, e prescrive tra l'altro: « Le strade Regie, provinciali, comunali e vicinali, nei punti in cui sono "intersecate dalla strada di ferro", non potranno essere attraversate all'apparire dei convogli rimorchiati dalle macchine a vapore. Sarà cura del Cantoniere di chiudere le barriere appena il convoglio sarà in vista, onde il pubblico resti avvertito che in quel momento il passaggio gli è interdetto, e possa tenersi alla distanza che verrà or ora indicata ».

In conseguenza, « ogni persona a piedi o a cavallo, ogni conduttore di poste, diligenze, vetture o carriaggi di ogni natura, dovrà cedere il passaggio alle macchine loco-motive, che attraversano le indicate strade Regie, e soffermarsi alla distanza di quaranta palmi almeno dalle barriere ». I contravventori sarebbero stati « rimessi alla polizia onde essere sottoposti alle pene corrispondenti ».

E sarà proprio il Prefetto di Polizia a mandar fuori, nell'anno seguente (per i tipi della Stamperia del Real Ministero di Stato della Polizia Generale), il "Regolamento intorno alla strada a guida di ferro", nel quale verrà ribadito che « i viandanti per le strade, pei sentieri e per le campagne circostanti, o che andranno in vettura qualunque od a piedi, o che guidino, o cavalchino animali, se hanno ad oltrepassare la barriera, debbono fermarsi ed attendere che transiti il convoglio tratto dalla "loco-motiva"; quindi ciascuna barriera sarà custodita da un "Cantoniere", il quale ha il preciso dovere di badare che la barriera affidatagli rimanga ben fermata pel breve periodo del passaggio della "loco-motiva" col convoglio ».

Una semplicità di espressioni che non manca di chiarezza espositiva, ed un'efficacia che vuol essere un tantino impressionante nell'altro "Manifesto", pure della Prefettura, pubblicato il 28 ottobre del 1840 per l'apertura all'esercizio del doppio binario sullo stesso tronco. « Il pubblico — vi si leggeva — già vede che il secondo corso della strada ferrata da Napoli al Granatello a fianco del primo è terminato, per cui crescerà il traffico delle "locomotive" coi rispettivi convogli. Si badi dunque a star fuori gli steccati della via, perché non potendo le mac-

ARTICOLO 4.°

Le strade Regie, provinciali, comunali e vicinali, nei punti in cui sono intersecate dalla strada di ferro, non potranno essere attraversate allo apparire dei convogli rimorchiati dalle macchine a vapore. Sarà cura del Cantoniere di chiudere le barriere appena il convoglio sarà in vista, onde il pubblico resti avvertito che in quel momento il passaggio gli è interdetto, e possa tenersi alla distanza che verrà or ora indicata.

Il testo dell'articolo quattro del manifesto dell'Intendenza di Napoli, datato 15-5-1840, affisso in vista dell'apertura della Ferrovia da Granatello alla Favorita

chine arrestarsi di colpo ed a breve tratto, si corre pericolo di vita trovandosi sulle ruotaje ». Ai nuovi problemi imposti dal raddoppio, si cercava cioè di ovviare in parte prospettando aumentati pericoli e sicuri rischi.

Tuttavia, la maggiore responsabilità, oggi come allora, continuava a gravare sulle spalle dei "custodi": il "cantoniere" e il "guardiabarriere", autentici personaggi entrambi. I cantonieri, come prescriveva un regolamento del 1843, dovevano risultare distribuiti "lungo la linea della strada" a giudizio del Direttore, e a tale distanza l'uno dall'altro da potersi vedere costantemente tra di loro. Avevano inoltre l'obbligo di tenere sempre lo sguardo « rivolto verso la parte del convoglio ch'è passato, e di quello che dee venire, affin di poter essere pronti a scorgere ed a passare innanzi subito ed esattamente i segnali di pericolo o di soccorso che potessero farsi dal cantoniere vicino ». I guardiabarriere erano invece « specialmente incaricati della manovra e del servizio delle barriere messe nei punti d'intersezione »; senza contare che, ove le circostanze potevano permetterlo, una medesima persona riusciva ad accentrare le attribuzioni del cantoniere e del guardiabarriere.

I due addetti alla linea si differenziavano, comunque, per l'uniforme. Il cantoniere: giacca rossa, cappello d'incerata bianca con la scritta "Strada di ferro", e pantalone "a volontà". Il guardiano, invece: abito verde a collo diritto, coppola verde, pantalone bigio e carabina! Forse per permettere alla gente una indiscutibile forza persuasiva, che oggi, con sistemi molto più moderni e complessi, non siamo riusciti ancora ad ottenere.

Livio JANNATTONI

CAVOUR: NO AI P.L.

I passaggi a livello (o « passaggi all'avello », come i giornali satirici di qualche lustro fa li avevano battezzati) sono vecchi come le ferrovie ed il collega Jannattoni ne illustra cronologicamente la nascita e lo sviluppo in un articolo che non lascia in sospeso alcun aspetto del problema; ma, come tutte le regole che tendono a generalizzare, anche l'affermazione fatta in apertura presenta la sua brava eccezione. E l'eccezione, per precisazione geografica, riguarda il Piemonte. L'antico Regno sardo, impegnato con tutte le sue risorse finanziarie nella preparazione, prima, e nell'attuazione, poi, del grande piano risorgimentale — ed in parte anche per quella cocciuta resistenza tipicamente « bougia-nen », che caratterizzò per lungo tempo l'immobilismo dei subalpini nei confronti d'ogni iniziativa innovatrice — non si occupò che in ritardo delle costruzioni ferroviarie, lasciandosi precedere da altri staterelli della Penisola, primo fra tutti il Regno delle Due Sicilie che con la tratta Napoli-Portici potè vantare un sia pure effimero primato cronologico.

Re Carlo Alberto, alle locomotive « buffe e fumose » preferiva indubbiamente le « sedie di posta » e le diligenze, e lo stesso giovane Cavour, non ancora Primo Ministro né arbitro della politica piemontese, se pure più progressista del Sovrano, era favorevole all'assoluta indipendenza fra strada e rotaia che, secondo lui, avrebbero dovuto marciare idealmente su due linee parallele, destinate, come tali, a non incontrarsi mai.

Quando i tecnici del tempo, vincendo l'opposizione del Re, riuscirono a strappargli l'autorizzazione a studiare il collegamento ferroviario fra la Capitale dello Stato e la sua maggiore consorella, Genova, ricevettero questa consegna: « Si deve assolutamente fare in modo che la strada ferrata non disturbi per nessuna ragione la strada ordinaria ».

Fedeli a tale consegna, i progettisti prepararono i loro piani di cui, regnando Carlo Alberto, fu iniziata la prudenziale attuazione con la realizzazione del tronco Torino-Trofarello inaugurato il 24 settembre 1848 e Trofarello-Asti aperto all'esercizio il 15 novembre 1849. L'Asti-Alessandria-Novi Ligure, completata, come il tronco precedente, sotto Vittorio Emanuele II (1° gennaio 1850) e la successiva tratta Novi-Arquata Scrivia (10 febbraio 1851) portarono la ferrovia fino ai primi, aspri e mai affrontati contrafforti montani, senza che la strada ferrata interferisse in alcun modo con quella... classica. Neppure un passaggio a livello, in base alle direttive di Cavour, illuminato interprete — ma per ragioni che potremmo attribuire alla antiveggenza del grande Ministro e non già al conservatorismo del defunto Monarca — della volontà di Carlo Alberto, turbò l'armonia della linea ferrata: ogni « incontro » con la strada ordinaria venne felicemente evitato con la costruzione di cavalcavia o sottovia.

Realizzata a tempo di primato l'Arquata Scrivia-Busalla coll'eccezionale traforo dei Giovi (10 febbraio 1853), si passò alla costruzione dell'ultimo tratto del percorso, la Busalla-Sampierdarena, inaugurata il 18 dicembre 1853. Anche qui furono adottati gli stessi criteri tecnici, sicché l'intera linea Torino-Genova, un modello di audacia e di lungo percorso a quei tempi, non ebbe neppure un passaggio a livello, consentendo così alle due arterie il rispettivo libero traffico.

L'accortezza intelligente e lungimirante del Conte di Cavour — basata sulla chiara visione dell'utilità sempre crescente del nuovo mezzo di trasporto — non venne compresa né condivisa dai successivi governanti e costruttori delle strade ferrate italiane che, per ragioni molto discutibili di economia, ricorsero al sistema dei passaggi a livello con incalcolabili danni per l'incolumità dei cittadini e la regolarità del traffico, danni dei quali oggi — costretti come siamo a correre ai ripari con enorme dispendio di tempo e di denaro — possiamo misurare tutta la gravità.

In una pagina destinata a sviscerare il problema dei passaggi a livello, non potevamo non far conoscere ai nostri lettori un'altra benemerenza, che non fu neppure la minore, del grande « tessitore » la cui morte prematura privò la Nazione di una guida sicura ed illuminata e, perchè no?, le ferrovie di un geniale fautore.

M. Alberto TUNINETTI

Veduta prospettica di Granatello (Portici); riproduzione di disegno nell'Archivio del Museo di S. Martino in Napoli. Sotto, la prima stazione ferroviaria di Portici

Come ci vede la stampa

La terza legislatura si è conclusa con un bilancio positivo per quanto riguarda l'attenzione che il Parlamento ha prestato ai problemi delle Ferrovie e dei ferrovieri. A favore di questi ultimi, proprio nell'ultima fase dei lavori parlamentari, oltre ai miglioramenti che hanno riguardato tutti i dipendenti pubblici, sono state approvate le nuove norme sul riscatto degli alloggi e le modifiche alle percentuali di liquidazione delle pensioni. Circa i provvedimenti direttamente riguardanti le Ferrovie, il Parlamento ha approvato, oltre al programma di investimenti, la legge sulla sistemazione del bilancio ferroviario, rinviando invece la riforma della struttura dell'Azienda. Ma il rinvio — ha scritto l'ing. Rissone su *Il Globo* — non può significare che il problema è stato accantonato; è da auspicare, anzi, che il governo che uscirà dalle prossime elezioni ne faccia un punto del suo programma. Non è, infatti, pensabile che mentre si lodano la vitalità e l'efficienza di gruppi o enti come l'IRI e l'ENI, l'Azienda delle F.S. debba essere privata di un regime di vera autonomia che è la condizione principale per consentire all'Azienda stessa di raggiungere un più elevato grado di vitalità e di efficienza.

Fra i provvedimenti approvati dal Parlamento e che di riflesso interessano le Ferrovie vanno ricordati la legge che ha distolto dal Ministero della Difesa l'aviazione commerciale, conferendo a questo settore un'adeguata autonomia nell'ambito del Ministero dei Trasporti e dell'Aviazione Civile (questa è la nuova denominazione del Ministero) e la legge sulla nazionalizzazione dell'energia elettrica che prevede il trasferimento all'ENEL di tutto il patrimonio di impianti e di azioni in società elettriche creato dalle F.S. in 60 anni per l'alimentazione delle linee elettrificate. In proposito *l'Avanti!* ha scritto che sarebbe un errore pensare che il sistema di autoproduzione e di approvvigionamento dell'energia per le Ferrovie dello Stato sarà sconvolto dal trasferimento degli impianti all'ENEL. Bisogna, invece, ritenere, sulla base della valutazione che è stata data in questi ultimi tempi al ruolo delle ferrovie nella politica di sviluppo, che la situazione non sarà pregiudicata dalla nazionalizzazione, essendo venuti a mancare quei motivi tecnici ed economici che indussero le F.S. a darsi un sistema autonomo nell'approvvigionamento delle fonti di energia. E' da prevedere anzi che un miglioramento delle disponibilità e dei costi dell'energia sarà realizzabile sulla base di un'utile e proficua collaborazione fra F.S. ed ENEL.

Due importanti convegni si sono svolti nei mesi scorsi sui problemi riguardanti le Ferrovie. A Milano durante il congresso del Sindifer è stato espresso il parere dei funzionari direttivi delle F.S. sul programma di investimenti, ritenuto non perfettamente aderente alle molteplici esigenze del sistema ferroviario italiano. In particolare è stato affermato — come ha riferito *24 Ore* — che il Piano Decennale rischia di limitare i suoi effetti perché i 1500 miliardi sono soggetti a subire una continua erosione durante il decennio per effetto dell'aumento dei costi, che già ora si manifesta. In un altro convegno, organizzato dalle ACLI-Ferrovieri, è stata sottolineata la funzione sociale dei trasporti ferroviari e si è posto l'accento sul problema dei trasporti pendolari di massa nelle adiacenze dei grandi centri urbani. E' un problema, questo, del quale molto si discute a diversi livelli da qualche tempo, in relazione all'aumentata mobilità della manodopera che affluisce verso le grandi aree metropolitane. Durante il convegno il Sottosegretario ai Trasporti, on. Cappugi, ha preannunciato un esperimento che le F.S. intendono fare con l'istituzione di autolinee gestite direttamente dall'Azienda per integrare i servizi ferroviari su determinati itinerari. E' la prima volta — ha commentato *La Stampa* — che il problema delle autolinee sostitutive viene affrontato pubblicamente in questi termini e l'A. si augura che successivamente questo nuovo criterio di gestione, basato sull'indifferente scelta del mezzo di trasporto nel garantire relazioni di traffico cospicue, possa essere adottato anche per le linee a scarso traffico delle quali si progetta la soppressione.

Renato MATTONE

Cambi di residenza...

456) Manovale Movimento Luigi Spinelli, Divisione Movimento Milano, stazione Sesto S. Giovanni, cambierebbe con p.g. purché Divisione Impianti Elettrici di Milano, possibilmente impianti Sesto S.G., Monza, Como, Milano o località limitrofe. Non lascia né chiede alloggio. Scrivere: Luigi Spinelli - Via 1° Maggio, 49 - Oggiono (Como).

457) Operaio Qualificato Mario Laviola, Sottostazione Elettrica I.E. Sacile (Venezia), cambierebbe con p.g. Bari città o località viciniore. Lascia alloggio nuovo F.V. 3 vani e accessori e ne chiede altro Scrivere: Via Balliana, 36 - Sacile (Udine).

458) Frenatore Pietro Clericò, Dep. Pers. Viaggiante di Ceva (Torino), cambierebbe con altro Agente, Manovale, p.g. o Conduttore, in qualsiasi Compartimento del meridione. Non lascia né chiede alloggio. Scrivere: Via Regina Margherita, 21 - Ceva (Cuneo).

459) Capo Stazione Buonaventura Elia, Stazione Saliceto (linea Savona-Torino), cambierebbe con altro movimentista Compartimenti Ancona, Bari, Napoli, Reggio Calabria, Roma. Lascia alloggio privato annesso Stazione, fitto modestissimo. Scrivere: Saliceto (Cuneo).

460) Cantoniere Angelo Gardina, 22° Tronco Lavori di Augusta (Palermo), cambierebbe con p.g. Compartimenti Torino, Milano o Bologna. Lascia alloggio a m 100 dalla Stazione e a m 800 dalla città. vani 4, con luce e acqua, e ne chiede altro. Scrivere: Casello km 294+995 - Stazione F.S. Priolo (Siracusa).

461) Capo Gestione 1.a classe Carlo De Fonzo, Titolare Gestione Merci Stazione Lentini (Palermo), con 2 ore giornaliere straordinario per 7 mesi, durante campagna agrumaria, cambierebbe con p.g.; o Capo Gestione Stazioni di Roma o località viciniore. Lascia alloggio 3 vani e non ne chiede. Scrivere: Stazione F.S. - Lentini (Siracusa).

462) Manovale Movimento Bruno Azzarello, Stazione Verdello Dalmine (Milano), a 10 Km da Bergamo, abilitato f.s.m., cambierebbe con p.g. Stazione Napoli o dintorni. Non lascia né chiede alloggio. Scrivere: Stazione F.S. - Verdello Dalmine (Bergamo).

463) Manovale Movimento Silvio Orilisi, Stazione San Gavino (Cagliari), cambierebbe con p.g. Compartimenti Ancona, Roma, Firenze, Bologna o Verona. Non lascia né chiede alloggio. Scrivere: Stazione F.S. - San Gavino (Cagliari).

464) Operaio Armamento Matteo Rosselli, 35° Tronco Lavori Agrigento Bassa (Palermo), cambierebbe con p.g. o Cantoniere Compartimento Roma. Lascia alloggio ampio F.A. Aragona Caldara, con luce e acqua e non ne chiede. Scrivere: Scalo Aragona Caldara (Agrigento).

465) Manovale Movimento Giovanni Di Carlo, Stazione Torino Smistamento, abilitato f.s.m., cambierebbe con p.g. Impianti di S. Severo (Bari). Non lascia né chiede alloggio. Scrivere: Piazza Chironi, 6 - Torino.

466) Operaio Qualificato elettricista Nazareno Caboscia, Squadra Rialzo Torino Porta Nuova, cambierebbe con p.g. Roma. Non lascia né chiede alloggio. Scrivere: Via Chisone, 3 - Torino.

467) Operaio Qualificato Pietro Renna, Squadra Rialzo Milano Farini, cambierebbe con p.g. o Operaio Officina o Deposito Compartimento di Bari. Non lascia né chiede alloggio. Scrivere: presso Dubini - Via Pacinotti, 8 - Milano.

468) Manovale Trazione, mutilato di guerra, Carlo Busiello, Deposito Locomotive Napoli Smistamento, cambierebbe con p.g. qualsiasi Compartimento. Lascia alloggio 2 vani e ne chiede altro. Scrivere: Ufficio Corrispondenza F.S. Napoli Centrale.

469) Capo Stazione Giorgio Pitino, Stazione Passomartino (linea Catania-Siracusa) a 16 km da Catania, cambierebbe con movimentista, gestionista, interprete qualsiasi località linee Milano-Chiasso, Milano-Sondrio, Milano-Bergamo. Lascierebbe alloggio F.S. 3 vani accessori, chiedendone altro analogo.

FATTI DI CASA

Aumenti per gli assuntori, coadiutori e incaricati

Notevoli miglioramenti economici per gli Assuntori, Coadiutori e Incaricati sono stati disposti con la recente legge 6 gennaio 1963 n. 13 che modifica alcune delle disposizioni previste dalla legge 30 dicembre 1959 n. 1236 riguardanti il trattamento della categoria. Le nuove retribuzioni decorrono dal 1 luglio 1962 e a far data dal 1 luglio 1963 saranno ulteriormente aumentate del 10 per cento. Si tratta quindi di un provvedimento assai importante che corona le giuste aspirazioni della categoria.

In data 14 febbraio 1963 con circolare n. P. 3.2.3./30236 il Direttore Generale ha impartito ai Servizi e ai Compartimenti le istruzioni necessarie per l'esatta e uniforme applicazione del provvedimento. VOCI DELLA ROTAIA conta numerosi e affezionati lettori anche fra gli Assuntori e Coadiutori e pertanto riteniamo di far loro cosa gradita riassumendo le principali disposizioni della nuova legge e rimandando per il resto al testo completo che appena possibile sarà pubblicato sul BOLLETTINO UFFICIALE.

Com'è noto, gli Assuntori possono essere utilizzati per l'espletamento di servizi di stazione o di fermata, oppure per servizi di custodia ai Passaggi a livello o di vigilanza di segnali e punti speciali della linea ferroviaria. Sia le assuntorie di stazione o di fermata che quelle di custodia e di vigilanza sono ufficialmente classificate in quattro categorie (A, B, C, D) a seconda della natura delle prestazioni e della importanza dell'impianto. E anche le retribuzioni sono commisurate alla categoria dell'impianto presso cui l'Assuntore, il Coadiutore o l'Incaricato prestano servizio.

Con effetto rispettivamente dal 1 luglio 1962 e dal 1 luglio 1963 le nuove retribuzioni mensili iniziali degli Assuntori, a seconda delle Categorie dell'Impianto e a seconda se essi siano o no titolari dell'assuntoria, sono quelle che chiaramente risultano dalla tabella 1).

Gli assegni personali riassorbibili con gli aumenti di retribuzione non verranno ridotti o riassorbiti in sede di prima applicazione della nuova tabella.

Beninteso, resta fermo il disposto dell'art. 11 della citata legge n. 1236 in base al quale per ogni biennio di servizio prestato negli impianti classificati, agli Assuntori non demeritevoli va attribuito un aumento pari al 2,50% delle nuove retribuzioni iniziali. Pertanto nell'attribuire le nuove retribuzioni spettanti dal 1° luglio 1962 si dovrà tenere conto degli aumenti periodici già in godimento a tale data.

Inoltre la nuova legge, modificando la precedente, per quanto riguarda il periodo di servizio prestato anteriormente al 1 marzo 1960 stabilisce che possa essere riconosciuto, in aggiunta a quello già valutato, un massimo di altri 4 anni. Di conseguenza nei confronti degli aventi diritto all'applicazione di tale disposizione verranno rideterminati gli aumenti di retribuzione già in godimento e la decorrenza di quelli in corso di maturazione verrà retrodatata in relazione al periodo di servizio riconoscibile secondo la nuova legge. Gli aumenti risultanti dall'applicazione della disposizione in parola saranno liquidati con effetto dalla data risultante ma, comunque, non anteriormente al 1 luglio 1962.

Per gli Assuntori ex combattenti, è poi prevista la concessione di una maggiore anzianità di due anni che comporta l'attribuzione di un aumento di retribuzione. Per ottenere l'applicazione di tale disposizione gli interessati dovranno presentare apposita domanda e documentare la loro qualità di ex-combattenti.

In relazione agli aumenti concessi agli Assuntori sono state rivalutate in proporzione anche le paghe giornaliere dei Coadiutori. Nella seconda tabella che pubblichiamo e che riguarda i Coadiutori utilizzati ad orario completo sono riportate le nuove misure, valevoli, rispettivamente, dal 1 luglio 1962 e dal 1 luglio 1963. Altre tabelle sono previste per i coadiutori utilizzati ad orario ridotto. Per esse rimandiamo gli interessati alla citata Circolare P. 3.2.3./30236 del 14 febbraio 1963. Per quanto riguarda invece gli Incaricati, ricordiamo che in base alla citata legge n. 1236 del 1959 le nuove paghe saranno corrisposte per ogni giornata di servizio in misura pari ad un ventiseiesimo della retribuzione mensile iniziale dell'Assuntore non titolare della categoria corrispondente.

Sono stati inoltre aumentati i compensi orari per le prestazioni straordinarie rese dagli Assuntori e dai loro Coadiutori. Anche per lo «straordinario» sono state stabilite due nuove misure, valide rispettivamente dal 1 luglio 1962 e dal 1 luglio 1963. Per esse rimandiamo ancora gli interessati alla Circolare sopra citata.

Agli Assuntori, Coadiutori e Incaricati, in servizio presso Assuntorie classificate, comandati a prestare servizio tra le ore 22 e le ore 6 verrà poi corrisposta un'indennità oraria di L. 85 per la prima categoria e di L. 50 per la seconda. La misura prevista per la prima categoria compete esclusivamente agli addetti al presenziamento dei treni e dei passaggi a livello e nei casi in cui il servizio viene svolto all'aperto o in condizioni di particolare disagio e responsabilità, seguendo i criteri valevoli per il personale ferroviario avente utilizzazione analoga.

Per il caso in cui un impianto in Assuntoria, in conseguenza di una diminuita entità delle prestazioni, cessi di essere classificato in una delle categorie previste dalla legge 1236, '59 resta stabilito che l'Assuntore che continui a prestarvi servizio come Incaricato conserva la retribuzione di cui godeva precedentemente, ma il periodo di tale utilizzazione non è utile ai fini dell'attribuzione degli aumenti periodici.

Molto importante è poi l'articolo 4 della nuova legge, in base al quale, con effetto dal 1 luglio 1962, nei casi di assenza per malattia debitamente riconosciuta, agli Assuntori va corrisposta per i primi 5 giorni la metà della retribuzione e per i giorni successivi, fino al 180° giorno, l'intera retribuzione. In pari misura (la metà per i primi cinque giorni e intera per i successivi) verranno corrisposte in caso di malattia l'indennità integrativa speciale, l'aggiunta di famiglia e l'assegno personale di sede.

In relazione alla rivalutazione delle retribuzioni, dal 1 luglio 1960, la ritenuta ENPAS a carico degli Assuntori e Incaricati passa dall'1,50% al 2%.

Quando saranno liquidati gli «arretrati» maturati dal 1° luglio 1962? E' una domanda legittima alla quale non possiamo dare una risposta precisa. Il Direttore Generale ha raccomandato che la liquidazione avvenga il più rapidamente possibile, recuperando in sede di conguaglio e in unica soluzione l'acconto recentemente concesso. Gli interessati dovranno rendersi tuttavia conto che per gli uffici competenti l'operazione non è semplice nè agevole, ma potranno confidare nella massima possibile sollecitudine da parte dell'Azienda.

ciesse

Tabella 1) - NUOVE RETRIBUZIONI MENSILI INIZIALI DEGLI ASSUNTORI

Classif. dell'Imp.	assuntori di stazione e di fermata				assuntori di P.L., vigilanza segnali e punti speciali in linea			
	TITOLARI		NON TITOLARI		TITOLARI		NON TITOLARI	
	dal 1-7-'62	dal 1-7-'63	dal 1-7-'62	dal 1-7-'63	dal 1-7-'62	dal 1-7-'63	dal 1-7-'62	dal 1-7-'63
Cat. A	63.500	69.850	59.000	64.900	56.000	61.600	51.500	56.650
Cat. B	59.000	64.900	54.500	59.950	51.000	56.100	47.500	52.250
Cat. C	54.500	59.950	50.500	55.550	48.000	52.800	44.000	48.400
Cat. D	48.000	52.800	45.500	50.050	41.000	45.100	38.000	41.800

Tabella 2) - NUOVE RETRIB. GIORN. DEI COADIUTORI UTILIZZATI AD ORARIO COMPLETO

Classificazione dell'Impianto	SERVIZIO MOVIMENTO												SERVIZIO LAVORI	
	amministrativi				promiscui				di fatica					
	dal 1-7-'62		dal 1-7-'63		dal 1-7-'62		dal 1-7-'63		dal 1-7-'62		dal 1-7-'63		dal 1-7-'62	dal 1-7-'63
	Min.	Mas.	Min.	Mas.	Min.	Mas.	Min.	Mas.	Min.	Mas.	Min.	Mas.		
Cat. A	1.795	2.160	1.975	2.375	1.680	2.045	1.850	2.250	1.575	1.930	1.730	2.125	1.820	2.000
Cat. B	1.640	2.005	1.805	2.205	1.530	1.895	1.685	2.085	1.430	1.790	1.575	1.970	1.730	1.905
Cat. C	1.500	1.855	1.650	2.040	1.390	1.750	1.530	1.925	1.350	1.645	1.485	1.810	1.675	1.840
Cat. D	1.355	1.715	1.490	1.885	1.350	1.605	1.485	1.765	1.350	1.500	1.485	1.650	1.485	1.635

Notiziario di Villa Patrizi

AL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Il Consiglio di Amministrazione delle F.S., nelle riunioni del mese scorso ha deliberato l'effettuazione di numerosi lavori ed ha approvato molteplici forniture di mezzi per un importo complessivo di 7.000 milioni.

Da segnalare:

— il consolidamento di un tratto della linea Fiumetorto-Bicocca (L. 40.000.000); la sistemazione di 35 ponticelli della linea Cagliari-Golfo Aranci (81.890.000); la sistemazione degli impianti elettrici di illuminazione e forza motrice di alcune stazioni della linea Bari-Brindisi; l'adattamento della nave-traghetto "Villa" al trasporto di automezzi pesanti; la costruzione di nuove scogliere foranee in tre tratti della linea Napoli-Potenza; la costruzione di scogliere foranee tra i km. 151 + 150 e 151 + 730 della linea Bologna-Foggia; il potenziamento degli impianti della stazione di S. Lorenzo Colli, sulla linea Palermo-Trapani; la sistemazione di alcuni ponti delle linee Milano-Venezia, Grosseto-Vada, Vada-Livorno e Livorno-Pisa; la sistemazione degli impianti di sicurezza e di segnalamento della linea Firenze-Empoli-Pisa; l'estensione della rete telegrafica centralizzata a telescriventi per realizzare collegamenti diretti in telegrafia armonica nelle relazioni Ancona-Roma, Ancona-Bologna, Firenze-Bologna e Firenze-Roma; la sistemazione degli impianti della stazione di Castelguelfo, sulla linea Bologna-Piacenza; la sostituzione di travate metalliche in quattro ponti della linea Cagliari-Golfo Aranci.

Fra gli altri provvedimenti di varia natura, il Consiglio ha pure approvato: la graduatoria di merito del concorso pubblico a 200 posti di Capo Gestione in prova; la graduatoria di merito del concorso pubblico a 1 posto di Ispettore Capo e la assunzione di 650 candidati riusciti idonei oltre i vincitori del concorso a posti di Cantoniere in prova; l'assunzione in servizio di altri 500 candidati riusciti idonei oltre i vincitori nel concorso a posti di Aiuto Macchinista in prova.

PROVVEDIMENTI A FAVORE DEL PERSONALE

Nel decorso mese il Consiglio di Amministrazione ha esaminato, esprimendosi favorevolmente, numerosi provvedimenti riguardanti il personale.

— **Bandi** di pubblico concorso a:

260 posti di Segretario in prova; 40 posti di Segretario-ragioniere in prova, 81 posti di Segretario tecnico in prova (geometri e periti edili); 87 posti di Segretario tecnico in prova (periti elettrotecnici); 224 posti di Segretario tecnico in prova (periti elettromeccanici); 6 posti di Segretario tecnico in prova (periti tessili); 10 posti di Segretario tecnico in prova (periti chimici); 83 posti di A. Applicato tecnico in prova.

— **Assunzione** di altri 500 candidati riusciti idonei oltre i vincitori nel concorso a posti di A. Macchinista in prova; **Indennità fissa mensile** al personale del Servizio Lavori e Costruzioni comandato presso il Compartimento di Ancona; **Modificazioni** all'elenco delle località disagiate, approvato con deliberazione 14 dicembre 1960, n. 20; **Costruzione** di 3 fabbricati per complessivi 22 alloggi a Ferrandina, a Bussoleno ed a Modena; **Ampliamento** del Dormitorio per il personale di macchina nel Deposito Locomotive di Venezia Marittima; **Costruzione** di un bocciodromo coperto nella nuova sede del Dopolavoro ferroviario di Treviso.

Il Consiglio di Amministrazione si è pure pronunciato favorevolmente per la concessione di un notevole numero di sussidi e di elargizioni straordinarie. Ha esaminato, inoltre vari ricorsi avverso punizioni e trasferimenti, istanze per riapertura di procedimenti disciplinari, dispense dal servizio e riammissioni in impiego.

CESSIONI

L'Istituto Nazionale delle Assicurazioni è stato autorizzato a concedere prestiti anche ai dipendenti F.S. contro cessioni del quinto e del doppio quinto dello stipendio.

Pertanto i ferrovieri che avessero interesse a farlo, possono rivolgersi, per detta operazione finanziaria, o all'I.N.A.-Mutua Previdenza Ferrovieri di Roma, Piazza di Spagna, 35, oppure alle sub-agenzie dislocate nelle città sedi compartimentali.

PICCOLI PRESTITI

L'Associazione nazionale di Assistenza per Pubblici Impiegati A.N.A.P.I. — con sede in Roma, Via del Tritone, 132, mandataria dell'Istituto di Credito delle Casse di Risparmio Italiano I.C.C.R.I. è stata ammessa dal Ministero del Tesoro ad effettuare le operazioni di piccoli prestiti ai dipendenti statali, previste dalla legge 29 giugno 1960 n. 656. (Circ. R.V. 9/I/D.G. 43)

AGGIUNTA DI FAMIGLIA

L'art. 1 della legge 6 febbraio 1963 n. 44 — estende, con effetto dal 1° luglio 1962, l'aumento di L. 1.000 (mille) mensili lorde di ciascuna quota di aggiunta di famiglia previsto dalla legge 22 dicembre 1960, n. 1564, al personale di ruolo e non di ruolo rivestito di qualifica con stipendio iniziale superiore a lire 50.000 mensili lorde, nonché a favore dei pensionati provvisti di pensione superiore all'indicato importo mensile lordo.

Per quanto riguarda il personale in servizio l'aumento predetto spetta — a decorrere dal 1° luglio 1962 — a tutti i dipendenti di ruolo e non di ruolo che abbiano titolo a quote di aggiunta di famiglia per i famigliari a carico — con o senza diritto alla maggiorazione delle quote stesse prevista dall'art. 2 del D.L. 27 novembre 1947, n. 1331, e successive modificazioni — rivestiti di qualifica il cui coefficiente di stipendio sia superiore a 200 (L. 600.000 annue lorde, pari a L. 50.000 mensili lorde) indipendentemente dall'ammontare dello stipendio e degli eventuali assegni personali pensionabili e non pensionabili in effettivo godimento.

L'aumento predetto, già percepito dagli Assuntori e dagli Incaricati in applicazione della citata legge 1564/60, va pertanto conservato nei casi in cui la retribuzione mensile (iniziale per gli Assuntori) risulti, dal 1° luglio 1962, per effetto dei miglioramenti recentemente accordati, d'importo superiore a L. 50.000 mensili lorde.

L'art. 2 della legge in principio citata stabilisce poi — pure con effetto dal 1° luglio 1962 — ai fini di quanto previsto dall'art. 3, ultimo comma, del D.L. 21 novembre 1945, n. 722, e successive modificazioni, fissante i limiti dei redditi entro i quali i genitori inabili al lavoro e conviventi e il marito inabile al lavoro possono considerarsi a carico dell'agente, che non vanno considerati i redditi costituiti da pensioni dell'assicurazione obbligatoria per l'invalidità, la vecchiaia ed i superstiti, nei casi in cui le pensioni stesse non superino i limiti minimi stabiliti dall'art. 2, primo comma, della legge 12 agosto 1962 n. 1338 (L. 12.000 mensili per i titolari di pensione di età inferiore a 65 anni e L. 15.000 mensili per i titolari di pensione che abbiano compiuto i 65 anni di età).

Restano ferme tutte le altre condizioni e norme che regolano la concessione dell'aggiunta di famiglia per i predetti familiari. (Circ. P. 3.2.1/12100 del 18 febbraio 1963).

SOPRASSOLDO NUOVA RESIDENZA

Con decreto ministeriale n. 2685 del 18 gennaio 1963, basato sull'art. 73 delle D.C.A., è stata prorogata al 31 dicembre 1963 la validità del D.M. n. 3827 del 14 marzo 1951 e successivi, relativi alla corresponsione del soprassoldo giornaliero. (Circ. N.P.3.3.1/11600 del 7 febbraio 1963).

AMMISSIONE IN ISTITUTI DI EDUCAZIONE E DI ISTRUZIONE DELL'O.P.

L'Opera di Previdenza per il personale delle Ferrovie dello Stato ha indetto un concorso per l'ammissione in Istituti di educazione e di istruzione, di orfani e figli di dipendenti di ruolo delle Ferrovie dello Stato in attività di servizio o a riposo, compresi quelli che, passati ad altre Amministrazioni, abbiano tuttavia conservato la iscrizione all'Opera di Previdenza delle F.S.

Per la divulgazione del concorso è stato redatto apposito manifesto che è stato affisso in tutte le stazioni, uffici, depositi, distributori « La Provvida », case economiche ferrovieri, ecc. (Circ. n. P.OP/III/185/A.110/Ric. 63 del 9 febbraio 1963).

ART. 68 D.C.A.

Dal 1° febbraio c.a. le misure dei compensi previsti dalla circolare n. P. 3.2.2/49000 del 157/60, da corrispondere al personale che abbia contribuito ad impedire fatti anormali nella circolazione dei treni, sono stati raddoppiati. (Circ. n. P.3.3.1/11500 del 7 febbraio 1963).

ABBONAMENTI A PREZZO RIDOTTO

Alcuni Assuntori si sono rivolti all'Azienda per ottenere, ai sensi dell'art. 15 della legge 30-12-1959, n. 1236, l'abbonamento a prezzo ridotto per i ferrovieri, che servirebbe loro per recarsi dall'abitazione al posto di lavoro e viceversa; dagli uffici pe-

Afferici è stato chiesto se anche per gli Assuntori sussista l'obbligo di ottenere l'autorizzazione preventiva a risiedere in località diversa dalla sede di servizio, per poter ottenere il detto abbonamento a prezzo ridotto. Al riguardo, è stato precisato che il Servizio Commerciale e del Traffico, con circolare C. 311.49.1594.175 del 17 luglio 1962, ha comunicato che anche agli Assuntori e loro Coadiutori può essere concesso l'abbonamento; è ovvio però che anche nei loro riguardi, in analogia a quanto praticato per i dipendenti F.S., l'autorizzazione a dimorare fuori della residenza di servizio, costituisce un presupposto indispensabile per la concessione dell'agevolazione. (Circolare n. A.G. 3.2/9285/I del 2-1-1963).

ACQUISTI CON PAGAMENTO « DIFFERITO » PRESSO « LA PROVVIDA »

E' stato attuato un nuovo sistema di credito a favore del personale, a mezzo libretti di credito (Mod. GTV. 61), mediante i quali l'importo speso presso « La Provvida » può venire rateizzato in 24 mensilità, con ritenute a ruolo. Il provvedimento è stato adottato nell'intento di agevolare il personale, soprattutto quello meno abbiente o residente in località disagiate, anche in considerazione del fatto che « La Provvida » fornisce oltre ai generi alimentari, casalinghi e di abbigliamento, anche stufe, combustibili, libri, macchine da scrivere, apparecchi radiotelevisivi ed elettrodomestici. (Circolare n. GV. 31/1584/C. 3 dell'11-1-1963).

VIDIMAZIONE IN TRENO BIGLIETTI BK

Come è noto, i possessori dei biglietti gratuiti della serie BK che chiedono la vidimazione in treno sono assoggettati al pagamento del diritto fisso di L. 100. Per la riscossione di tale importo, e per ciascun biglietto vidimato, il personale di controlleria emette un mod. Ci 204 riportandone gli estremi nella casella del BK riservata al bollo della stazione.

Nel caso quindi di vidimazioni di detti biglietti richieste da più persone, appartenenti ad una stessa famiglia, si verifica, per l'agente di controlleria, un notevole perditempo a motivo dei relativi Ci 204 da emettere.

Al fine di conseguire un risparmio di tempo, è stato disposto che, qualora più persone della medesima famiglia chiedano la vidimazione dei biglietti BK le cui caselle « itinerario » sono state compilate tutte per la stessa relazione, l'agente di controlleria emetta un unico mod. Ci 204 per l'importo complessivo corrispondente a tanti diritti fissi quanto sono i biglietti da vidimare.

Tale procedura non è applicabile per le vidimazioni relative a viaggi per percorrenza superiore ai 999 km. (Cir.ri C/213/B.136/42 e MO 514/16/26591 del 12 dicembre 1962).

INDENNITA' CHILOMETRICA

A seguito della revisione generale delle tariffe per il trasporto delle persone sulle F.S. effettuata con decorrenza 1° gennaio 1963, ed in relazione a quanto previsto dal terzo comma dell'art. 12 delle disposizioni sulle competenze accessorie approvate con la legge 31 luglio 1957, n. 685, e successive modifiche, è stato stabilito che, con decorrenza 1°-1-1963, le misure dell'indennità chilometrica di cui al primo comma dell'articolo stesso vengano così variate:

— dipendenti ammessi a viaggiare sulle ferrovie in 1.a classe L. 1.66;

— dipendenti ammessi a viaggiare sulle ferrovie in 2.a classe L. 1.13.

LE VISITE DI CONTROLLO

Ci siamo fin qui occupati di talune questioni generali dell'assistenza di malattia; riteniamo ora opportuno illustrare gli aspetti pratici di questo complesso problema che è il mutualismo.

Cominceremo dalle visite di controllo disposte dalla nostra Mutua e cioè di quegli accertamenti formali e sostanziali che gli Uffici Provinciali ritengono, di volta in volta, di disporre allo scopo di « accertare non solo l'esistenza dell'infermità denunziata, ma anche di individuarne gli elementi specifici onde porre il Medico revisore in grado di procedere con piena cognizione di causa alla valutazione, ai fini del rimborso, delle prestazioni documentate ».

Tali accertamenti sono espressamente previsti nell'articolo 8 della Legge Istitutiva dell'Ente, che dice: « gli interessati hanno l'obbligo di sottoporsi alle indagini ed al controllo ritenuti opportuni dall'Ente per l'accertamento della malattia. Il rifiuto alla richiesta dell'Ente dà luogo alla decadenza dal diritto alle prestazioni ».

La legge fa espresso riferimento al « rifiuto » ma non all'impedimento dell'assistito di sottoporsi, per un motivo o per l'altro, alle predette indagini, sicchè ove questi non sia in grado di recarsi al controllo ambulatoriale può spiegare, per iscritto, i motivi di tale impedimento, con la certezza, nella maggior parte dei casi, di ottenere, in deroga alle disposizioni vigenti, la sanatoria per la definizione favorevole della pratica di malattia. In sostanza l'Ente è sempre disposto ad accogliere i motivi validi d'impedimento e, anzi, a quanto ci risulta, segue una via ispirata alla maggior possibile comprensione nei riguardi dei propri assistiti. Sarà bene precisare, inoltre, che l'art. 23 del Regolamento di esecuzione della Legge istitutiva dell'Ente riconosce al Medico di controllo il più ampio potere discrezionale nel senso che il suo giudizio fa stato nei confronti dell'assistito. Inoltre, si badi bene, il solo fatto di sottoporsi a visita non costituisce, di per sè, presunzione di riconoscimento del diritto alle prestazioni.

Fin qui la legge.

In pratica, tuttavia, accade che l'Ente, per ragioni anche organizzative e pratiche, dispone gli accertamenti solo in quei casi in cui ravvisi particolari motivi di necessità ed opportunità. Con ciò intende evitare per quanto possibile all'assistito il disagio derivante da una visita di controllo ambulatoriale. Tutto quanto abbiamo fin qui esposto si riferisce particolarmente ai controlli ambulatoriali, ma dobbiamo precisare che i controlli possono essere anche domiciliari ed ospedalieri. Sarà bene che il nostro lettore sappia che gli accertamenti ambulatoriali possono essere disposti solo nel caso in cui, a parere del Medico Reparto, la malattia che ha colpito l'assistito, consenta la possibilità di movimento.

Nelle prossime puntate, tratteremo un argomento che presenta un aspetto di immediato interesse: quello dei rimborsi delle spese sostenute dall'iscritto per prestazioni varie e delle decurtazioni che l'Ente opera per legge. Materia, questa, quanto mai delicata che è fonte di lagnanze da parte della generalità degli assistiti i quali considerano tali decurtazioni come un atto arbitrario ed illegale da parte dell'Ente: in realtà queste decurtazioni, come vedremo, sono previste da talune norme che presentano forse qualche aspetto di eccessivo fiscalismo e che per questo andrebbero rivedute.

Lorenzo MAISANO

A PADOVA UNA SCUOLA DI PERFEZIONAMENTO PROFESSIONALE

In un fabbricato di nuova costruzione, a Padova, presente il Direttore Compartimentale, ing. De Rosa, il Capo Divisione Lavori e numerosi altri funzionari, è stata aperta la Scuola Intercompartimentale di Perfezionamento per il personale della linea, di cui sarà Direttore l'ing. Gianfranco Angeleri della Sede Centrale, coadiuvato da esperti tecnici.

L'ing. De Rosa ha illustrato l'utilità e l'importanza della iniziativa e lo sforzo che la nostra Azienda compie per il miglioramento culturale e professionale dei propri dipendenti. Oltre all'aula-scuola e alla direzione, il fabbricato dispone di alcune camere con complessivi 30 letti, di gabinetti con docce: gli ambienti sono riscaldati a termosifone. Il Direttore Compartimentale, ha assistito alla prima ora di lezione ed ha rivolto parole di incitamento agli allievi. In precedenza i locali erano stati benedetti dal Cappellano dei Ferrovieri, Padre Massimini da Plois.

A COLLE ISARCO IN GARA FERROVIERI E FIGLI DI FERROVIERI

IL XIV CAMPIONATO NAZIONALE DI SCI

Nel mezzo del «grande presepe bianco», c'è Colle Isarco. Le strisce nere dei binari sembrano strappi nel lenzuolo di neve; le figurine dei pastori sono sostituite da quelle più dinamiche — anche se meno arcadiche — dei nostri ferrovieri.

Il freddo non è eccessivo; bastano i 16 Km che mancano per giungere a Brennero ed i 310 metri di quota in meno, per risparmiarci la deliziosa carezza del vento siberiano del passo. E in questo, ch'è forse il più pittoresco e frequentato dei borghi montani alto atesini, siamo saliti in duecento, per il 14° Campionato nazionale di sci. Non vi dico il daffare dei bravi e simpatici Braceschi, Presidente del D.L.F. di Brennero, organizzatore della manifestazione, Borchia e Tartarotti, Consiglieri dello stesso DLF e Titolari, rispettivamente, delle stazioni di Colle Isarco e di Vipiteno. Duecento! Non tutti giovani ormai; qualcuno di mezza età, qualcun'altro più in là ancora, ma sempre decisi a non cedere nulla alla azione corrosiva degli anni. Per la cronaca, gli atleti erano 140, a si atteggiavano a tali anche gli altri 60 (fra accompagnatori, organizzatori, tecnici ed Autorità), affidando a generosi, sgargianti maglioni il... benevolo incarico di nascondere o camuffare, alla meglio, l'incipiente pinguedine. E il passo si faceva lento, grave, come s'addice al montanaro, ma solo perché appesantito dagli scarponi, che a volte, nuovi di zecca, denunciavano — col caratteristico scricchiolio — il pianto recente dell'intaccato bilancio familiare.

Le gare di fondo, discesa libera, slalom speciale e staffetta, si sono svolte nei giorni 15, 16 e 17. Le prime comitive sono giunte a Colle Isarco fin dal giorno 12; la sera del 14, ormai, tutti, atleti ed accompagnatori dei 24 D.L.F. partecipanti, erano più che degnamente e comodamente alloggiati.

Qualche raro caso di ricorso alla vegetallumina, dopo aver provato le varie piste, ma nessun grave inconveniente, nemmeno durante i tre giorni di gara, per cui non si è mai dovuto ricorrere al servizio di soccorso.

Per la prima volta, quest'anno, ed a titolo d'esperimento, si sono fatti gareggiare anche i ragazzi, sulle stesse piste degli adulti seppur, ovviamente, con percorsi ridotti. Hanno gareggiato i giovani nati dal 1947 al 1951 ed i tempi da loro ottenuti confermano chiaramente la buona riuscita dell'esperimento e le ottime prospettive per un prossimo futuro. Abbiamo veramente dei campioni in erba, tra i quali hanno primeggiato gli ottimi Facchini e Seidner di Brennero, Gargner di Torino e Buzzi di Tarvisio.

Mattatore del Campionato, comunque, è stato Aldo Mombelli di S. Candido. Vent'anni, 1 metro e 85 di statura. Spericolato quel tanto necessario per tuffarsi a rompicollo su discese che noi sinceramente non affronteremmo nemmeno senza legni sotto i piedi, ed ottimamente impostato come stile. Due titoli: campione nazionale di discesa libera e slalom speciale.

Il titolo di campione italiano di fondo è andato invece al giovane Dante Wuerich, del D.L.F. di Milano: ottimo atleta dalla falcata poderosa.

Il titolo di campione italiano per la staffetta (Km 10x3), è stato appannaggio, infine, della squadra del D.L.F. di Torino che con i forti Antonio Bellone, Giovanbattista Bellone e Aurelio Vachet, ha ottenuto tempi veramente degni di nota.

E' doveroso ringraziare i Signori Max Gröbner ed Adolf Pittrachler, rispettivamente Presidente dell'Azienda di Soggiorno e dello Sci club di Colle Isarco, per l'assistenza tecnica, veramente preziosa e competente.

Grazie, anche, al Comandante, agli ufficiali ed ai militari del Presidio di Bressanone per l'ottimo servizio radio-telefonico, ed al Comandante la Legione Carabinieri di Bolzano, per l'efficiente servizio d'ordine. Del resto il comportamento di tutti gli intervenuti, è stato per tutto il tempo di soggiorno, veramente degno di lode, ed apprezzato soprattutto dalla popolazione locale che a mezzo del proprio Sindaco, Signor Augusto Gröbner, ci ha salutati con sincera simpatia e cordialità.

Hanno tifato particolarmente, starters d'eccezione, il Direttore Compartimentale di Verona, ing. Aldo Rossetti e la gentile consorte, ed il Capo dell'Ufficio Centrale del D.L.F. Avv. Cutrona, la cui piacevole eloquenza ha degnamente concluso la magnifica e riuscitissima manifestazione.

F. TOMASSINI

A sinistra, la partenza per la gara di fondo, e, sotto, un passaggio dello slalom. A destra, l'avv. Cutrona, Presidente del D.L.F. si complimenta con un anziano concorrente

TEMPI E CLASSIFICHE

GARA DI FONDO Km. 12

1) WUERICH Dante - D.L.F. Milano
2) BELLONE Antonio - D.L.F. Torino
3) BELLONE G. Battista - D.L.F. Torino

GARA DI DISCESA LIBERA

1) MOMBELLI Aldo - D.L.F.
2) FURLANI Carlo - D.L.F. Bolzano
3) PERENNI Giovanni - D.L.F. S. Candido

GARA DI SLALOM SPECIALE

1) MOMBELLI Aldo - D.L.F. S. Candido
2) SIBILLE Stefano - D.L.F. Torino
3) BOMPARD Celestino - D.L.F. Torino

STAFFETTA - Km. 10x3

1) Squadra del D.L.F. Torino
2) Squadra del D.L.F. Tarvisio
3) Squadra del D.L.F. S. Candido

Classifica per D.L.F.
CATEGORIA A

1ª - D.L.F. Torino con punti 284
2ª - D.L.F. S. Candido con punti 199
2ª - D.L.F. Bolzano con punti 152

CATEGORIA B

1ª - D.L.F. Verona con punti 60
2ª - D.L.F. Sulmona con punti 43
3ª - D.L.F. Pontebba con punti 40

A REGGIO CALABRIA

PREMIATI I VINCITORI DELLA PAGELLA D'ORO

La « Pagella d'oro », organizzata dal D. L. — entrata ormai, con sempre crescente successo, nel suo 4° anno di vita — ha avuto il suo epilogo con la premiazione dei vincitori, presente un numeroso pubblico di ferrovieri e famigliari e le più alte autorità Comparti mentali.

I premi, per un valore di 425.000 lire, costituiti da biciclette, registratori, libri, orologi, transistor, macchine fotografiche, ecc., sono stati assegnati, a scelta dei vincitori, nel seguente ordine:

I MEDIA: Laura Scurria di Paola — Francesco Ranieri di Catanzaro — Antonio Scopelliti di Reggio C. — Paolo Paolini di Villa S. G. — Greco Filomena di Agropoli — Francesco Gibertini di Paola — Francesco Bottino di Paola — Giuseppe Montella di Reggio Calabria.

II MEDIA: Demetrio Festa di Agropoli — Giovanni Zinnato di Reggio C. — Paolo Vitarella di Reggio C. — Concetta D'Ascola di Reggio C. — Cosimo Calabrò di Villa S. G. — Lafone Pietro di Reggio C. — Baldassarro Maria Pia di Reggio C. — Giuseppe Pellegrino di Reggio C. — Stigliano Carlo di Paola — Sergio Polimeno di Villa S. G. e Aldo Benti di Paola.

III MEDIA: Adelaide Geria di R. C. — Pasquale Imbalzano di R. C. — Quinto Palma di Agropoli — Giovanni Livide di R. C. — Alampi Margherita di R. C. e Claudia Latella di Sapri.

Il Direttore Compartimentale, Ing. Abrignani, ha rivolto ai giovanissimi vincitori della « Pagella d'oro », paterne parole, incitandoli a perseverare nello studio.

QUATTRO GENERAZIONI DI FERROVIERI

Nello scorso mese, ad Udine, l'ex-Capo Manovra Luigi Lorenzutti ha celebrato le nozze d'oro nella stessa Chiesa che, all'inizio della sua vita ferroviaria, lo vide sposo felice. Attorniavano la simpatica coppia i figli, le figlie, le nuore, i generi, undici nipoti, amici e conoscenti.

La famiglia Lorenzutti vanta una lunga tradizione di appartenenza alla nostra Azienda.

Qualche dato. Il padre del nostro ex-Capo Manovra fu Capo Squadra Cantonieri, già alle dipendenze della Società Adriatica, prima, delle F.S., poi. Due suoi fratelli — ancora viventi — rispettivamente Macchinista e Fuochista approvato, sono pensionati della nostra Azienda. Luigi Lorenzutti ha avuto tre figli maschi: Ettore, che è Assistente Tecnico I.E. a Trieste, Lorenzo, Operaio di I.a cl. alla Sottostazione Elettrica di Udine, Emilio, Operaio di I.a cl. alla Sottostazione Elettrica di Valenza; e quattro figlie che hanno rispettivamente sposato: Tullio Fronti, Capo Treno al Dep. Pers. Viaggiante di Trento, Renato Mattalone, Fuochista approvato al Dep. Loc. di Udine, Luciano Loschi, Macchinista di I.a cl. al Dep. Loc. di Udine, Gianni Marcon figlio di un Capo Gestione Superiore a riposo, già in servizio ad Udine. Infine, il nipote Diego Lorenzutti, figlio di Emilio, è volontario Allievo Macchinista nel Genio Ferrovieri.

A Luigi Lorenzutti ed alla sua Signora inviamo gli auguri fervidi della grande famiglia ferroviaria per ancora molti anni di vita serena e felice. (Nella foto, da sinistra a destra: Ettore, Lorenzo, Diego, Emilio, Luigi Lorenzutti e i generi Fronti, Mattalone, Loschi e Marcon).

DLF RIMINI

ATTIVITÀ TURISTICO - ALBERGHIERA

Il D.L.F. di Rimini vi presenta anche per la stagione 1963 i

SOGGIORNI ESTIVI DI RIMINI RIVAZZURRA

Una serie di alberghi modernissimi a vostra disposizione per un lieto periodo di vacanze su di una spiaggia incantevole con l'assistenza diretta dell'Ufficio Turistico D.L.F., Viale Regina Margherita 109, fermata filoviaria 22 - Telefono F. S. 400 telefono urbano 30.650.

QUOTE STAGIONE 1963

per turni di 7 giorni pensione completa con sistemazione in camere a 2 o 3 letti - servizio - tassa di soggiorno - cabina - tenda al mare:

BASSA STAGIONE

camere con servizi privati e doccia

Soci D.L.F. e familiari	**L. 9.800**

camere senza servizi privati e doccia

Soci D.L.F. e familiari	**L. 8.500**
Bambini inf. a 3 anni	L. 2.800

ALTA STAGIONE

camere con servizi privati e doccia

Soci D.L.F. e familiari	**L. 14.000**

camere senza servizi privati e doccia

Soci D.L.F. e familiari	**L. 13.000**
Bambini inf. a 3 anni	L. 3.500

Bambini dai 3 ai 7 anni sconto 50%

I TURNI

Bassa stagione

31 marzo; 7 aprile; 14 aprile 21 aprile; 28 aprile; 5 maggio; 12 maggio; 19 maggio; 26 maggio; 2 giugno; 9 giugno; 16 giugno; 23 giugno; 30 giugno.

Alta stagione

30 giugno; 7 luglio; 14 luglio; 21 luglio; 28 luglio; 4 agosto; 11 agosto; 18 agosto; 25 agosto.

Bassa stagione

25 agosto; 1 settembre; 8 settembre; 15 settembre; 22 settembre; 29 settembre; 6 ottobre; 13 ottobre; 20 ottobre.

Turni di una o più settimane, con inizio e fine di domenica.

Per gite fine settimana, aprile, maggio e settembre, interpellateci!

NORME PER L'ISCRIZIONE

1 **Le prenotazioni per uno o più turni settimanali debbono essere indirizzate al Dopolavoro Ferroviario di Rimini, Via Roma 70, accompagnate da un acconto per nucleo familiare di L. 5000 (con assegno bancario non trasferibile intestato al Presidente del Dopolavoro Ferroviario di Rimini).**

2 **non si tralasci di indicare con precisione - il periodo richiesto - il numero delle persone - l'età dei bambini - il numero della tessera D.L.F. per il 1963.**

3 **I turni avranno inizio con la cena del giorno di arrivo e termineranno con il pranzo del giorno di partenza.**

4 **Per altre informazioni dirette telefonare al n. 400 Ufficio Turistico D.L.F. di Rimini.**

5 **E' consigliabile far pervenire le richieste di prenotazioni almeno un mese prima dell'inizio del turno desiderato.**

6 **In caso di rinuncia sarà rimborsato l'importo versato meno L. 500 per persona, sempreché la rinuncia sia comunicata 10 giorni prima dell'arrivo previsto.**

BERRETTO AL CHIODO

Brunazzi ha lasciato Torino P.N.

Emilio Brunazzi, Sovrintendente di Torino Porta Nuova, dopo 46 anni di esemplare servizio, ha lasciato lo scorso mese l'Azienda per limiti di età.

Nell'ottobre 1948 — dopo di essersi distinto alla dirigenza di varie stazioni — fu destinato a Torino P.N. dove ebbe modo di mettere in evidenza — in occasione degli importanti lavori per la trasformazione del vasto piazzale e il riordinamento e l'ammodernamento dei servizi centralizzati protrattisi per qualche anno — le sue indiscusse capacità professionali.

Delle Relazioni Umane il Brunazzi fu un convinto assertore ante litteram: *erano un aspetto fondamentale del suo carattere e della sua educazione.*

A questo dinamico «berretto rosso», che lascia un ricordo non dimenticabile tra i ferrovieri piemontesi, il saluto affettuoso e sincero del nostro giornale.

Al suo successore, Italo Fossati, Sovrintendente di Torino Smistamento passato ora alla dirigenza di Porta Nuova, l'augurio fervido di buon lavoro.

Tun.

ANCONA
Red. Dr. A. Rosso T. 370

● **Nel Compartimento di Ancona** hanno avuto luogo, di recente, i seguenti movimenti di funzionari: l'Ispettore Capo Superiore dr. Ennio Del Maschio, Capo della Divisione Commerciale e del Traffico, trasferito da Ancona alla Dirigenza della Divisione di Palermo e sostituito dall'Ispettore Capo dr. Mauro Ferretti. A Capo della Divisione Movimento, in sostituzione del compianto ing. Quaranta, è stato designato l'ing. Salvatore Marongiu. Ai funzionari porgiamo il nostro affettuoso saluto e gli auguri di buon lavoro.

● **Il personale della Segreteria** Compartimentale, con a capo il Direttore Compartimentale, ing. Capuano, ha voluto festeggiare il Segretario Superiore cav. Fausto Nisi nel giorno del suo collocamento in quiescenza per limiti di età, dopo 45 anni di positiva attività. Anche l'Ispettore Capo cav. Luigi Lepore, della Sezione Lavori di Pescara e il cav. Giocondo Gaist, Titolare di Pesaro, hanno lasciato il servizio, calorosamente salutati, per limiti di età. A tutti il nostro saluto ed i migliori auguri di lunga quiescenza.

● **Cicogna Express.** Massimo, ad Ersilio Venturi, Manovale al D.L. di Ancona; Nadia, al Manovale Franco Falaschini del D.L. di Ancona; Giorgio, all'A. Macchinista Alfredo Capalti del D.L. di Fabriano; Danilo al Capo Stazione Mario Giovanoli di Perugia Centrale; Daniela, al Manovratore Domenico Papi della stazione di Fabriano e Marta, al Capo Treno di 1.a classe Remo Angelini del Dep. Pers. Viaggiante di Foligno. Felicitazioni e auguri.

BARI
Red. Dr. N. Zingarelli T. 302

● **Alla Dirigenza del Compartimento di Bari,** in sostituzione dell'ing. Giuseppe Bastianelli, destinato a Napoli, è stato destinato l'ing. Ciro Cossu, proveniente dalla Direzione Generale. Allo scambio delle consegne, l'ing. Perfumo nel dare il benvenuto al nuovo Direttore Compartimentale, ha rivolto all'ing. Bastianelli l'affettuoso ringraziamento per quanto egli ha fatto per i ferrovieri di Terra di Bari, e gli ha offerto, a nome di tutti, un artistico oggetto ricordo. Anche da parte di «Voci» giungano al Direttore uscente, ing. Bastianelli, un cordiale saluto di commiato ed al subentrante, ing. Cossu, un sincero augurio di proficuo lavoro.

● **L'Applicato Pr.le** Giuseppe Catalo, della Divisione Movimento, dopo 44 anni di lodevole servizio, è stato collocato a riposo, festosamente salutato da superiori, colleghi ed amici. L'ing. Saya gli ha consegnato una medaglia d'oro ricordo e una pergamena. Alla cerimonia presenziavano anche due figli di Don Peppino, uno Ingegnere e l'altro Medico. Con l'intervento dell'Ispettore Capo dr. Lovello della Divisione Movimento, analoga cerimonia si è svolta presso il Deposito Personale Viaggiante di Bari per il collocamento a riposo del già Capo Deposito Titolare Pasquale Lena, attualmente Capo del Reparto Divisione Treni. Anche il Macchinista di 1.a classe Giuseppe Marzella, del Dep. Loc. di Bari, ha lasciato il servizio per limiti di età. Superiori, colleghi ed amici hanno cordialmente salutato l'ottimo agente, specialista guidatore dei mezzi T.E. A tutti i neo pensionati l'augurio affettuoso di lunga quiescenza.

● **Il Coadiutore Capo** della Divisione Ragioneria Giuseppe Paolantonio e l'Applicato Pr.le a riposo Giuseppe Florio della Divisione Movimento, sono stati insigniti dell'onorificenza di Cavaliere dell'Ordine della Repubblica Italiana. I nostri rallegramenti.

● **Apprendiamo con piacere** che in occasione della Mostra Fotografica organizzata dall'Associazione Ex Alunni dell'Istituto Di Cagno-Abbrescia della città di Bari, l'Ispettore Pr.le dr. cav. Italo Chimenti, Capo del X Riparto «La Provvida», si è aggiudicato il 1. Premio per la foto a colore «Periferia».

● **Cicogna Express.** Maria Teresa ha rallegrato la casa del Capo Stazione Giuseppe Scarpa di Monopoli; Olimpia Raffaella quella dell'amico Giacomo Tattoli e Bartolomeo, infine, quella di Peppino Fasano della Squadra Rialzo di Bari. Ai genitori felici i nostri rallegramenti e tanti auguri ai neonati.

Il nuovo Direttore Compartimentale di Bari Ing. Cossu (a sinistra) e l'ing. Bastianelli all'atto dello scambio delle consegne avvenute il giorno 15 febbraio 1963.

● **Marcia nuziale.** Il Manovale Francesco Paolo Genzano, in servizio a Cervaro e residente a Foggia, ha celebrato le nozze d'argento. Al bravo Francesco ed alla consorte, signora Giuseppina Nunziante, le nostre vive felicitazioni ed i migliori auguri.

BOLOGNA
Red.: Cav. A Sensi T. 3350

● **Non sono pochi** i capi-impianto che trovano il tempo per abbellire le sedi di cui sono titolari, mettendo a volte mano al proprio portafoglio. Fra i tanti, citiamo il Titolare di Imola, cav. Giacomo Azzaroli, da poche settimane C. Staz. Superiore, da pochi giorni collocato a riposo.

Senza trascurare l'attività più generalizzata, quella del giardinaggio, egli ha spiccata la predilezione per le fontanelle: nel 1958 sistemò quella di Poggio Rusco, prima aveva fatto altrettanto ad Alfonsine. In questi ultimi anni ha fatto fare ex-novo (a sue spese) quella di Imola, che qui riproduciamo, suggestivamente incorniciata dal ghiaccio di questo eccezionale inverno.

Lo ringraziamo per i bei ricordi che lascia e gli auguriamo tanto tempo a disposizione per coltivare a lungo il suo gentile hobby.

● **Tortellini e lasagne** non hanno fumato a lungo davanti ai molti colleghi e superiori, raccoltisi nella innevata Carpineta, per salutare Armando Elmi (Op. qual. E.I. di Porretta T.), nel primo giorno del suo meritato riposo. Gli amici hanno donato al festeggiato una poltrona ed una pipa; poi, incuranti del suo fiero cognome, gli hanno imposto una papalina di lana. Felice e lungo riposo, buon Elmi.

L'abituale saluto augurale a chi ha lasciato il servizio: Carlo Audisio, C. Dep. sovr. D. Traz.; Cataldo Patisso, C. St. sup. Faenza; Ruggero Bernagozzi, C. St. p.le D.C. Bol.; Armando Elmi, Op. qual. 5. Zona IE; Ernesto Cavani, Appl. p.le D. Mov.; Paolo Brasini, Macch. 1. cl.

Con la tradizionale « festa in famiglia », i Funzionari e le maestranze dell'Officina di Granili (Napoli) licenziano l'ultima vettura riparata dall'impianto durante lo scorso anno

74 bambini degli Istituto « Don Leo » e « Carolina Polacco » al pranzo offerto dai dirigenti il Deposito Locomotive di Treviso

DL Rimini; Pasquale Bertaggia, Cant. Tr. S. Ruffillo; Vittorio Brizzi, A. Appl. D. Lav.; Duiglio Veronesi, Usc. capo D. Mov.; Cesarino Zuppiroli, Segr. capo D. Rag.; Armando Scandellari, A. Macch. DL Bol. S. Don.; Vittorio Manduchi, Man. DL Rimini.

CAGLIARI

Red.: Dr. A. Luchi T. 56.673

● **Festeggiati da superiori**, colleghi ed amici, hanno lasciato l'Azienda per limiti di età e di servizio i colleghi: Angelo Mattana, Capo Treno di 1.a classe del Dep. Pers. Viaggiante di Cagliari e Giovanni Degortes, Macchinista di 1.a classe del Dep. Locomotive di Cagliari. Affettuosi auguri.

● **Sono entrati** a far parte della famiglia ferroviaria sarda gli Assistenti di Stazione Ivo Frau a Sassari, Antonio Orani e Tullio Careddu a Macomer, Roberto Bucciol, Giovanni Mundula, Elvio Muru, Angelo Rattano e Raimondo Sechi a Sassari, Giovanni Murgia, Giampaolo Spada e Salvatore Cicu a Olbia I.B. Auguri vivissimi di buon lavoro.

● **E' deceduto** a soli 38 anni il Manovale Antonio Moi del Deposito Locomotive di Cagliari. Alla desolata famiglia le espressioni del cordoglio dei ferrovieri cagliaritani e del nostro giornale.

Vivono nel ricordo
Caduti sul lavoro

Compartimento di Milano: Capo Stazione Guglielmo Romitelli di Sesto S. Giovanni, in seguito ad investimento.

Compartimento di Palermo: Operaio di 1.a classe I.E. Santi Gatto, in seguito ad investimento.

Ai familiari le espressioni del nostro accorato cordoglio.

FIRENZE

(Dal Servizio Mat. le e Trazione)
Red.: Cav. G. Giuliattini T. 3407

● **E' deceduto** l'Ispettore Capo a r. dr. Tullio Gonliantini, grande invalido di guerra, molto noto al Servizio Trazione, oltre che per essere stato per molti anni il dirigente dell'Archivio e dell'Ufficio Spedizione, per il suo tratto cordiale e gentile. Alla moglie signora Sestilia Orlandini, anch'essa Agente a riposo della nostra Azienda, ed ai familiari le nostre più sentite condoglianze. E' pure deceduta la signora Teresa Tofanari, madre dell'Usciere Capo Rodolfo Fanfani, della Sezione 15.a del Servizio. Al buon Fanfani, colpito nell'affetto più caro, inviamo, a nome dei superiori e colleghi, le più sentite condoglianze.

(Dagli Impianti)
Red.: Dr. A. d'Errico T. 2301

● **A Firenze è stato aperto** un nuovo negozio de « La Provvida » nel quartiere dell'Isolotto, di recente formazione e in fase di notevole espansione. L'apertura al pubblico è stata preceduta dalla benedizione, impartita dal Parroco della zona, nel corso di una breve cerimonia, alla quale sono intervenuti il Direttore Compartimentale, ing. Cavagnaro, il Capo Reparto « Provvida », dr. Palmisano, nonché funzionari ed invitati.

● **Un saluto cordiale** ed i migliori voti augurali ai seguenti Agenti che hanno lasciato l'Azienda per limiti di età: Capi Stazione Principali Alfredo Beni di Firenze P.P.; Dino Bruchi di Siena e Sirio Cafissi di Montecatini T.; Controllore Viaggiante Pr.le Gino Ciani della Divisione Movimento; Applicato Capo Umberto Bagnoli del Dep. Loc. di Livorno; Macchinista di 1.a classe Armando Pagliai del Dep. Loc. di Pisa; Sorvegliante Pr.le Linea Gino Giglioli del XXII Tronco di Siena; Capo Treno di 1.a cl. Alceo Simoni del Dep. Pers. Viaggiante di Grosseto; Capo Personale Viaggiante Pr.le Ugo Baldini del Dep. Pers. Viaggiante di La Spezia; Capo Squadra Deviatori Victor Ugo Paoli di Firenze S.M.N.; Operaio specializzato Ettore Monnaci della III Zona di Firenze C.M. e il Cantoniere Luigi Galligari del XIV Tronco di Aulla.

● **Il dr. Mauro Ferretti** è stato trasferito alla dirigenza della Divisione Commerciale e del Traffico di Ancona. A sostituirlo nell'incarico di Vice Capo della consorella di Firenze è stato designato l'Ispettore Capo dr. Sergio Guarnieri, già in servizio a Roma. Ai due funzionari il nostro cordiale saluto.

GENOVA

Red.: Geom. A. Battaglia T. 2522

● **Istruttori e allievi della Divisione Impianti Elettrici** hanno concluso il Corso n. 16 per operai neo assunti con una gita d'istruzione a Milano, sia agli scali ferroviari e sia ad alcuni complessi industriali della metropoli lombarda. Durante la visita, l'ing. Finzi, direttore del Corso, ha illustrato le caratteristiche tecniche degli impianti. Non è mancato il quarto d'ora ricreativo, di dolce gradimento per tutti, con la visita, dopo quella agli impianti della Pirelli, a quelli della Motta.

● **E' scomparso quasi improvvisamente,** all'età di 54 anni, l'Usciere Capo della Segreteria Compartimentale Giovanni Lucci.

Nobile figura di lavoratore, il Lucci lascia vivo il ricordo della sua infinita bontà, del suo grande attaccamento al servizio tra quanti, superiori, colleghi ed amici, lo ebbero vicino. Ai familiari le espressioni del nostro cordoglio.

TRADIZIONI NOSTRE

Il Direttore Generale ha conferito i seguenti encomi:

Al Manovratore Alfredo Coma (365.755) del Compartimento di Reggio Calabria: « *Il giorno 7 ottobre 1962, nella stazione di Paola, scorto un militare in pericolo di essere investito dal sopraggiungente treno 85, si slanciava prontamente in suo soccorso, riuscendo, con grave pericolo della propria incolumità, a trarlo in salvo* ».

Al Capo Stazione Principale Fernando Di Benedetto (296.144) del Compartimento di Ancona: « *Il giorno 6 dicembre 1962, nella stazione di Ancona Centrale, scorta una donna in pericolo di essere investita dal treno 1780, si slanciava prontamente in suo soccorso, riuscendo, con grave rischio della propria incolumità, a trarla in salvo* ».

Al Capo Stazione di 1.a classe Severo Sana (400.504) del Compartimento di Milano: « *Il giorno 7 luglio 1962, nei pressi della stazione di Calolziocorte, scorto un bambino che stava attraversando lentamente i binari mentre sopraggiungeva il treno 1509, si slanciava prontamente in suo soccorso, riuscendo, con grave rischio della propria incolumità, a trarlo in salvo* ».

● **La Segreteria Compartimentale** ha festeggiato e salutato affettuosamente due dipendenti della vecchia guardia che si assottiglia sempre più: il Segretario Superiore Arturo Bellati, Capo del Gruppo Biglietti, e l'Applicato Capo Vittorio Dondi. Ai due cari amici i più affettuosi auguri di bene e di lunga vita. Altrettanti auguri formuliamo anche al Capo Stazione Superiore Vittorio Parente, vivamente festeggiato, in occasione del suo collocamento a riposo, dal personale tutto della Divisione Movimento.

■ MILANO
Red.: Rag. L. Paina T. 6256

● **A Titolare della Stazione** di Milano P. Garibaldi è stato nominato il Capo Stazione Superiore Orlando Di Matteo, proveniente da Milano Greco. Auguri di buon lavoro.

● **Per limiti di età** ha lasciato la Azienda l'Ispettore Pr.le cav. Renzo Carati della Divisione Commerciale e del Traffico, dopo 42 anni di servizio, festeggiato dai superiori, colleghi e dipendenti. Gli è stato offerto un dono ricordo. Tanti auguri.

● **Per onorare la memoria** della madre testé mancatagli, l'Ispettore Pr.le p.i. Giuseppe Bolamperti della Divisione I. Elettrici, ha devoluto la somma di L. 10.500 — oblazione dei colleghi di ufficio — a favore degli Orfani dei ferrovieri. La somma è stata rimessa all'Opera di Previdenza dell'Azienda tramite il nostro giornale. Agli oblatori i più sentiti ringraziamenti.

● **E' deceduto a Milano** l'Applicato a riposo Ernesto Gilardi, padre del Coadiutore Capo Gianfranco, della Divisione Impianti Elettrici. Sentite condoglianze.

● **I ferrovieri di Cremona,** prendono viva parte al lutto che ha colpito il Capo Gestione Pr.le Ennio Taino, per la scomparsa dell'amato fratello Remo, avvenuta nella lontana Bogotà, in Columbia, e gli esternano le loro profonde condoglianze.

● **Marcia nuziale.** Ad Oriano Ticino (Sesto Calende) si sono uniti in matrimonio il Conduttore Alessandro Boerio, del Dep. Personale Viaggiante di Milano C.le e la gentile signorina Luigia Botta. Anche il Capo Stazione Gaetano Benenati, l'Alunno Gianfranco Sita e il Manovale Luigi Rizza, tutti della stazione di Monza, hanno impalmato, rispettivamente, le gentili signorine Maria Craparotta, Luciana Ragazzi ed Emilia Ingardi. Felicitazioni ed auguri.

● **Cicogna Express.** Giulio, al Capo Squadra Deviatori Bortolo Lovadina di Milano Certosa; Cecilia, quintogenita, al Capo Stazione Pr.le Battista Friggi; Salvatore, al Manovale Michele Ledda; Ezio, terzogenito, al Capo Stazione di 1.a classe Mario Nini; Giovanni, al Manovale Vincenzo Garau; Caterina, al Deviatore Luigi Roberti, tutti della stazione di Brescia. Rallegramenti e tanti auguri.

Fisarmoniche e pianole ad azione elettrica delle più antiche e rinomatissime Fabbriche locali. Eccezionali riduzioni e facilitazioni per i ferrovieri. Richiederci catalogo VR/3 e condizioni.

Cav. GIUSEPPE ZARLETTI
CASTELFIDARDO (Ancona)

Una inquadratura suggestiva della fontana della stazione di Ceccano, in una gelida mattina di febbraio. Lo spettacolo, veramente insolito, ha offerto agli insegnanti delle scuole medie ed elementari lo spunto per temi sull'argomento.

■ NAPOLI
Red.: Dr. D. Manganelli T. 3271

● **L'ing. Giuseppe Bastianelli** ha assunto la dirigenza del Compartimento di Napoli, in sostituzione dell'ing. Mario Borriello, collocato in quiescenza per raggiunti limiti di età. La nomina dell'ing. Bastianelli è stata accolta con gioia dai ferrovieri napoletani, perché lo ricordano con viva simpatia, fin da quando era Capo della locale Divisione Movimento. All'ing. Bastianelli il nostro augurio di buon lavoro.

● **L'ing. Lucio Mayer,** già Capo della locale Divisione Impianti Elettrici, nominato Direttore Centrale, ha lasciato Napoli trasferendosi a Roma. I nostri auguri più fervidi.

● **Nel salone del D.L.F.** di Cancello — presenti ferrovieri e familiari — è stata celebrata una Messa dal Cappellano Compartimentale don Scarpato, in onore della Madonnina che gli Agenti dell'Impianto portarono da Lourdes e che viene conservata in apposita edicola eretta all'ingresso della sede sociale. Successivamente, sono stati consegnati i premi per profitto scolastico messi in palio dal D.L.F. locale ai figli di ferrovieri, che si sono maggiormente distinti nel profitto scolastico dello scorso anno: Raffaele Mongelluzzo, Giuseppe Orefice, Massimo Rubino, Francesco Antonio Sibilio, Maria Giovanna Vigiliano, Michele Casciello, Ninfa Lembo e Pasqualino Quarto. Ha parlato ai convenuti il Presidente del D.L.F. Nappo, che ha portato anche i saluti al nuovo Direttore Compartimentale ing. Bastianelli; quest'ultimo ha ringraziato i dirigenti del sodalizio per la passione con cui si dedicano alle attività culturali ed ha promesso il suo appoggio per portare a compimento i problemi che da tempo assillano il Dopolavoro di Cancello. L'ing. Bastianelli ha infine consegnato, con parole di vivo elogio, al dr. Giacomo Fabbrocino un diploma di merito con medaglia ed un pregiato volume di poesie, assegnatogli dalla giuria del Concorso Nazionale « Penna d'Oro », svoltosi ad Ancona lo scorso anno.

● **Nel Teatro del D.L.F.** di Napoli Campi Flegrei, la Compagnia Stabile del sodalizio partenopeo, diretta dal socio Edoardo Russo, ha interpretato con successo il « Mese Mariano » di Salvatore Di Giacomo e il « Medico o Don Giovanni » di E. Russo. Un bravo a tutti gli interpreti.

● **Il cav. Aniello Renna** della Segreteria Compartimentale, è stato recentemente promosso Segretario Superiore. Rallegramenti.

● **Dopo 46 anni** di servizio ha lasciato l'Azienda per limiti di età, il Capo Personale Viaggiante Pr.le Pietro Tartaglione, del Deposito P.V. di Caserta. All'ottimo Agente, che è stato calorosamente festeggiato dai dipendenti, il nostro fervido augurio di lunga quiescenza.

● **Binario dieci.** Paolo, figlio del Cantoniere Antonio Cusano, residente a Telese, dopo aver diligentemente frequentato le scuole elementari con ottimi voti, oggi in prima Media si è aggiudicata una borsa di studio quale vincitore di concorso. Vivi rallegramenti.

● **Gli Assistenti** nuovi assunti presso la stazione di Caserta, hanno compilato un gustoso numero unico dal titolo « Il Pungolo ». Con brio e con apprezzabile giocondità, hanno amabilmente preso in giro un po' tutti e tutto. Ci rallegriamo con i compilatori ed in modo particolare con i giovani Tagliaferro, Russo e Vigliotti.

■ PALERMO
Red.: G. Caruso T. 388

● **Ecco l'elenco degli studenti** primi classificati nel Concorso assegni scolastici « Emanuele Franco » che ogni anno viene indetto dal D.L.F. di Palermo, per onorare la memoria del compianto Direttore Compartimentale: **Licenza elementare:** 1. Elisabetta La Rosa, L. 10.000; 2. Enrico Battiani, L. 10.000. **Licenza Media (Avviamento Professionale ed equivalenti):** 1. Ernesto Palummeri, L. 15.000; 2. Antonina Sanò, L. 15.000. **Licenza Ginnasiale ed equivalenti:** 1. Rosalba Vittorina Vecchio, L. 20 mila. **Diploma di Scuola Media Superiore:** 1. Gerardina Zago, L. 25.000. **Diploma di Laurea:** 1. Dr. Giuseppe Le Moli, L. 50.000; 2. Dr. Salvatore Carrabba, L. 50.000. A tutti i premiati il plauso e gli auguri di « Voci ».

■ REGGIO CALABRIA
Red.: A. Cremona T. 436

● **Proseguendo nell'opera** di risanamento e di costruzione di nuovi fabbricati, per dare ad ogni ferroviere una casa, si è proceduto alla consegna di altri 24 alloggi al Rione Calopinace, costituiti da decorosi e confortevoli appartamenti di 3 e 4 vani con accessori. Si raggiunge così nel Compartimento la ragguardevole cifra di 1350 alloggi finora costruiti, di cui già 470 assegnati a riscatto, ai quali si andranno ad aggiungere altri 24 quasi ultimati. L'ing. Abrignani ha pronunciato un nobile discorso sottolineando l'importanza umana e sociale del problema della casa.

● **Ha lasciato il servizio,** per limiti di età, il Capo Stazione P.le Vincenzo Cordova della Stazione di Reggio Calabria Centrale. Alla cerimonia di commiato, svoltasi nel salone del D.L.F., erano presenti le rappresentanze del personale al completo, alti funzionari delle Divisioni Compartimentali, molti amici e colleghi del Cordova, al quale è stata offerta una medaglia d'oro a ricordo. Hanno parlato l'ing. Bitto della Divisione Movimento, il C.S. Sup. Cav. Laganà e il Rag. Bolignano. Il C.S. P.le Cordova ha raggiunto un primato invidiabile che gli fa onore: in ben 42 anni di servizio, nel travagliato lavoro di Movimento, non ha mai avuto la benché minima punizione. Auguri vivissimi di « Voci della Rotaia ».

● **Marcia nuziale** per l'A. Macchinista Francesco Bova del D.L. di Reggio C. e per la gentile signorina Franca Aloj. Felicitazioni e auguri.

● **Cicogna Express.** Antonello, del dott. Giuseppe Campagna, Segr. P.le della Divisione Commerciale e del Traffico. Rallegramenti.

● **Errata corrige.** - Nel n. 12 di « Voci » del dicembre scorso è stato pubblicato per errore che il sig. Luciano Monteneri della Stazione di Sapri ha lasciato il servizio per raggiunti limiti di età. Il C.S. Monteneri — al quale auguriamo ancora una lunga carriera — ha lasciato invece la titolarità di Sapri per assumere quella della Stazione di Varese.

■ ROMA
(Dai Servizi)

● **Cordialmente festeggiati** alla Sezione 7.a del Servizio Affari Generali i neopromossi: il dr. Alberto Ciambricco, Vice Capo Sezione e nostro Redattore Capo ad Ispettore Capo; il dr. Vincenzo Colarossi, Capo Reparto Studi e Stampa ad Ispettore Pr.le; la signora Marcella Appetito, dirigente il settore abbonamenti di « Voci » a Segretario Capo; Dario Pasquini, il dinamico operatore del Reparto Cinema, ad Applicato. I nostri rinnovati, affettuosi auguri.

● **Nei giorni scorsi,** improvvisamente, decedeva l'Ispettore Pr.le a riposo cav. Gastone Antonelli, che per molti anni aveva fatto parte del Centro Relazioni Aziendali, quale Capo del Reparto Cinema. Ai familiari le espressioni sentite del nostro profondo cordoglio.

● **Il nostro saluto augurale** a Primo Lulli, Commesso a.p. del Servizio Approvvigionamenti, collocato a riposo per limiti di età. Tanti auguri anche al Segretario Salvatore Bevilacqua e all'Usciere Capo Costanto Capezzone del Servizio Ragioneria, che hanno lasciato l'Azienda per limiti di età. (C.L.).

● **E' uscito il primo numero** de « Il Bollettino », Periodico del Sindacato Ferrovieri Cristiani, di cui è animatore il nostro collega ing. Francesco Carta. Al confratello i nostri più cordiali saluti.

● **Un grave lutto** ha colpito lo scorso mese la signora Maria Adelaide Scioli, nostra collaboratrice, per la improvvisa scomparsa della buona Mamma. Alla signora Scioli, al marito ed amico Dino, del Reparto Cinema del Centro Relazioni Aziendali, ed ai familiari le nostre rinnovate, profonde condoglianze.

● **Cicogna Express.** Fabrio, all'Operaio qualificato di 1.a cl. Ernesto Ugolini della Sezione Personale del Servizio Approvvigionamenti; Patrizia, all'Usciere Capo Sisto Scalzini della stessa Sezione e dello stesso Servizio; Luciano, al Segretario Tecnico Capo Mario Valle, del Servizio Lavori e Costruzioni. Felicitazioni ed auguri. (C.C.).

(Dagli Impianti)
Red.: D. Loffredo T. 71290

● **Il personale della Stazione** di Ciampino, con un pranzo consumato in un noto ristorante locale, hanno entusiasticamente salutato il loro Titolare, Capo Stazione Superiore Francesco Foti, destinato quale 1. aggiunto Superiore a Roma Termini, facendogli dono di un oggetto ricordo e di una pergamena. All'ottimo collega Foti gli auguri fervidi di buon lavoro anche da parte di « Voci ».

● **Ha lasciato il servizio** per limiti di età il Capo Gestione Pr.le Zefferino Grossi, Dirigente l'Ufficio Telegrafico di Roma Termini. Assunto nel lontano 1918 come movimentista, l'amico Grossi era a Capo dell'Ufficio da dodici anni, durante i quali con molta perizia e paterna severità, avvio ai misteri del « Morse » e della telescrivente le giovani reclute ferroviarie che, come è noto, iniziano dal « telegrafo » la loro lunga strada. Superiori, colleghi ed amici, hanno voluto offrirgli un sobrio rinfresco nella stessa sala degli apparati. Auguri vivissimi al collega Grossi ed al Capo Telegrafista Pr.le Silvio Corazza che gli succede nella Dirigenza. Sempre a Roma Termini, ha lasciato il servizio per limiti di età, dopo 44 anni di attività aziendale, il 1. Aggiunto Capo Stazione Superiore Guido Turchi. I colleghi e gli amici hanno voluto festeggiarlo con un rinfresco di commiato, in una simpatica riunione nel corso della quale hanno parlato il Capo della Divisione Movimento, ing. Astrologo, e il Sovrintendente Comm. Alteri; quest'ultimo ha consegnato al neo pensionato, a nome del perso-

nale di stazione, un'artistica pergamena e una medaglia d'oro. All'amico Turchi vadano anche i migliori auguri di « Voci ». Infine, a Ciampino è stato festeggiato dal personale di stazione il Manovale Antonio Marocco, che dopo 37 anni di servizio ha lasciato l'Azienda per limiti di età. Al Marocco è stato offerto un dono ricordo. Al bravo Antonio gli auguri fervidi del nostro giornale.

● **Binario dieci.** Antonio Arnaldo Delli Carri, figlio del Macchinista di 1.a cl. in quiescenza Giuseppe, già appartenente al Deposito Locomotive di Roma San Lorenzo, si è laureato in Medicina e Chirurgia presso l'ateneo romano con 110 su 110, lode e premio Gerulami. Al neo Dottore, al suo papà ed al fratello Franco, nostro vice Redattore Compartimentale di Cagliari, i rallegramenti più vivi, con l'augurio di sempre nuovi successi.

● **Marcia nuziale.** L'operaio qualificato di 1.a cl. Alfredo Diego, della Squadra Rialzo di Porta Maggiore, si è unito in matrimonio con la gentile Signorina Franca Moi. Testimoni: il dr. Marino Renzetti e il Gr. Uff. Leonello Rossi. Alla coppia felice i nostri fervidi auguri.

TORINO
Red.: Dr. R. Marello T. 2089

● **La Scuola Professionale** del D.L.F. di Torino ha curato la pubblicazione di un volume per interessa « L'Assistente di Stazione ». Il testo contiene tutte le notizie utili per la preparazione ed il conseguimento delle abilitazioni alle gestioni Viaggiatori e Bagagli, Merci, Telegrafo e l'idoneità alle funzioni di Assistente di Stazione. La pubblicazione consta di duecento pagine ed è posta in vendita al prezzo di L. 1000. Gli interessati potranno acquistare il volume direttamente presso la sede della Scuola Professionale, in Stazione a Torino P.N., Via Sacchi 1, e dal D.L.F. torinese, in Via Sacchi 65, oppure versando la somma di L. 1000, più L. 150 per spese di spedizione raccomandata, sul conto corrente postale n. 2/35652, intestato al D.L.F. di Torino, indicando sul bollettino la causale del versamento nonché le generalità complete ed il recapito del richiedente.

● **Il Segretario Superiore** di 1.a cl. Dante Cerrina, della locale Divisione Movimento, è stato insignito del cavalierato al merito della Repubblica. Vive felicitazioni.

● **Presso la Sala Danze** « Piccola Baita » del locale D.L.F., anche quest'anno è stato festeggiato il Carnevale, con l'intervento del personale, delle famiglie e dei pensionati, tutti dipendenti dalla Officina Materiale Rotabile. Ore di sana allegria, trascorse tra coriandoli e stelle filanti, film, musica e sorteggio di doni, ha allietato bimbi ed adulti, giovani e vecchi, in un clima di perfetta fusione di spirito e di reciproca comprensione.

● **L'Operaio di 1.a cl.** Aldo Moises, della Squadra Rialzo di Torino Smistamento, è deceduto a soli 40 anni. I colleghi, tramite « Voci » esprimono alla Vedova i sensi del loro più commosso cordoglio.

● **Per limiti di età e di servizio,** è stato collocato a riposo il Capo Tecnico Pr.le Matteo Piovano, salutato calorosamente da superiori, colleghi ed amici. Gli auguri del nostro giornale.

● **Binario dieci.** L'Operaio d'Armamento Luciano Raccagni, del 23. Tronco Lavori di Torino Smistamento, dopo anni di studio e di enormi sacrifici, ha conseguito il diploma di Geometra. Complimenti ed auguri.

● **Cicogna Express.** Davide, a Carlo Pellissetto, Op. Qualif. di 1.a cl.; Ernesto, a Giuseppe Genovese, Operaio Qualif.; Paola, a Sergio Ceccon, Operaio Specializzato; Aldo, a Guido Vidotto, Operaio Qualif. di 1.a cl.; Roberto, a Nello Salvaia, Operaio Qualif. di 1.a classe; Walter, a Bruno

La piccola Rita Rusconi (sopra) augura buon compleanno a papà Valerio, Manovale a Trieste C.le; mentre Vincenzo Bordonato, figlio del Cantoniere Calogero di Canicattì (Palermo), annuncia la nascita del fratellino Salvatore Gioacchino.

Comello, Operaio Qualif. di 1.a cl., tutti appartenenti alle Officine Materiale Rotabile. Felicitazioni ed auguri.

TRIESTE
Red.: L. De Leonardis T. 305

● **In seguito a malattia,** è deceduto a Pontebba il Manovratore a riposo Callisto Della Schiava. Ai familiari le più sentite condoglianze.

● **Hanno lasciato il servizio** per limiti di età, il Macchinista di 1.a cl. Pietro Bigolini del Deposito Locomotive di Trieste C.le; il Macchinista di 1.a cl. Alessandro Boeri del Deposito Locomotive di Udine; il Manovale Ottaviano Ferro della Stazione di Trieste C.le; l'Operaio Qualif. di 1.a cl. Giuseppe Depoli della 2. Zona I.E. di Gorizia; il Segretario Superiore Marco Franchi del Dep. Loc. di Udine; l'Operaio Qualif. di 1.a cl. Ampelio Paolin della 2.a Zona I.E. di Gorizia; il Macchinista di 1.a cl. Attilio Perco del Dep. Loc. di Udine; il Capo Tecnico Umberto Rodaro della Squadra Rialzo di Udine; il Deviatore Bruno Squadrani della stazione di Trieste C.M. e il Cantoniere Ernesto Tellini del 4. Tronco Lavori di Monfalcone. A tutti i migliori auguri di « Voci ».

VENEZIA
Red.: F. Poli T. 3209

● **Ad iniziativa** di alcuni dirigenti del Deposito Locomotive di Treviso, è stato recentemente offerto un pranzo a 74 bambini abbandonati degli Istituti « Don Leo » e « Carolina Polacco ». I piccoli beneficati hanno espresso la loro riconoscenza agli addetti al Deposito e a tutti i dipendenti della mensa aziendale che si sono affettuosamente prodigati.

● **Sono stati collocati** in quiescenza per limiti di età e di servizio il Capo Stazione Superiore Mario Villanova, Capo del Gruppo composizione treni viaggiatori della Divisione Movimento e il Capo Gestione Pr.le Angelo Puppa della G.V.A. di Venezia S. Lucia. Vivi auguri.

VERONA
Red. Dr. R. Campagnari T. 2247

● **Marcia nuziale.** L'Operaio di 1.a cl. Gioacchino Muraro, dell'Officina Veicoli di Vicenza, con la moglie signora Ines Zancan hanno celebrate le nozze d'oro, attorniati da parenti, amici e conoscenti. Ai coniugi Muraro i nostri rallegramenti e i migliori auguri.

ALLA MOSTRA DEL MOBILIO IMEA - CARRARA

L. 160.000 L. 345.000

Aperta anche festivi. Visitatela. Due mesi di vendite speciali per cambio locali. Anche a rate senza cambiali in banca. Consegna ovunque gratis. Preannunciate visita telefono 22.47. Servizio auto stazione. Chiedete catalogo a colori VR/3 inviando L. 200 in francobolli alla MOSTRA DEI MOBILI ETERNI IMEA-CARRARA

La stagione delle cerimonie

Con marzo, con l'arrivo della buona stagione, inizia il periodo delle cerimonie: matrimoni, Prime Comunioni, Cresime, tutte feste familiari che giustamente vanno festeggiate nel modo migliore possibile. Poiché, però, si tratta di cerimonie legate a sacramenti, l'allegria e i festeggiamenti non dovranno superare i limiti di una certa discrezione e di un certo raccoglimento, soprattutto se si tratta di Prime Comunioni. I bambini, in questo caso, saranno tenuti il più possibile lontani dai preparativi, perché non si distraggano troppo e i genitori penseranno loro a tutto.

L'abito delle bambine non richiede molta fantasia, perché sarà il classico vestito lungo bianco, dal quale però bisognerà eliminare tutti i fronzoli inutili. I maschietti indosseranno invece un semplice abito grigio, con i pantaloni lunghi e una giacchetta normale, in modo che lo si possa utilizzare anche in seguito.

Il padrino o la madrina prescelti saranno avvertiti con un certo anticipo. Sarà bene affidare questo importante ruolo, che comporta degli obblighi nei confronti del figlioccio, a parenti stretti o ad amici molto intimi che conoscano il bambino da molto tempo e gli siano sinceramente affezionati, piuttosto che a superiori o a persone importanti e lontane. Il loro dono sarà costituito da un oggetto durevole e di un certo valore: l'orologio se si tratta di un maschietto e un braccialetto o un piccolo gioiello per una bambina.

Alla cerimonia in chiesa assisteranno, oltre ai genitori, il padrino e la madrina e i parenti più stretti. Seguirà, se si vuole, un pranzo familiare, con pochi invitati, preferibilmente in casa. Se invece ci si decide per un luogo pubblico sarà bene fare in modo di poter stare appartati. Nel pomeriggio si potranno riunire gli amici e i compagni di giochi del bambino per una piccola festa, in cui si offriranno dolci, bibite, thè, una torta e i confetti. Questi ultimi saranno bianchi, e racchiusi in sacchettini o, per il padrino o la madrina, in una bomboniera. Accompagnerà i confetti il santino-ricordo che sarà un cartoncino sdoppio o a libretto, molto semplicemente decorato. Sarà bene evitare ogni originalità, ad esempio la fotografia del comunicando inserita in una immagine sacra e simili. I cartoncini più belli restano sempre quelli decorati dalla riproduzione di un quadro famoso di soggetto religioso. Il santino porterà scritta una breve e semplice preghiera, il nome e il cognome del bambino e il nome della chiesa in cui si è svolta la cerimonia.

Parleremo questa volta anche dei battesimi che rientrano in questo tipo di feste familiari e legate a riti religiosi. Subito dopo la nascita del bambino, innanzitutto, si potrà inviare un cartoncino-partecipazione in cui i genitori, o i fratellini, se ci sono, annunceranno l'arrivo del nuovo componente della famiglia. Entro un mese dalla nascita avverrà il Battesimo. Il padrino e la madrina saranno scelti anche questa volta fra i parenti più prossimi e gli amici più intimi e doneranno al piccino la classica catenina d'oro con la medaglietta o un piccolo libretto di risparmio. Si potrà festeggiare il lieto evento, anche in questo caso, con un pranzo intimo o con un ricevimento nel pomeriggio in cui, oltre ai normali rinfreschi, non mancheranno lo spumante e una torta candida. Colorati saranno, invece, i confetti: azzurri se si tratta di un maschietto, rosa se si tratta di una bambina. Sarà molto gentile offrire un mazzo di fiori o un piccolo oggetto anche alla mamma del neonato.

Maria PIA

SULUZIONE CRUCIVERBA

ER NEO PENZIONATO

La lettera ufficiale de commiato
che m'ha mannato l'Amministrazzione,
me loda per servizio c'ho prestato
e m'aringrazzia pe' la dedizzione.

Però, si leggo bbene la scrittura
e gratto a fonno ner significato,
me dice: « Sei arivato de cottura »,
« ormai nun servi più, sei penzionato! ».

Capisco che la data è stabbilita,
e dunque ho da sgombrà senza discute;
coll'Effe Esse ho chiuso la partita
e prego Dio d'avé bbona salute.

'mbé, se capisce che la Ferovia,
in quarche modo ha da sarvà la faccia,
perciò proprio ar momento d'annà via,
me saluta commossa e me s'abbraccia.

Ma..., dico..., st'attestati d'arta stima,
'ste lodi sviscerate a profusione,
nun era mejo de sfornalle prima,
magari in vista de 'na promozzione?

Settimio GIANNINI

Filatelia

NOVITA' ITALIANE

Il 25 febbraio è stato emesso un francobollo da L. 30 per commemorare il V° Centenario della nascita di Giovanni Pico della Mirandola, insigne umanista del Secolo XV. Il francobollo stesso è stato stampato in rotocalco nero ardesia (8.000.000 di pezzi) su carta bianca liscia, filigrana tappeto di stelle, dentellatura 14 e misura mm. 24 x 40.

Il 12 marzo è stato messo in vendita un valore da L. 30 per il Centenario della nascita del poeta Gabriele D'Annunzio, mentre il 21 uscirà la serie di due valori (L. 30 e 70) dedicati alla Campagna Mondiale per la « Libertà dalla fame », che è il nuovo soggetto del 1963.

NOVITA' VATICANE

La « Campagna contro la Fame » indetta dalla F.A.O. verrà ricordata dalle Poste Vaticane il 21 marzo con l'emissione di quattro francobolli da L. 15 - 40 - 100 e 200, due dei quali riprodurranno « la moltiplicazione dei pani e dei pesci » del Murillo, mentre gli altri due mostreranno la « pesca miracolosa » di Raffaello. Stampati in rotocalco nel formato di mm. 30 x 40 verticale, filigrana Chiavi decussate.

NOVITA' DI SAN MARINO

Il 28 marzo p.v. verrà emessa la serie artistica « Raffaello » composta di quattro valori (L. 30 - 70 - 100 e 200) riproducenti rispettivamente i seguenti dipinti del celebre pittore: Le Velate - Autoritratto - Madonne Sistine (Particolare) e Ritratto di giovane donna (vedi foto).

Dino BONCOMPAGNI

Libreria

Telegrafo e nozioni di elettrotecnica

Per i tipi della Libreria Editrice Treves di Napoli, sono stati recentemente pubblicati due interessanti volumi: « Il Telegrafo » e « Nozioni di Elettrotecnica elementare » dovuti alla penna di un emerito perito: Filippo Scauzillo.

Nella prima pubblicazione, attraverso una piana ed assimilabile descrizione dell'apparato Morse e delle telescriventi, l'A. espone — con dovizia di particolari — concetti tecnici che costituiscono una valida guida per il personale che voglia cimentarsi nei concorsi della carriera esecutiva dell'Amministrazione statale. Nella seconda, le nozioni elementari di elettrotecnica appaiono felicemente trattate e sono una solida base per coloro che intendono sostenere esami in tale materia. Quest'ultima pubblicazione, per quanto riguarda l'Azienda ferroviaria, è consigliabile agli Agenti che devono sostenere prove di concorso per la qualifica di Operaio Specializzato.

Ai prezzi di copertina, fissati, rispettivamente, in L. 2.500 e 1.200 l'A. pratica, a favore dei richiedenti dipendenti dalle F.S. lo sconto del 30%. Per ogni occorrenza, indirizzare all'A., Casella Postale, 165 - Napoli.

« Una nuova vita »

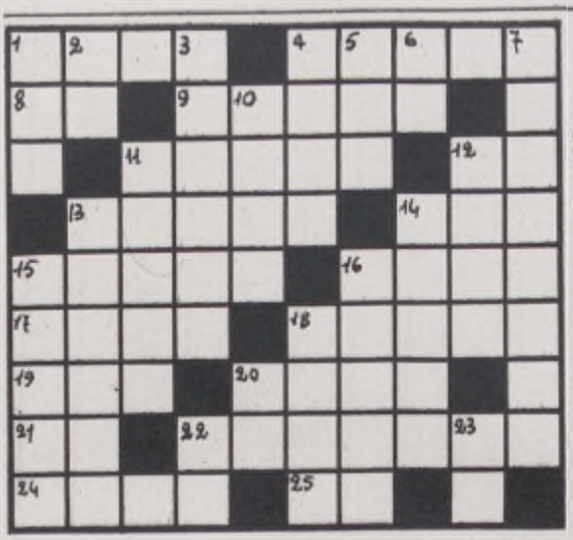
A cura della Lega Italiana per la Lotta contro la Poliomielite sono state spedite a tutti i Comuni d'Italia un milione di copie dell'opuscolo « Una vita nuova », da distribuire, tramite i singoli Uffici di Stato Civile, alle famiglie rallegrate da una nascita. La pubblicazione non reca soltanto ai giovani genitori il prezioso consiglio della vaccinazione contro la poliomielite, ma fornisce, nel contempo, tutte le più essenziali norme igienico-sanitarie da osservarsi per proteggere da malattie e pericoli la puerpera e la sua creatura fino al compimento del primo anno di età.

Non va tuttavia dimenticato che i precetti di puericoltura contenuti nel fascicolo, per quanto esposti in forma piana ed accessibile, vanno sempre integrati dalle spiegazioni e dal controllo di persone qualificate, come le Assistenti sanitarie dell'O.N.M.I. e le ostetriche, che potranno richiedere con tempestività l'intervento del medico, ove lo sviluppo fisico e psichico del bambino richieda più accurati controlli.

« L'ABC del pescatore sportivo »

Nella collana Universale Edagricole, destinata a tutti coloro che vogliono crearsi, con una modesta spesa, completa biblioteca, è uscito il volume «L'ABC del Pescatore Sportivo» del dr. Giorgio Cacciari (pagg. 46, con 42 illustrazioni, copertina a colori, prezzo L. 150 - Edizioni Agricole - Via Emilia Levante, 31/2 - Bologna).

Cruciverba



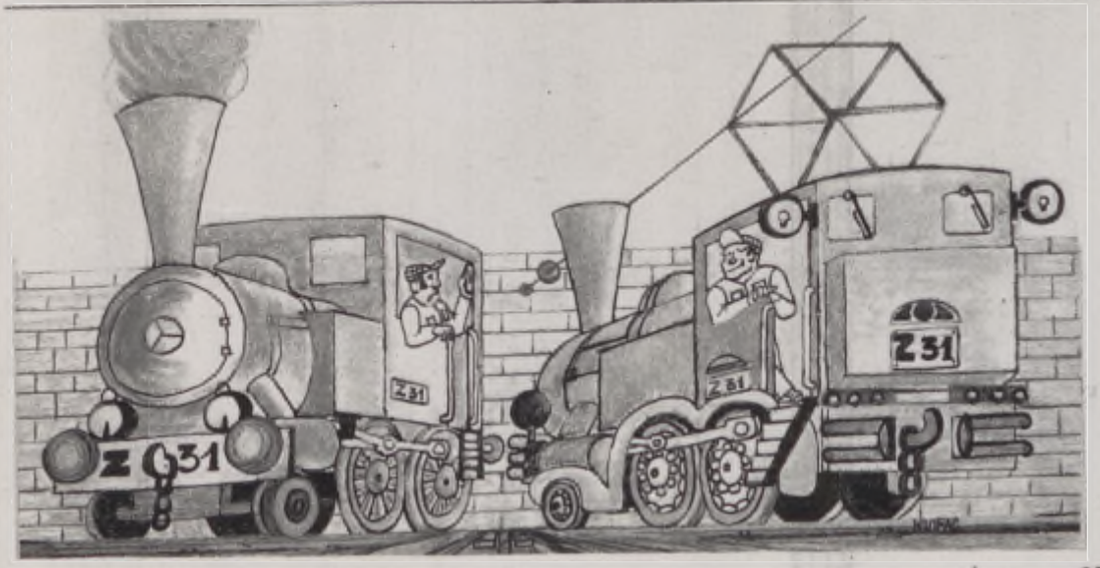
(F. Muccio)

ORIZZONTALI: 1) Strumento musicale 4) Quadrupedi che molti hanno in famiglia! 8) Venezia 9) Tratto di scale 11) Ragazzo furbo, vivace 12) Iniziali di Tamagno 13) Indispensabile per inviare una lettera 14) Arcobaleno 15) La studia l'attore 16) Fila sui binari 17) Grido di gioia 18) Ellenica 19) Divinità cinese 20) Colle ad Est di Gerusalemme 21) Terni 22) Vegetazione di terreno paludoso 24) Prima di oggi 25) Le vocali in coro.

VERTICALI: 1) Antenata 2) Una nota 3) Parte del maiale 4) Montagna abissina 5) Città termale del Belgio 6) Italia e Austria 7) Ordinato con autorità 10) Lo è la scultura 11) Lo si fa con la panna 12) Marsina 13) Imbrogliare al gioco 14) Nome di donna 15) Amorini 16) Il... sedile del Re 18) Nome di uomo 20) Salerno 22) Particella pronominale 23) Trieste.

Umorismo

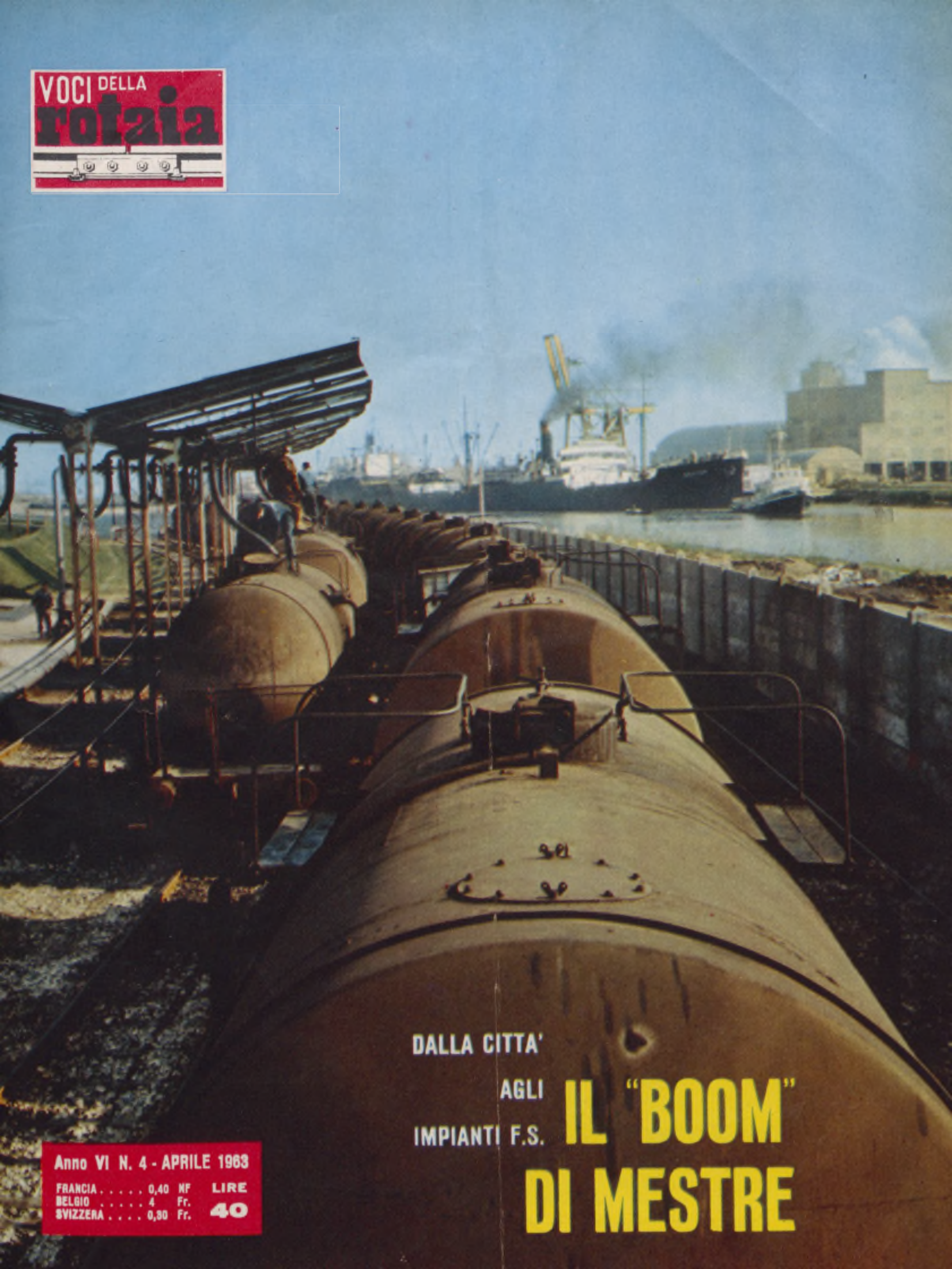
— Eppure, quella signora mi sembra di conoscerla!



VOCI DELLA rotaia

Monterosso: si lavora alla costruzione della galleria Nuovo Mesco, in cui correranno i binari del raddoppio. A sinistra, la galleria Vecchio Mesco.

VOCI DELLA rotaia



DALLA CITTA'
AGLI
IMPIANTI F.S.

IL "BOOM" DI MESTRE

Anno VI N. 4 - APRILE 1963

FRANCIA	0,40 NF	LIRE
BELGIO	4 Fr.	
SVIZZERA	0,80 Fr.	40

VOCI DELLA rotaia

ANNO VI - N. 4 - APRILE 1963

PERIODICO MENSILE

Sped. Abbon. Post. Gr. III

Direzione, Redazione, Amministrazione, Pubblicità: Piazza della Croce Rossa - Roma - Telefono TET. 861.312.

Direttore Responsabile: Mario Pellegrino - **Redazione:** Alberto Ciambricco (Redattore-capo), Mario Alberto Tuninetti, Mario Casacci.

Il materiale, pubblicato o no, non si restituisce. La proprietà letteraria ed artistica è riservata. La direzione non è impegnata dalle opinioni espresse negli articoli firmati.

Stampatore: ROTOCOLOR - Via Tiburtina 1094 - Roma - Tel. 419.440. Registrato al Tribunale di Roma con D. n. 6041 del 9-11-1957.

ABBONAMENTI ANNUI

« VOCI DELLA ROTAIA »: Italia L. 400 - Francia NF 5 - « VOCI DELLA ROTAIA » e « LA VIE DU RAIL »: Italia L. 5.600 - Francia NF 30 - Belgio Fr. 435. I relativi versamenti devono essere effettuati sul C/C postale n° 1/28424, intestato a: Servizio Ragioneria F.S. - Periodico Aziendale « Voci della Rotaia » - Direzione Generale F.S. - Roma.

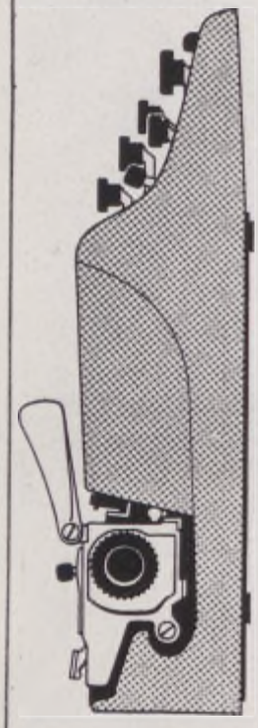
ALTRE PUBBLICAZIONI FERROVIARIE

BOLLETTINO FFS (Ferrovie Federali Svizzere) in lingua italiana Fr. s. 8 (L. 1220). Il relativo versamento deve essere effettuato con vaglia postale intestato alla Amministrazione di « Voci della Rotaia », Periodico Aziendale F.S. - Piazza Croce Rossa, Roma, oppure, direttamente, a mezzo vaglia postale internazionale, intestato a: Segretario Generale F.F.S. Cheques Post 3050 Berna (Svizzera).

IN COPERTINA

La ferrovia ha largamente contribuito al boom di Mestre. Tra l'altro, i più importanti impianti industriali sorti nella zona sono raccordati con la stazione ferroviaria. Nella foto, un treno cisterna sotto carico all'interno dello stabilimento I.C.I.P.

(Fotocolor di Luigi Volpi)



PROVARE UNA PORTATILE VUOL DIRE

osservarne le dimensioni e il peso
saggiare la scorrevolezza del carrello
sentire come scattano i suoi tasti
contare il numero dei suoi servizi
assicurarsi se è robusta o no
analizzare la chiarezza dei segni
verificare l'allineamento delle righe
controllare se scrive anche inclinata
guardare se le copie sono nitide
sperimentare tutti i suoi comandi
vedere se entra ed esce facilmente dalla sua valigetta, **domandare** quanto costa - e alla fine ACQUISTARE UNA LETTERA 22

Olivetti Lettera 22

Prezzo lire **42.000** + I.G.E.

Lettere al Giornale

Ex sottoufficiali specializzati

Egregio Direttore,

sono un ex sottufficiale dell'Esercito specializzato nelle mansioni di meccanico di automezzi, assunto nell'Azienda F.S. in base alla Convenzione 18-3-1960, con la qualificata di Operaio qualificato. Sono stato assegnato all'Officina Materiale Fisso di Pontassieve con le mansioni di montatore meccanico: così devo svolgere lavori non attinenti alla mia specializzazione, il che comporta, naturalmente, uno scarso profitto. Tutto questo perché c'è stato — per me come per altri ex sottufficiali — un evidente errore di assegnazione presso impianti ed in incarichi che non hanno niente a che vedere con la nostra specializzazione.

Vincenzo Romano

Capi Tecnici I.E.

Egregio Direttore,

le scrivo anche a nome di altri colleghi Capi Tecnici del Servizio I.E. +

Assunti nel periodo 1930-35 come avventizi straordinari e successivamente inquadrati a ruolo stabile col famoso D.L. 1785/1938, mediante concorsi interni, siamo pervenuti al grado 10° (S.C. Tecnici nel 1952) e poi, per mancanza di Piante Organiche del Servizio I.E. abbiamo avuta la promozione a Capo Tecnico dopo aver maturato un'anzianità di oltre anni 7 da S.C.T. Altri colleghi (invero nati con la camicia) dei Concorsi interni precedenti al nostro e successivi al nostro hanno avuto la promozione dopo solo anni 3 di permanenza nel grado di S.C.T. Per ovvie ragioni di equità e di giustizia chiediamo di potere ottenere una retrodatazione della nostra qualifica attuale. Questo, anche allo scopo di sanare una altra evidente sperequazione verificatasi ultimamente coi «Ruoli Aperti». Infatti agli Operai I° cl. ed agli Specializzati furono concessi ben due scatti di Stipendio, a noi niente. Data la nostra età non potremo pervenire al grado di Capo Tecn. P.le, ed allora si verificherà il fatto che l'agente di grado inferiore con la stessa anzianità di servizio verrà a percepire una pensione superiore a quella del Capo Tecnico; infatti il nostro stipendio base è inferiore a quello dei nostri subalterni.

Distinti saluti.

Antonio Diotto

Biglietti alla moglie per il marito

Cara « Voci »

alcuni mesi fa pubblicasti la richiesta di una collega sull'estensione della concessione dei biglietti di viaggio anche ai mariti. Ricordo che la Redazione aveva sottolineato la richiesta con un benevolo parere.

Tale richiesta pareva non esagerata, se si tiene conto degli svariati provvedimenti che in questi ultimi tempi l'Amministrazione ha preso in favore del personale, e anche se obiettivamente si pensa che l'agente uomo beneficia di detta concessione nei riguardi della moglie, indipendentemente dal fatto che questa sia o meno a suo carico.

La richiesta era di permettere all'agente donna di poter rinunciare, su domanda, alla metà della sua concessione in favore del coniuge.

Potrebbe codesta Redazione riprendere nuovamente l'argomento e provocare chiarimenti in merito, che ci permettano di nutrire qualche speranza o di rinunciare per sempre a questo nostro desiderio?

Un grazie di cuore per quanto potrà fare e i più vivi auguri per un sempre migliore avvenire.

Rosina Facciotto - Divisione Ragioneria - Torino

Segnali acustici

Vorrei segnalare una lacuna dimostrata da un gruppo di mezzi di trazione leggeri (Automotrici gr. 556-56 Breda) che vantano un'anzianità di esercizio di circa 30 anni.

I segnali acustici, (fischio ad aria e tromba elettrica) che su detti mezzi sono disposti entro la carenatura del mezzo, in prossimità delle testate anteriori, in particolari condizioni atmosferiche, ad esempio quando soffia il vento contrario alla marcia del treno o in tempo di neve, non assolvono alla loro funzione perché non vengono avvertiti da chi si trova sulla linea, e, per contro, intontiscono chi li aziona. Spesso, il personale di guida, pur avendo azionato i segnali acustici, è costretto a rallentare o fermare onde evitare il peggio al personale che opera lungo i binari. In caso di investimento, poi, non sa come dimostrare alla Autorità Giudiziaria, di aver osservato tutte le norme regolamentari concernenti le segnalazione acustiche: eppure, nella maggior parte dei casi egli ha azionato tempestivamente il fischio ad aria e la tromba elettrica, ma non sono stati uditi.

Guerrino Sorci - Macchinista - Fabriano

Pervengono alla redazione lettere di abbonati che reclamano per il mancato recapito del nostro Periodico. Poiché si è accertato che spesso l'inconveniente è dovuto alla ritardata comunicazione da parte degli interessati delle variazioni di indirizzo, si pregano i sigg. abbonati di comunicare le eventuali variazioni direttamente alla redazione, con ogni possibile sollecitudine.

Fino a pochi anni fa era una cittadina raccolta su un lembo di terraferma; ora, come per incanto, si è trasformata in una vivacissima città industriale. E' questo

IL BOOM DI MESTRE

Mestre è un segno dei tempi nuovi. E' forse il più clamoroso *boom* demografico ed economico, caratteristico specchio della civiltà delle macchine. Pensate: nel giro di circa due lustri da 50 a 160 mila abitanti; da pochi opifici a 212 stabilimenti con 34.000 operai. E la situazione è tutt'altro che definitiva: assistiamo a un passaggio, a una corsa verso una concentrazione industriale ancora più importante. Come si spiega questo fenomeno?

Diciamo subito che Mestre svolge oggi pienamente una funzione che, molti secoli addietro, determinò la potenza economica della Venezia lagunare: la funzione di nodo-chiave dei traffici tra il Mediterraneo orientale e l'entroterra europeo, tra la regione danubiana e l'Italia, sulla via al Mediterraneo occidentale.

Situata nel mezzo della popolosa pianura veneta, ricca di manodopera, Mestre occupa dunque una posizione strategica quanto mai ricercata dai complessi industriali e dai centri commerciali. Mestre oggi non è altro che la nuova Venezia di terraferma.

A ciò si aggiunga il grande movimento turistico

I più importanti stabilimenti industriali sono raccordati con Venezia Mestre. Nella foto: il fascio binari all'interno della SICEDISON

Foto sopra:
Le Autorità alla cerimonia inaugurale della nuova stazione.
Foto a destra:
Uno scorcio dell'impianto

che ogni anno affluisce alla Venezia storica, marmoreo gioiello racchiuso in dimensioni ormai intangibili, ed avremo così il quadro del giro di interessi che gravitano attorno alla nuova città.

Occasione del nostro discorso è stata l'inaugurazione della nuova stazione: un fabbricato dalle linee sobrie ed eleganti, del tutto funzionale. Alla cerimonia erano presenti, oltre al Vescovo ausiliare Mons. Olivotti, l'On. Cappugi, l'On. Ferrari-Aggradi, il Sindaco di Venezia, il Vice Direttore Generale dell'Azienda ferroviaria Dott. Santoni-Rugiu, il Direttore Compartimentale ing. De Rosa, il Consigliere d'Amministrazione ing. Navaretti e i Direttori dei Servizi Movimento, Lavori e Impianti Elettrici. Abbiamo ascoltato le calorose parole pronunciate dal Sindaco nel suo benvenuto, e quelle dell'On. Cappugi, il quale ha tracciato il profilo della situazione economica, tecnica e sociale che ha maturato l'avvenimento.

«E' divenuto ormai indispensabile — ha detto il Sottosegretario ai Trasporti — adeguare gli impianti e l'esercizio ferroviario ai nuovi ritrovati della tecnica, allo sviluppo continuo dell'economia nazionale». Parole responsabili; per cui, eccoci al punto fondamentale delle nostre considerazioni su Mestre.

Come stanno le cose dal punto di vista ferroviario? Qual è, per Mestre, la prospettiva di domani?

Guardiamo i fatti: e di fatti, ce ne ha elencati a dovizia l'Ing. De Rosa, con la consueta cordialità.

I problemi sono nelle cose; le soluzioni non possono prescindere da esse. A Mestre — egli ci ha detto — affluiscono ben otto linee, le più importanti delle quali sono la Milano-Venezia, la Roma-Venezia, la Venezia-Trieste-Poggioreale e la Venezia-Udine-Tarvisio. Sono tutte linee, codeste, ad intenso e veloce traffico, agevolato dal nuovo tipo di armamento e dai recentissimi impianti di sicurezza e di segnalamento.

Gli apparati centrali attivati a Mestre qualche anno fa, sono costati oltre 500 milioni di lire. E questa è stata una fase nel lungo lavoro di rinnovamento della stazione, che ora si è concluso con la costruzione del Fabbricato Viaggiatori e di due fabbricati servizi accessori, i quali sono costati 440 milioni di lire.

Ma se il problema del traffico viaggiatori è stato in tal modo risolto (la stazione giunge ad avere, nel periodo estivo, un movimento di 260 treni al giorno con punte di 30.000 passeggeri), rimane in sospeso quello del traffico merci.

Ed è questo settore che ci dà la misura più viva del dinamismo economico della città.

Dal 1950 al 1962 il traffico è aumentato del 72%. L'anno scorso i carri manovrati sono stati 770.433; quelli carichi, entrati e usciti dalla zona industriale, sono stati 117.747, con un incremento negli ultimi dieci anni di circa il 65%. Occorre tener presente che il 68% del complessivo traffico merci del Compartimento di Venezia fa capo a quel porto, nelle due zone commerciale e industriale. Il traffico ferroviario del porto ha raggiunto, tra arrivi e partenze, quasi 2.800.000 tonnellate, di cui oltre due milioni nella zona industriale. Il maggior traffico marittimo di que-

sta zona è stato assorbito dalla ferrovia in ragione del 37,7%.

Come affronta questa mole di traffico la stazione di Mestre Smistamento?

Gli impianti sono ancora quelli di sessant'anni fa e soltanto l'abilità e l'abnegazione del personale riesce a fronteggiare la situazione.

Ne abbiamo parlato a fondo con il Capo Stazione Titolare cav. Venturi, con il Dott. Niero e con il Capo dello Scalo sig. Tabogga. Lo Scalo è il secondo della Rete per volume di lavoro, dopo quello di Milano: ormai è saturo.

L'ing. De Rosa è stato molto chiaro al riguardo. Occorre provvedere al più presto, ci ha detto. In realtà, è stato eseguito presso la Direzione Generale uno studio per l'ampliamento e il potenziamento della stazione di Mestre Smistamento: è previsto un comando automatico dei deviatoi interessati dall'istradamento dei carri lanciati dalla sella di lancio al fascio di direzione; un comando semi-automatico degli apparecchi di frenatura dei carri lanciati; un telecomando radio al personale di guida delle locomotive di manovra e la trasmissione per radiotelefono della composizione dei treni in arrivo da scomporre per la immediata compilazione dei bollettini di lancio dei carri destinati al fascio di direzione. Questa stazione di smistamento verrebbe ad essere la più moderna tra quelle della Rete e costerebbe 5 miliardi di lire prelevabili nel piano decennale: due nel primo quinquennio e tre nel secondo quinquennio.

Ma occorre far presto, poiché lo sviluppo industriale di Mestre brucia le tappe: non dobbiamo restare indietro.

Ed ecco per quali prospettive l'attuale 1. Zona industriale (900 ettari di terreno, 34.000 operai) è già satura di stabilimenti. Ora è stata lottizzata anche la 2. Zona (circa 1000 ettari) fra diciotto grandi industrie di vari gruppi nazionali, e quattro di questi nuovi stabilimenti entreranno in funzione nel 1964, con un incremento di 4.000 operai. Quando l'industrializzazione di questa Zona sarà completa, in essa troveranno occupazione 14.000 persone.

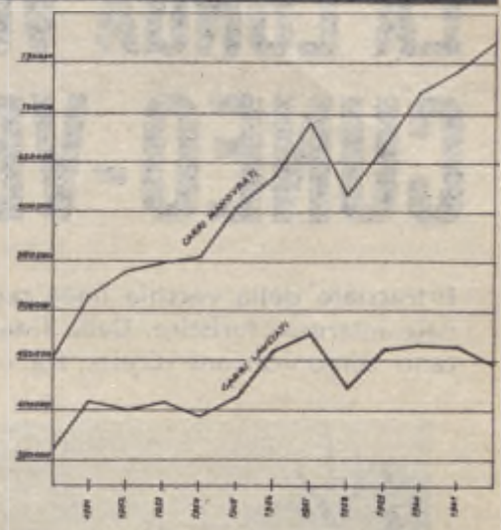
Ma non è finita. E' già stato istituito il Consorzio per la 3. Zona industriale, a sud-ovest di Mestre-Marghera, lungo la fascia della laguna. Sono altri 4.000 ettari di terreno, dove farà capo un canale navigabile anche per navi di grande tonnellaggio. L'impiego di manodopera sarà ancora più rilevante.

Intanto il Consorzio ha già stanziato i fondi per raccordare la 2. Zona con Mestre Smistamento, passando con largo giro dalla parte occidentale della città. Le industrie raccordate di Porto Marghera sono oggi 82: tra pochi anni saranno molte di più.

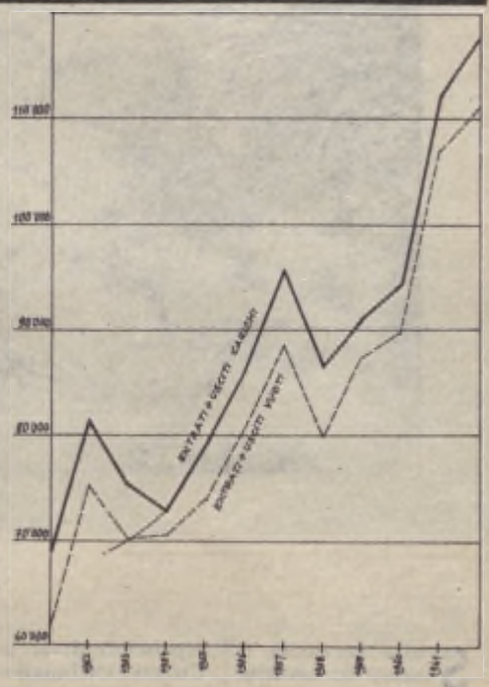
Occorre far presto. Venezia-Mestre brucia le tappe nella corsa verso il lavoro e il benessere.

Raffaello CAMPAGNARI

Carri manovrati e lanciati a Mestre smis.to



Movimento carri tra Mestre SM e Marghera



Qui sopra:
L'ingresso del raccordo con la Montecatini.
A destra: Il nostro inviato a colloquio con il cav. Venturi, Titolare dell'impianto, e con il sig Tabogga, Capo dello Scalo

LA LUNGA VICENDA DELLA CUNEO-VENTIMIGLIA

Il tracciato della vecchia linea segue un suggestivo percorso, di eccezionale interesse turistico. Dalla fine della seconda guerra mondiale, mancano comunicazioni dirette fra i due versanti delle prealpi marittime.

Sulla necessità del ripristino della linea ferroviaria Cuneo-Ventimiglia-Nizza i giornali del nord hanno scritto parecchio nei mesi scorsi. Né sono mancate le dimostrazioni da parte dei Comuni interessati, con riunioni di Sindaci, « serrate » e astensioni dal lavoro, per protestare contro la mancata ricostruzione della importante linea di confine.

Il Ministro dei Trasporti, in occasione di un recente incontro con i rappresentanti parlamentari piemontesi, ha riconfermato l'atteggiamento favorevole alla riattivazione della linea Cuneo-Nizza, già comunicato al Governo francese, ed ha ribadito che il suo collega d'oltralpe, Jacquet, gli ha ultimamente dichiarato che non esclude una partecipazione, da parte del suo Governo, alle spese di ricostruzione, ma che tale decisione è tuttavia ancora subordinata alle conclusioni cui giungerà una commissione tecnica appositamente nominata. Il nostro Ministro ha altresì riferito di aver interessato l'Ambasciatore a Parigi, Brosio, di seguire lo sviluppo della pratica tenendosi pronto, non appena ottenuta la definitiva adesione del Governo francese per l'inizio dei negoziati.

Lo scorso mese l'on. Mattarella si è incontrato a Torino con le maggiori autorità delle due province interessate, le quali hanno prospettato al Ministro il problema della ricostruzione della linea ferroviaria che unisce i due versanti delle prealpi marittime.

Il Ministro ha confermato ai rappresentanti delle province di Cuneo e Torino che il Governo rimane favorevole alla ricostruzione della ferrovia, perché ritiene assai utile una tale comunicazione ferroviaria fra Torino e Cuneo con la regione ligure e con le provincie della Francia meridionale. Esso, però, non può agire unilateralmente. Occorre, infatti, l'adesione del Governo di Parigi, dato che gran parte dei lavori di ripristino debbono eseguirsi in territorio francese, come occorre un accordo con lo stesso Governo per la gestione della linea. Poiché col Trattato di pace del 1946, la convenzione istitutiva della Cuneo-Nizza del 1904 venne dichiarata decaduta, è necessario che se ne rediga un'altra ed il Governo italiano, convinto dell'opportunità che tale convenzione venga concordata al più presto, se ne sta vivamente interessando.

Fatto il punto alla situazione, in attesa che gli auspicati accordi fra l'Italia e la Francia risolvano la questione che si dibatte ormai da oltre tre lustri e che interessa numerose popolazioni dei due versanti delle prealpi marittime, siamo certi di fare cosa gradita ai nostri let-

Foto sopra: Panorama di Ventimiglia.
Foto sotto: Sulla linea Nizza-Breil, nei pressi di Drap.

Da sinistra a destra e dall'alto in basso: la facciata della stazione di Cuneo; le stazioni di Borgo S. Dalmazzo e di Limone; il viadotto ferroviario nei pressi di Tenda.

tori, intrattenendoli sui precedenti della linea ferroviaria che sta suscitando in questi giorni tanto interesse.

La Cuneo-Ventimiglia, con diramazione al Breil per Nizza attraverso una delle zone più tormentate e tipicamente selvagge delle Alpi Marittime, vanta indubbiamente, nei confronti delle altre che innervano la penisola, due — forse non invidiabili — ma indiscussi e curiosi primati: quello del tempo trascorso fra la stesura del progetto e la sua esecuzione totale, oltre cinquant'anni, e quello della minor durata di esercizio, neppure dodici anni.

Se, infatti, il progetto di una ferrovia che congiungesse il Capoluogo dell'Alto Piemonte con Ventimiglia attraverso il Colle di Tenda reca la data ufficiale del 1875, già da quindici anni se ne andava parlando, e cioè da quando, ceduta alla Francia la Contea di Nizza, unitamente alla Savoia, come compenso per la partecipazione francese alla guerra del 1859, il vessillifero della « strada ferrata » nel Regno di Sardegna prima e poi d'Italia, lo stesso Conte Camillo di Cavour, aveva dimostrato la necessità di creare, tra i due Stati, una comunicazione rapida che allacciasse il Piemonte con la nuova frontiera marittima.

In realtà la costruzione della linea avrebbe potuto essere notevolmente anticipata se, oltrepassato il valico di Col di Tenda, si fosse seguito un tracciato situato completamente in territorio nazionale, lungo la Valle del Nervia o quello dell'Argentera. Ragioni d'ordine tecnico-costruttivo, connesse con l'impiego dei mezzi di trazione, fecero preferire il tracciato che la natura pareva aver segnato, quello della Valle del Roja, ma che obbligava ad attraversare un tratto di territorio francese, fra S. Dalmazzo di Tenda e Piena, là dove un saliente s'insinuava come uno sperone nei nostri confini. Il percorso in territorio francese era di poco superiore ai 19 km, ma rese necessarie tante e così defatiganti trattative col Governo della vicina repubblica, da rendere più volte dubbiosa ed aleatoria la stessa esecuzione dell'opera. Più che a cattiva volontà delle Autorità francesi, la difficoltà principale si basava sul fatto che i Comuni di Fontan, Saorgio e Breil, appartenenti al Dipartimento delle Alpi Marittime — che è quanto dire alla Prefettura di Nizza — non potevano accedere ad alcun centro ferroviario francese, mentre sarebbero stati invece toccati dalla linea italiana. Si doveva perciò trovare, da parte delle Autorità repubblicane un tracciato nuovo, che consentisse ad una costruenda ferrovia francese di fare da contraltare alla nostra, per evitare ogni menomazione di prestigio che sarebbe stata sicura se tre Comuni francesi, isolati ed avulsi dal loro ambiente amministrativo naturale, fossero stati serviti esclusivamente da una linea italiana.

Venne così deciso, dopo lunghe discussioni e laboriose trattative, che la Francia avrebbe provveduto a costruire una linea che, distaccandosi a Breil dalla Cuneo-Ventimiglia, discendesse la Valle del Roja sino al confine italiano, attraversasse un breve tratto del nostro territorio in galleria fino a sboccare nella Valle del Bevera, sottopassasse quindi il Col di Braus, con sbocco nella Valle del Rédebraus, seguisse questa fino ad Escarène e di là ridiscendesse per la Valle del Paillon fino a Nizza.

Accordatisi così i due Governi nel 1904 (nel frattempo l'Italia aveva già costruito ed aperto all'esercizio, nel 1900, il tratto Cuneo-Vievola), da parte nostra si dette subito mano al prolungamento della linea, così che nel 1915 entrò in funzione il tratto Vievola-S. Dalmazzo di Tenda, mentre a sud, da Ventimiglia ad Airola, già da un anno correvano i treni.

La prima guerra mondiale — cominciata per la Francia dieci mesi prima che per l'Italia — fermò del tutto i lavori sul territorio francese, ripresi poi gradualmente dopo la conclusione della pace, così che la intera linea, completata in tutte le opere, poté essere inaugurata soltanto nel 1928 per l'intera tratta italiana e per la Breil-Nizza sul territorio francese.

I due Stati confinanti erano così in diretta comunicazione per un altro valico della cerchia alpina, per mezzo di una « strada ferrata » internazionale.

La nuova linea, col tracciato originale e panoramico ad onta delle numerose difficoltà naturali che vennero risolte ricorrendo più d'una volta a gallerie elicoidali, dall'altipiano di Cuneo, delimitato dai corsi del Gesso e della Stura, saliva verso il crinale alpino, entrava ed usciva più volte nelle viscere della montagna, attraversava ripetutamente il corso del Roja finché non andava a piombare sulla Riviera dei fiori, dopo aver offerto ai viaggiatori una serie di fotogrammi del più alto interesse paesistico.

Né meno affascinante era la tratta francese che raccordava il mare di Nizza alla montagna in una varietà multiforme di visioni selvose, di ammassi di rocce, di anfratti, di torrenti precipitanti, mentre negli ultimi chilometri la visione del Mediterraneo azzurro stabiliva un netto contrasto con l'ambiente circostante.

Ma venne la seconda guerra mondiale e con essa le immancabili distruzioni, alle quali non sfuggì la linea Cuneo-Ventimiglia né la tratta francese che vennero a trovarsi al centro della zona d'operazioni. La guerra finì, la ricostruzione delle installazioni ferroviarie e del materiale rotabile venne realizzata in Italia con meravigliosa, insospettata rapidità, ma fra le stazioni di Limone — al confine nord — e quella di Piena — al confine sud — esiste e permane una lunga tratta di binario inutilizzato che scorre e si incunea prevalentemente in suolo francese e che, con l'annessione di Briga e Tenda alla Francia ha maggiormente allargato il saliente in territorio italiano.

Mario Alberto TUNINETTI

ARRIVA SUBITO • NON SPORCA LE PENTOLE • DURA PIU' A LUNGO • E' USATO DA PIU' DI TRE MILIONI DI FAMIGLIE

4 RAGIONI PER PREFERIRE **Agipgas**

il gas liquido del sottosuolo italiano

UNA CONFERENZA DEL DIRETTORE GENERALE ALLA SOCIETÀ ITALIANA DI ECONOMIA DEI TRASPORTI

FERROVIE PER L'EUROPA

In occasione della V riunione accademica della Società italiana di economia dei trasporti, il Dr. Renzetti, Direttore Generale delle FS, ha tenuto il 28 marzo u.s. una conferenza sul tema « Le Ferrovie nel quadro delle nuove esigenze dell'Europa ».

L'esperienza acquisita dal Dr. Renzetti, nei quattro anni in cui ha ricoperto la carica di Direttore Generale dei Trasporti in seno alla Comunità Economica Europea ha conferito alla sua esposizione particolare autorevolezza e interesse.

L'oratore ha ravvisato nella concorrenza strada-rotaia un potente stimolo per l'Azienda ferroviaria ad aggiornarsi e rinnovarsi sia nelle strutture che nella mentalità. E' giunto però il momento, — ha detto — di stabilire equa regole di gioco tra le due parti, per dare un assetto ordinato al settore dei trasporti, evitando ogni eccesso, che sarebbe dannoso sia per i contendenti che per l'economia in generale.

A proposito delle prospettive future del trasporto, il problema, alla luce dello sviluppo economico e sociale conseguente ai processi di integrazione in corso, ha due aspetti fondamentali; quello dell'incremento complessivo della domanda di trasporto e quello della ripartizione del traffico tra i vari modi di trasporto. Circa il primo aspetto, non v'è dubbio che il mercato dei trasporti si avvia ad assumere dimensioni sempre più vaste; da qui l'interesse delle imprese di trasporto a contribuire alla realizzazione del mercato comune e all'instaurazione di indirizzi comuni di politica dei trasporti. Quanto poi alla futura ripartizione di questo maggior volume di traffico tra i vari modi di trasporto, il dr. Renzetti, dopo aver rilevato che in realtà non esistono differenze sostanziali nell'ordine di problemi che si pongono in ciascun Paese della Comunità, ha affermato che nessuno di questi modi di trasporto può considerarsi superato dal punto di vista tecnico od economico e che anche la ferrovia avrà una sua importante funzione da svolgere.

Sul piano della Comunità Economica Europea è essenziale che sia attuata una politica comune dei trasporti rispondente ai principi del Trattato di Roma: solo così la strada e la rotaia, assoggettate a obblighi e condizioni comparabili, sopporteranno i costi effettivi dei servizi che offrono e potranno praticare prezzi remunerativi, capaci di evitare sia una concorrenza rovinosa che lo sfruttamento di posizioni predominanti.

Tuttavia, ha proseguito il dr. Renzetti non sarà la politica comune dei trasporti pur con la sua indubbia utilità, ad esercitare un'influenza decisiva sulla ripartizione del traffico che sarà piuttosto determinata da quelle che l'oratore ha definito « le caratteristiche naturali » dei singoli modi di trasporto. Compito della politica dei trasporti, degli interventi cioè dell'autorità pubblica, sarà invece quello di evitare qualsiasi turbamento al giuoco di queste cause naturali, anzi di facilitarlo, dopo aver assicurato una eguaglianza delle "posizioni di partenza" per ciascun modo di trasporto.

In questo quadro assume un aspetto molto meno drammatico il fatto che la ferrovia abbia perso il suo carattere di monopolio; la realtà è che il mezzo stradale non ha fatto che togliere progressivamente alla ferrovia i trasporti che ad esso competevano in ragione delle sue caratteristiche.

E' vero, altresì, che nel recente passato il processo di ripartizione del traffico è stato forzato dal rapido e talvolta tumultuoso sviluppo dell'autotrasporto, il che ha avuto qualche conseguenza negativa per l'Azienda F.S.; ma il bilancio, secondo il dr. Renzetti, rimane largamente positivo, perchè si è creata una vasta capacità di trasporto, che ha contribuito notevolmente allo sviluppo economico e sociale del Paese.

Si è giunti oggi ad una fase di assestamento nella quale l'autotrasporto, se da una parte consoliderà la sua struttura, perderà dall'altra, alcuni vantaggi di carattere transitorio che aveva nei confronti della ferrovia e andrà assumendo le caratteristiche di una organizzazione più complessa che, pur essendo più costosa, acquisterà una maggiore efficienza, anche nei riguardi della concorrenza straniera. Da parte sua la ferrovia si va adattando alla nuova situazione, riesce a vedere i suoi problemi sotto una luce nuova e sente acuto lo stimolo di rinnovarsi e ammodernarsi. In realtà — ha proseguito il dr. Renzetti — la situazione attuale delle ferrovie non è pienamente soddisfacente in nessuno dei Paesi della Comunità, ma ha aspetti particolari e più gravi in Italia, dove, essendo le Ferrovie strettamente legate all'Amministrazione pubblica e ai relativi criteri amministrativi, si è stentato a riconoscere la necessità di un radicale rinnovamento. A parte le difficoltà finanziarie del bilancio statale, che hano determinato negli anni scorsi sensibili arretrati nel rinnovamento del patrimonio ferroviario e dei mezzi di esercizio, si rileva tuttora una inadeguatezza delle strutture, delle forme istituzionali e dei metodi di gestione alle esigenze di una moderna Azienda di trasporto. Tutto questo proprio oggi che la vita moderna in generale e il Mercato Comune in particolare, hanno bisogno di stimolarne l'ulteriore progresso.

Tornando quindi all'aspetto europeo del problema, il dr. Renzetti ha invitato all'ottimismo ed ha tracciato un quadro ideale di quello che dovrebbe essere fra un certo numero di anni l'assetto dei trasporti in Europa. Per quanto riguarda in particolare le ferrovie, la cui gestione dovrebbe essere comune o comunque strettamente collegata sul piano comunitario, esse dovrebbero essere costruite da una rete coordinata di linee, nodi e centri di smistamento concepiti da un punto di vista europeo; grandi arterie a quattro binari, tracciati rettilinei, pendenze limitate; circolazione automatizzata; pochissimi incroci a livello con la strada. Traffico specializzato per i trasporti pendolari e diurni sulle medie distanze. Treni viaggiatori notturni a lungo percorso, con la maggior parte dei posti a sdraio. Treni merci con poche fermate e pochi nodi di raccolta. Organizzazione decentrata, metodi di gestione e sistemi amministrativi moderni.

Il dr. Renzetti ha quindi concluso la sua esposizione, dichiarandosi consapevole degli sforzi notevolissimi di potenziamento tecnico e di organizzazione che si renderanno necessari per raggiungere gli ideali punti di arrivo da lui indicati nei vari settori del trasporto, ma anche convinto che qualunque sia l'orientamento di politica dei trasporti che sarà adottato, gli obiettivi potranno senza dubbio essere raggiunti. Tutto dipenderà dalla serietà e dalla razionalità con cui saranno predisposti e funzioneranno i necessari strumenti.

Maria GUIDA

I treni viaggiatori a lungo percorso delle ferrovie europee dovranno offrire il massimo comfort, con la maggior parte dei posti a sdraio. Gli scompartimenti del Settebello possono offrire un ottimo punto di riferimento per le costruzioni delle nuove carrozze

Anche a Milano Centrale cartelli indicatori telecomandati

Da poco è entrato in funzione nella stazione di Milano Centrale il più grande impianto di Cartelli Indicatori treni in partenza, a funzionamento elettromeccanico telecomandato, sinora costruito in Europa. In Italia impianti analoghi, ma di dimensioni inferiori, sono già installati a Palermo, a Genova Principe e Brignole e a Napoli Centrale.

In una grande stazione ferroviaria come quella di Milano un impianto del genere rappresentava una necessità indubbiamente molto sentita. Cadono così i vecchi e sbiaditi cartelli manovrati a mano e subentra il nuovo sistema informativo, funzionale e moderno, che consentirà di fornire al pubblico tempestive ed esatte indicazioni su tutti i treni in partenza dai 22 binari della stazione.

L'impianto consta, per la parte che interessa i viaggiatori, di 22 cartelli indicatori disposti a bandiera su paline installate alla testata di ciascun binario e di 4 grandi quadri riepilogativi sistemati in posizione di massima evidenza lungo la galleria di testa. I cartelli servono a dare soltanto le indicazioni relative al treno che parte da un determinato binario, mentre i quadri grandi hanno lo scopo di riepilogare tutte le informazioni che figurano in quel momento sui vari cartelli, cosicché il viaggiatore che entra in stazione può sapere con immediatezza ed esattezza a quale binario dirigersi per prendere il treno con il quale desidera partire.

Quasi tutti i cartelli indicatori sui binari e due dei quattro quadri riassuntivi sono a doppia vista talché le scritte si possano leggere da chi va verso i treni e da chi ne proviene.

Nella centralina di comando, ubicata nel locale da cui vengono date le informazioni per altoparlante, un operatore compone il testo degli «avvisi» a mezzo di una tastiera simile a quella di una macchina da scrivere; dopo la composizione l'avviso appare sul quadro ripetitore di controllo collocato davanti all'operatore che ha così modo di riscontrarne la esattezza; subito dopo compare sui cartelli e sui quadri riepilogativi.

La struttura dell'impianto è piuttosto complessa e delicata; basti ricordare che è azionato da 3.287 motorini elettrici che mettono in movimento le 132 mila palette metalliche sulle quali sono stampate le lettere e le cifre che compongono gli avvisi; per i collegamenti tra la centralina di comando e i teleindicatori, oltre a circa 70 linee di cavi e conduttori, sono occorsi 20 selettori e 880 relé.

L'impianto è stato realizzato a cura del Servizio Impianti Elettrici.

Adalberto ROSSI

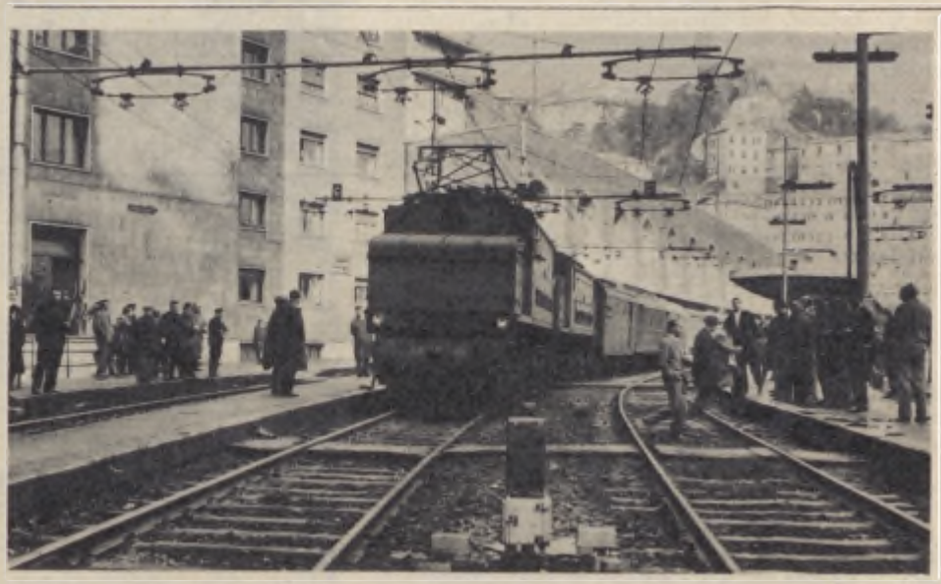
In attività la Centrale Idroelettrica "Ezio Vanoni"

Il giorno 18 corrente alle ore 10 è entrata in regolare servizio la Centrale «Ezio Vanoni» dell'Impianto Idroelettrico di Monastero che le Ferrovie dello Stato hanno costruito sul fiume Adda e che produrrà 350 milioni di kWh all'anno.

Alla presenza del Direttore del Servizio Impianti Elettrici e dei funzionari della Sede Centrale e del locale Ufficio Costruzioni Idroelettriche è stato attivato il primo gruppo turbo alternatore da 36.000 kW e la Centrale è stata messa in parallelo con la rete primaria F.S. L'on. Ministro e il Direttore Generale hanno inviato al Direttore del Servizio I.E. telegrammi di congratulazioni sottolineando l'importanza dell'avvenimento.

Per il riclassamento della rete ferroviaria

Con l'intervento del Ministro dei Trasporti, on. Mattarella, del Direttore Generale, dr. Renzetti, e del Vice Direttore, ing. Fienga, ha avuto luogo presso la Direzione Compartimentale di Napoli un convegno dei Direttori di Servizio e Compartimentali. Nel corso della riunione sono stati esaminati e discussi i numerosi problemi interessanti le linee dei Compartimenti, nel quadro del Piano di riclassamento della rete ferroviaria.



T. E. continua da Ronco a Genova Brignole

20 marzo 1963: i lavori di ammodernamento delle vecchie linee elettriche ligure-piemontesi sono giunti al punto cruciale. Dalla sala quadro della sottostazione di Genova Trasta, che è una delle più grandi e più moderne d'Italia, gli operatori degli interruttori di linea hanno azionato i pulsanti e sulla rete delle tratte Ronco-Succursale dei Giovi — Genova Brignole e Ronco-Campasso — si è immessa in un lampo, nuova linfa motrice dei treni, la corrente continua.

L'operazione ha impegnato, sotto una pioggia scrosciante, funzionari, tecnici ed operai per la messa a punto di tutti gli apparati; è iniziata con la sospensione dell'erogazione della corrente alternata nei due fili di linea aerea che corrono in parallelo e si è conclusa, dopo varie fasi, con l'immissione della corrente continua. Ora, per un mese circa, i treni più importanti saranno trainati da locomotori muniti di pantografo speciale atto a mettersi in contatto con i due fili in parallelo.

In seguito i due fili saranno avvicinati e consentiranno l'impiego dei locomotori con pantografo normale.

Quando saranno realizzate queste condizioni, che permetteranno l'eliminazione delle notevoli perdite di tempo dei cambi di trazione, si entrerà nella fase finale dell'opera che da vari mesi impegna numeroso personale della Divisione Impianti Elettrici e ditte specializzate. Occorrerà installare nuove palificazioni, nuovi sistemi di tesatura e di tenditura dei fili, che comporteranno un lavoro della durata di almeno un anno ancora.

Solo dopo il completamento di tali opere si potrà avere un sensibile miglioramento delle velocità ed una notevole riduzione dei tempi di percorrenza sulla relazione Roma-Torino.

La trasformazione della corrente, ora realizzata, è senza dubbio un grande passo in avanti per il miglioramento dei servizi ferroviari su questo importante tronco della rete italiana: l'imponente traffico verso il più grande porto d'Italia e verso la Riviera ligure meritava senz'altro lo sforzo compiuto dalla nostra Azienda.

Aurelio BATTAGLIA

Assegnato il "Ferreuropa 1962"

A Cremona, la cerimonia della premiazione dei vincitori del « Premio Ferreuropa '62 » riservato ai figli degli Agenti, che prevedeva lo svolgimento del tema: « Quale potrà essere il ruolo di una efficiente ed organica rete ferroviaria nel nuovo assetto unitario dell'Europa ». Si sono qualificati nell'ordine: 1. Vittorio Cigoli, di 20 anni, studente, figlio dell'Assistente P.le della stazione di Cremona; 2. Antonio Iorio, di anni 20, studente, figlio del Capo Stazione Superiore Delegato F.S. a Chiasso; Giovanna De Benedictis, di anni 16, impiegata, figlia del Macchinista del Dep. Loc. di Taranto.

Erano presenti tra gli altri Monsieur Armand Huet, Presidente Europeo dell'Associazione, l'ing. De Rosa, Vice Presidente per l'Italia, il geom. Morchio, Segretario europeo e il dr. Reposini-Bucciarelli, della CEE. Ha fatto gli onori di casa il dr. Nesti, Presidente dell'Associazione per l'Italia.

L. PAINA

È ESPLOSA LA "BOMBA BEECHING"

SULLE FERROVIE DEL REGNO UNITO

Nei giorni scorsi Mr. Richard Beeching, Direttore delle Ferrovie inglesi ha presentato al Governo, il suo programma inteso ad ammodernare le ferrovie e a ridurne il crescente deficit: le misure che egli ha prosposto, più che drastiche, potrebbero definirsi violente: oltre metà delle stazioni attualmente in esercizio dovranno essere chiuse; la stessa sorte toccherà a 266 linee non redditizie, per complessivi 8.000 km su un totale di 30.000; numerosi treni estivi verranno aboliti e i treni suburbani diverranno più cari; le officine ferroviarie saranno ridotte da 900 a 100; verrano ritirati 100 mila carri merci e 2500 carrozze viaggiatori, e in conseguenza di tutto questo, nei prossimi due o tre anni circa 70.000 operai e impiegati saranno licenziati Non a caso, come si vede, l'opinione pubblica ha definito il piano una bomba: « la bomba Beeching ». Alla fine della « rivoluzione », prevista per il 1970, la gestione delle ferrovie — afferma Mr. Beeching — avrà un carattere moderno ed economicamente sano e sarà possibile alla rotaia competere efficacemente con la concorrenza, facendo realizzare addirittura degli utili di bilancio.

Ragionando con la sua mentalità da industriale (prima di occuparsi di trasporti era a capo di un grosso complesso chimico), Mr. Beeching non ha guardato in faccia a nessuno nel formulare il suo piano di riforma e la sua « scure », divenuta ormai proverbiale in Inghilterra, si è abbattuta a destra e a manca. Anche la Regina e il Primo Ministro sono stati colpiti: Ballater, la stazione ferroviaria di Balmoral, residenza estiva della Regina, e Horsted Keynes, la stazione di cui si serve MacMillan per tornare a casa, saranno chiuse, con un notevole risparmio di danaro.

Studi compiuti recentemente dalla B.T.C. sul traffico ferroviario hanno sottolineato come sia in pareggio la gestione di quell'insieme di servizi di trasporto per i quali il Paese dipende e continuerà a dipendere dalla ferrovia, e cioé il traffico dei passaggeri sui lunghi percorsi, il trasporto del carbone e dei minerali, il traffico pendolare intorno a Londra e a pochi altri grandi centri urbani. Per tutto il resto, si tratta di servizi deficitari e onerosi che vanno senz'altro abbandonati. Le due carte pubblicate sulla base di questi studi mettono in evidenza l'estensione delle linee sottoutilizzate e mostrano come, nel complesso, il 50% della rete convogli il 92-95% del traffico, mentre l'altro 50% sia servito finora a convogliare il 5-6% circa delle merci e dei viaggiatori.

Questo non significa che la ferrovia sia un mezzo di trasporto ormai superato: un'altra notevole massa di traffico adatto al mezzo ferroviario, secondo il dr. Beeching, potrebbe opportunamente essere acquisita, ma ciò impone un radicale ammodernamento dei servizi.

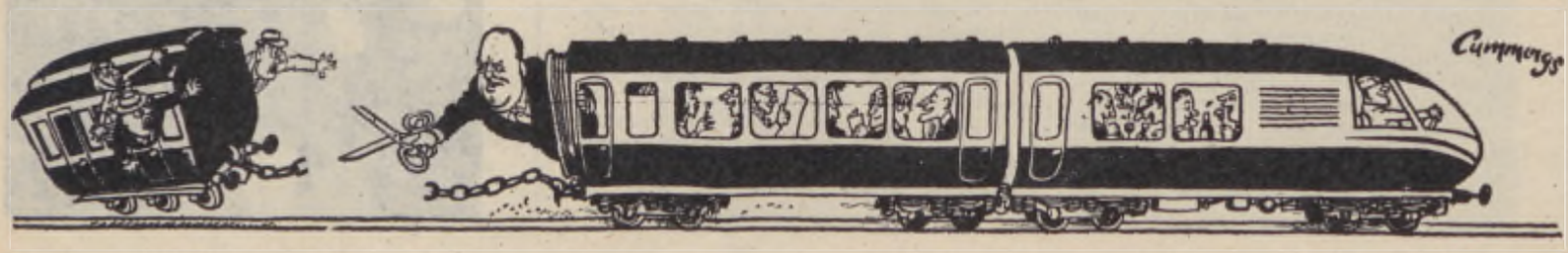
All'imponente processo di ridimensionamento della Rete si dovrà perciò accompagnare la riforma dei criteri di gestione e di organizzazione delle ferrovie. Anzitutto non è possibile continuare ad imporre obblighi sociali tanto onerosi a una forma di trasporto cui non appartiene più la maggior parte del traffico e perciò la prima proposta è quella di un aumento delle tariffe, almeno nella misura del 10%, rispetto a quelle praticate attualmente per taluni servizi viaggiatori.

Ciò che non si utilizza a sufficienza è senz'altro da scartare, ma anche là dove le correnti di traffico sono notevoli, si possono trovare le basi per renderne più economica la gestione, attraverso una maggiore concentrazione su itinerari selezionati, la cui potenzialità sia portata a livelli più alti per mezzo di moderni impianti di segnalamento.

I trasporti merci dovranno essere rapidi ed efficienti, per collegare i centri industriali fra di loro e con i mercati di consumo, con costi competitivi rispetto a quelli dei trasporti su strada, specie per le medie e lunghe distanze. Più veloci, migliori e più confortevoli i treni passeggeri sulle principali linee fra le grandi città. Ma quel che più importa è che al concetto prevalentemente sociale della politica tariffaria (vigente presso quasi tutte le Azienda ferroviarie europee) dovrà essere sostituito uno puramente economico, in base al quale, per esempio, a somiglianza di quanto viene fatto dalle compagnie aeree, sia possibile ridurre le tariffe nelle ore di minor traffico e aumentarle nelle ore di punta. Incentivi saranno pure offerti alle ditte industriali londinesi per indurle a cambiare gli orari di lavoro o a spostarsi verso il limite esterno dell'area metropolitana e ai lavoratori perchè vadano a risiedere in un raggio più vasto del centro urbano.

Questa riorganizzazione farà risparmiare alle ferrovie

In una stazione inglese



britanniche da 200 a 20 miliardi all'anno, per cui, mentre nel 1962 si è avuto un deficit di 150 milioni di sterline, a partire dal 1970 si prevede un utile annuo di oltre 20 miliardi.

E' noto lo stato di arretratezza della rete ferroviaria inglese, vecchia, pletorica, antieconomica, ed è anche chiaro che il piano del dr. Beeching potrebbe darle un nuovo volto, ciò nonostante sono prevedibili le enormi difficoltà che il Governo dovrà superare per fronteggiare l'ondata di violente critiche e proteste che il Piano ha suscitato, sebbene esso condivida e apprezzi l'efficacia delle riforme proposte.

Il Ministro dei Trasporti, Marples, nel presentare il Piano ai Comuni, ha iniziato il suo discorso affermando che è giunto il momento di trasformare la rete ferroviaria in una « industria moderna ed efficiente », ma ha subito aggiunto che il colpo verrà attenuato dall'applicazione graduale del programma, che i servizi soppressi saranno sostitutiti da autolinee e che, in ogni caso, prima di procedere a riduzioni e soppressioni, sia di stazioni che di servizi, gli utenti, siano essi passeggeri o ditte commerciali e industriali, potranno fare opposizione fornendo dati e cifre tali da indurre il governo ad adottare soluzioni diverse.

I laburisti e i liberali si sono subito pronunciati contro qualsiasi riduzione del servizio ferroviario, ricordando tra l'altro che già è molto elevato il numero dei disoccupati in Inghilterra e si dovrebbe fare di tutto per evitare di aumentarlo. Sarà questo uno dei più forti argomenti su cui baseranno la loro campagna elettorale nei prossimi mesi e non è da escludere che con esso arrivino alla vittoria sugli avversari. Associazioni di privati cittadini e tutti i sindacati che raggruppano i ferrovieri hanno pure manifestato la loro decisa opposizione, ma il maggiore imbarazzo si riscontra nei deputati conservatori, che, sia pure colpiti per la maggior parte nei loro interessi personali dalle drastiche decisioni di Mr. Beeching, non potranno certo sconfessare l'azione intrapresa dal Governo, che tende ad abolire certi privilegi antichi quanto le ferrovie. Essi potranno tutt'al più consigliare che si proceda con la massima prudenza in questa opera di trasformazione, il che però è in netto contrasto con l'intenzione del dr. Beeching, il quale pensa che al tempo del grano maturo si debba iniziare anche la potatura dei rami secchi.

M. G.

...i procede al carico merci con nastro trasportatore

Il dr. Beeching taglia il nastro inaugurale della nuova stazione ferroviaria di Plymouth. La evidente soddisfazione con cui impugna le forbici, sembra confermare quella vocazione al "taglio" che molti gli rimproverano

BINARI NEL MONDO

ITALIA

ITALIA

Nuovo ponte sullo Scrivia

Un grande ponte ferroviario è stato aperto al traffico nei pressi di Tortona sulla linea Alessandria-Piacenza (foto in basso) in sostituzione del vecchio ponte sul Torrente Scrivia costruito nel 1859 e gravemente danneggiato dalla piena del novembre 1960. Il nuovo ponte, per doppio binario e in cemento armato, è costituito da 14 luci. Le due di accesso misurano, ciascuna, m. 7,05. Delle altre, 8 misurano m. 15,60 ciascuna e 4 m. 20 ciascuna. La lunghezza totale del ponte è di m. 233,50. Le fondazioni dei piedritti sono costituite da grossi pali in conglomerato cementizio collegati a zatteroni in cemento armato. L'opera ha richiesto l'impiego di 15.000 giornate lavorative e una spesa di 280 milioni. Per la costruzione sono occorsi 3.500 t. di cemento, 6 mila quintali di ferro e 10 mila mc di ghiaia e sabbia.

Inventato da un italiano il « sicurometro »

Curiosità ed interesse ha suscitato a Bruxelles un dispositivo presentato alla « Mostra delle Invenzioni » dall'italiano Luigi Giori di Rapallo. Il dispositivo, denominato "sicurometro", è una specie di radar che installato sul locomotore di un treno permette al macchinista di accertarsi che la linea ferroviaria davanti a lui sia sgombra per almeno tre chilometri.

Sigillati in un carro merci due scolaretti

L'avventurosa fuga di due scolari, — uno di 10 e l'altro di 8 anni — che avevano in progetto, viaggiando clandestinamente, di raggiungere una loro zia residente a Milano, si è conclusa in un vagone ferroviario in sosta presso la stazione di Alessandria. Usciti dalla scuola, avevano raggiunto la stazione ed erano saliti furtivamente su un carro sulle cui pareti esterne avevano letto la scritta « Milano » tracciata a gesso. Rifugiatisi dietro ad alcuni voluminosi colli, avevano atteso a lungo la partenza; quando, già stanchi per la interminabile sosta, si sono decisi ad abbandonare il nascondiglio, hanno avuto la sgradita sorpresa di constatare che i battenti dello sportello d'uscita erano stati sigillati dall'esterno. Presi dall'orgasmo i due ragazzi si sono messi a piangere e ad invocare aiuto: fortunatamente alcuni ferrovieri hanno udito i lamenti degli sconsiderati e poco pratici fuggiaschi e hanno provveduto a liberarli. Restituiti alle loro famiglie i due fanciulli hanno promesso solennemente di non tentare più simili avventure. Almeno sino a quando non fossero divenuti più pratici del servizio e degli orari ferroviari.

Allo Stato la Sondrio-Tirano

Il Presidente della Repubblica ha firmato la legge che prevede il passaggio alle FS della linea ferroviaria Sondrio-Tirano, gestita sinora da una società concessionaria al cui capitale partecipava anche la Provincia di Sondrio.

ESTERO

BELGIO

Ferro fuso per ferrovia

Per la prima volta nel Belgio l'acciaio fuso sarà trasportato da una officina all'altra utilizzando le normali linee ferroviarie. Un complesso metallurgico ha infatti acquistato il primo di una serie di 8 carri ferroviari giganti lunghi 31 m. con una tara di 170 t. e un peso a carico di 320 t. Il serbatoio isotermico del carro è a forma di doppio siluro, a basi congiunte. Il recipiente, capace di contenere 150 t. di acciaio sfuso, è rivestito all'interno di 320 mattoni refrattari studiati apposta per poter conservare un calore di circa 1500 gradi. I convogli composti da due carri utilizzeranno una tratta della linea internazionale Amsterdam-Basilea ed effettueranno in 50 minuti il tragitto di 22 km. tra gli alti forni di Seraing e le nuove acciaierie di Chartal (Herstal). Otto convogli speciali permetteranno il trasporto quotidiano di 2400 t. d'acciaio fuso. Per il transito di questi treni si sono rese necessarie numerose trasformazioni della linea, fra cui la costruzione di un ponte di 89 m. e il rinforzo di 4 altre opere.

BRASILE

Il treno più lungo del mondo

In Brasile da qualche settimana circola sulla linea Vitoria-Italbira, nello Stato di Espirito Santo, il treno più lungo del mondo: esso è composto da 5 locomotive da 1800 HP e da 150 vagoni. E' adibito al trasporto di minerali di ferro e percorre i 400 km della linea in 15 ore. Il peso del convoglio è di 13.120 tonnellate e la sua lunghezza è di oltre un chilometro e mezzo.

CINA

Le ferrovie cinesi hanno messo in servizio sulla linea Pechino-Tientsin un nuovo tipo di treno costituito da una locomotiva a combustione interna e da 10 carrozze in lega leggera della capacità unitaria di 40-56 viaggiatori. Progettato da tecnici cinesi il treno, costruito nelle officine Szefang di Tsintao, verrà prodotto in serie. E' stato completato frattanto un tratto lungo 200 km della linea che attraversa la grande foresta del Khingan nella Cina Nord-Orientale, che agevolerà notevolmente il trasporto di legname dalla Mongolia.

GERMANIA

Più rapida la « Freccia del Reno » verso Monaco

Il treno diretto « Rheinpfeil » (Freccia del Reno) circolerà verso Monaco, a partire dall'estate prossima, ad una velocità massima di 160 km/h. Per rendere possibile tale velocità si sta trasformando attualmente, nelle due direzioni, la linea Treuchtlingen-Ingolstandt-Monaco.

GIAPPONE

Positive prove del « Sogno »

Sono state effettuate in questi giorni le prove di collaudo del super-rapido giap-

ponese battezzato « Sogno ». Il treno ha raggiunto la velocità di 243 km. all'ora. Presto il... « sogno » diverrà realtà sulla nuova linea « Tokaido ».

POLONIA

Una metropolitana per Varsavia

Tra il 1965 e il 1967 sarà costruita a Varsavia una prima linea di metropolitana. Lunga 17 km essa si svilupperà per 11 km in galleria e per il resto in trincea o come ferrovia sopraelevata. Il costo è previsto in due miliardi di zloty.

STATI UNITI

In museo la locomotiva del record

E' stata collocata nel Museo della Scienza e dell'Industria di Chicago una delle più famose locomotive del mondo, la « 999 » della New York Central Road. Questa macchina a vapore del peso di 62 t., raggiunse il 10 maggio 1893 su un tratto di 58 km., tra Rochester e Bufalo, la velocità record di 179 km-h! La cerimonia della consegna ufficiale è stata festeggiata con un banchetto al quale hanno partecipato i massimi dirigenti ferroviari americani.

Utensili in plastica per linee ad alta tensione

Una industria americana ha messo a punto una serie completa di utensili adatti per i lavori sulle linee ad alta tensione e costituiti fondamentalmente da materie plastiche. Si tratta di tenaglie, scale e apparecchi vari caratterizzati da un'anima in resina virtualmente impermeabili alla umidità, rivestiti di fibre di vetro che presentano una dispersione elettrica molto ridotta, hanno peso minore del legno, forte resistenza alla rottura, ai solventi ed agli agenti atmosferici. Gli utensili vengono fabbricati avvolgendo centinaia di fibre di vetro rivestite di resina, e poi stirandole, sopra un'anima di resina poliuretanica espansa. Il tutto viene saldato e poi indurito al forno.

SVIZZERA

Il buffet di stazione più grande d'Europa

Nella stazione di Zurigo funziona il buffet di stazione più grande d'Europa. Esso dispone di oltre 2.400 posti a sedere suddivisi in 20 locali ed impiega 500 dipendenti, di cui 80 cuochi che preparano in un anno 760 mila pasti. Il consumo annuo di carne è di 172 t. mentre quello del vino supera i 230 mila litri e quello della tradizionale birra i 780 mila litri.

Due trafori sotto il Gottardo

Una Commissione speciale di studio ha approntato i progetti per due nuovi trafori sotto il San Gottardo. Essi dovranno ora essere vagliati e poi passati al Consiglio di Stato Svizzero per l'approvazione definitiva e il finanziamento. Si è arrivati a tale decisione poichè si è constatato che l'attuale tunnel ferroviario è stato scavato troppo in alto e di conseguenza è soggetto — come è accaduto nel Natale 1962 — a frequenti gravi interruzioni nei tratti scoperti, per valanghe e nevicate. Per quanto riguarda i due nuovi progetti di tunnel quello autostradale passerà nella montagna a 1100 m. di quota, sarà lungo 16.400 m, avrà due corsie di traffico, comporterà sei anni di lavoro e costerà 860 milioni di franchi svizzeri (circa 13 miliardi di lire italiane). Quello ferroviario entrerà nella montagna a 450 m di quota e sarà lungo 45 km., comporterà 12 anni di lavoro e una spesa di 783 milioni di franchi svizzeri.

FRANCIA

La cibernetica per le ferrovie

Le macchine elettroniche offrono alle ferrovie innumerevoli nuove possibilità, per cui tenuto conto della cibernetica per la costruzione e gestione della « ferrovia del futuro », l'U.I.C. ha deciso d'organizzare nel prossimo novembre a Parigi un simposio internazionale per l'esame dei problemi connessi alla utilizzazione dei « cervelli giganti » nelle ferrovie. Scopo del convegno è quello di pervenire, con la partecipazione di esperti di tutto il mondo, e attraverso uno scambio di esperienze e di idee, alla migliore soluzione dei problemi posti dalle nuove tecniche.

ARNI

*** Nel prossimo numero pubblicheremo un servizio sulla manifestazione svoltasi a Roma in occasione dell'incontro dei Controllori Viaggianti giovani e anziani.**

il fatto del mese

I « messaggeri postali » italiani sono entrati in agitazione; questi « compagni di treno » dei ferrovieri avanzano due rivendicazioni: da una parte il rinnovamento dell'antiquato parco dei vagoni postali e dall'altra una « indennità di scuotimento ». Quest'ultima richiesta darà luogo a una delle più originali vertenze sindacali che il mondo del lavoro abbia mai registrato, ma non è detto che i messaggeri postali non riescano a spuntarla.

Essi affermano che gli scuotimenti e i sobbalzi del treno provocano stanchezza incidendo sui centri nervosi, e per dimostrare la fondatezza scientifica della loro rivendicazione, si richiamano agli studi condotti dal prof. Godfrey Walsh di Londra. Lo scienziato inglese, che fa parte di un gruppo di studio delle Ferrovie britanniche, ha esaminato a fondo le ragioni per le quali ci si stanca in treno e attraverso esperienze condotte sui ferrovieri e su viaggiatori-cavie è pervenuto alle seguenti conclusioni: la stanchezza è provocata dai sobbalzi, che in corrispondenza dei giunti delle rotaie fanno scuotere la testa tre volte ogni secondo, e dalle oscillazioni delle vetture, che fanno spostare continuamente il corpo umano da destra a sinistra e da sinistra a destra.

Il dr. Walsh, per i suoi esperimenti, si è servito di strumenti elettronici ultrasensibili capaci di misurare perfino le oscillazioni degli occhi ed ha constatato che gli effetti degli scuotimenti aumentano per coloro che sono costretti a stare in piedi per ragioni di lavoro. « Questo è il nostro caso », affermano i messaggeri postali. « Ma anche i ferrovieri che viaggiano — è stato loro obiettato — vengono continuamente scossi ». « Sì — rispondono i messaggeri — ma essi sono impiegati delle Ferrovie, sono ferrovieri di professione, noi invece no... ».

r.

nuovi rotabili F. S.

Continuano le consegne, da parte delle Ditte costruttrici del materiale rotabile ordinato dalle F.S.

Ecco l'elenco dettagliato dei rotabili ricevuti durante il mese di febbraio 1963 ed immessi all'esercizio:

- **1 locomotiva Diesel gr. D.341;**
- **2 locomotive elettriche gr. E.646;**
- **1 locomotiva Diesel da manovra gr. D.141;**
- **1 locomotiva id.id. gr. D.225;**
- **1 treno per servizi suburbani gr. ALe-Le-Le 803;**
- **3 automotrici Aln.668;**
- **11 carri chiusi standard, serie F;**
- **31 carri refrigeranti standard serie Hg;**
- **59 carri ad alte sponte standard, serie L;**
- **28 carri pianali per trasporti pesanti, serie Poz.**

G.G.

BINARIO DI SALVAMENTO

di REMO DI RUZZA

Oltre la verde quiete, amavo del mio caro paese le sue linde strade, il mormorio delle chiare acque del Liri, che lo taglia ad angolo, e l'immenso semicerchio delle alte vette ammantate di neve per metà dell'anno. Lo avevo visto estendersi il mio paese, darsi un bel corso tra i vecchi vicoli e l'ambito nome di città.

Sulla linea Roccasecca-Avezzano, al confine tra il basso Lazio e l'Abruzzo, andare "di pianta" a Sora è tuttora vincere un grosso terno.

« Pàteme » (chiamavo così mio padre in dialetto ciociaro), a Sora, vi dimorava da dieci anni: aveva in concessione il migliore dei quattro alloggi ricavati dall'ex Deposito Locomotive, l'unico e solo alloggio di pertinenza del Mantenimento, con un bel pergolato, un vasto orto e un magnifico noce. Dalle sue imposte vedevo per intero il piazzale e l'inizio del viale di stazione.

Attendevo con ansia i giorni di festa per poter carezzare a lungo il volto di mio padre. L'orario tiranno lo chiamava al dovere prima dell'alba.

— Il Capo Squadra — era solito ripetere — deve essere il primo sul posto di lavoro! — Dopo il tramonto riappariva sul vecchio velocipede stanco e sudato o madido di pioggia, a seconda delle stagioni.

« Pàteme », a quel tempo, aveva il suo Cantone da custodire, e io 13enne (avevo appena conseguito la licenza elementare), la mia « vaporina... ».

Ogni pomeriggio, alla stessa ora, tre prolungati e convenuti fischi avvertivano l'arrivo del « misto » Roccasecca-Sora. Correvo felice verso la lucida locomotiva, un ancheggiante Gruppo 905. Salutavo "zieme" (mio zio), Macchinista, prossimo alla quiescenza. Egli faceva cenno al giovane Fuochista di andarsi a sgranchire; mi invitava quindi a salire.

Allora, quando la disciplina era Disciplina e i treni erano condotti da affiatate coppie di uomini gelosi custodi della loro macchina che non smettevano di oleare e di lucidare, « zieme », per tenermi buono, sorvolava sul Regolamento: usava porgermi una manciata di cascame imbevuto di olio scuro, bituminoso, e anch'io, sotto il suo sguardo compiaciuto, prendevo a lustrare le nere fiancate, gli ottoni, le bronzine, le lunghe bielle e i caldi raggi color di mogano.

Guardavo interessato i complicati manometri dell'aria e della pressione in caldaia; mi domandavo da dove mai partissero quei tubicini che vanno a segnare con precisione le nascoste energie generate dalla turbolenta fiamma e dal niveo evanescente vapore. Avevo molto da chiedere, da ascoltare, da scottarmi e soprattutto da ungermi!

Si dava — e davo spesso — il « là » alla manovra. Dovevamo tirar via i vuoti, accostare i pieni al Magazzino Merci e al Piano Caricatore, arrestarci con abile frenata alla colonna idraulica per il rifornimento; si approntava, infine, il nuovo « misto » per il viaggio inverso.

« Zieme », per invogliarmi, non smetteva di aggiungere alle sue responsabilità e al corollario di cento raccomandazioni: — Vedo il giorno..., il lontano giorno..., in cui sarai un vero macchinista, con tanto di matricola!

Un giorno invece, un brutto giorno, durante la mia ultima manovra, nel dare una « spinta » a un carro...

Superato lo scambio lato sud, allo spostamento degli aghi, del « taglio » e al segnale del verde drappo del Manovratore Liberati (anche lui, buonanima, aveva fiducia), tolsi il freno e alzai il regolatore al massimo, Ahimé, avevo dimenticato di ruotare la leva di inversione: stavo filando dal lato opposto! Frenai, invertii la marcia, rialzai il regolatore... Il carro, posto in pendenza, aveva preso a scendere. Avvenne un forte urto, per fortuna senza conseguenze. Non così per i molti forati finiti lungo la scarpata con le cento raccomandazioni e i decantati progetti per il mio avvenire.

« Zieme » doveva chiudere a testa alta la sua lunga e faticata carriera. Presomi per una mano, e con lo sguardo rivolto al cielo per la grazia ricevuta, mi condusse via dal piazzale ordinandomi di guardarla da lontano la sua macchina, di scegliermi un altro mestiere.

* * *

Il grosso terno, a Sora, non durò a lungo.

Era, quella, l'epoca del silenzio e del trasloco facile.

I Sorveglianti, dall'autorità che scaturiva loro dagli alti berretti ornati di vistosi fili d'argento, avevano l'aspetto e la grinta dei generali.

I Capi Stazione, i fili, li avevano d'oro: dal riflesso nobile del loro animo!

Chissà perchè, « per esigenze e ogni eccezione rimossa », mio padre venne traslocato a Sipicciano, sull'Attigliano-Viterbo, dove giungemmo in una piovosa e fredda notte d'inverno.

Rammento (come del resto sanno le decine di migliaia di figlioli di ferrovieri sparsi sulla Rete, che hanno seguito e che tuttora seguono la sorte dei padri) l'angustia amara che precedette e che seguì il trasloco.

Mi persi ancora d'animo quando alle prime luci dell'umido giorno, sulla soglia della nuova dimora, la C. C. del Km. 5+708, scorsi, al di là del binario, oltre lo spiazzo di ciottoli e di fango, i quattro grigi casolari della fattoria, i greggi condotti al pascolo e, intorno, la piatta immensa solitudine di terra rigata di simmetrici filari di viti e di olmi; e, oltre il solitario Fabbricatino Viaggiatori, tra la nebbia bucata dal sole nascente, a interrompere l'incerto orizzonte, mi apparve maestoso il rilevato del Binario di Salvamento sul quale le rotaie salivano, a perdersi in alto in uno spesso strato di sabbia.

La mastodontica staffa aveva la sacra funzione di proteggere i convogli che scendono veloci da Grotte S. Stefano su pendenze del 32,5 per mille. Il "Salvamento" aveva la sua storia di grazie, di ansie, di lacrime e di lutti. Nel tempo, per il mancato funzionamento dei freni, interi treni erano finiti improvvisi su di esso, l'avevano a volte superato.

Udivo laceranti prolungati fischi di richiamo ai freni, stridere di metalli, vio

lenti battiti sul cuore dello scambio di entrata. Alla sera, spire di fuoco scaturivano sui cerchioni e i roventi ceppi. Il binario di arrivo, per il forte attrito, aveva il fungo appiattito, inclinato sul gambo, come il fiore morente. Lo scambio d'uscita per Attigliano, bloccato sul "Salvamento", veniva aperto solo all'uscita dei convogli e la sua chiave custodita gelosamente.

Di notte, nella valle silenziosa, percepivo distinto l'eco del cadenzare profondo, spasmodico, delle locomotive Gruppo 735 salire lentamente verso Grotte, lo slittare veloce delle ruote, la ripresa lenta della marcia tra spruzzi di sabbia in una lotta titanica di forze contrarie tra bagliori di fuoco e di lampi scagliati nel livido cielo.

Tornavo così a pensare alla mia bella « vaporina... », ai progetti svaniti. Avrei corso nel buio per darle una mano, magari una « spinta!... ». Ma come potevo se mi era stato ordinato di starne lontano, di scegliere un altro mestiere?

Mio padre aveva un giustificato timore per quei 32,5‰. Si raccomandava continuamente ai suoi uomini di tenere lo sguardo ben rivolto verso Grotte. — Non si sa mai! — tornava a ripetere. Si andava intanto abituando al nuovo Cantone che aveva ritrovato a binario unico, con lo stesso tipo di armamento, con gli eterni 1435 millimetri di scartamento, e... al rosso aleatico che alla sera gli veniva offerto in cambio del « mezzo toscano »...

A quel tempo, a Sipicciano, in attesa dei germogli della primavera, i contadini usavano riunirsi a veglia e offrire il meglio del raccolto. Si dava poi inizio alle danze al suono di clarinetti e di fisarmoniche. I vecchi, in circolo, nel vòciante ondeggiare delle coppie, rimembravano il loro tempo trascorso. Ombre e penombre nell'incerta luce di lumi a petrolio!

Io, di solito, mi appartavo. Tornavo a pensare al mio caro e lontano paese, ai compagni dei giuochi, alle fresche acque del Liri che sorbivo nuotando e che tante volte avevo visto precipitare al centro della sua vicina Isola, nella bianca spuma, in un ampio velo di sposa...

Ascoltavo spaesato il parlare di quella brava gente; loro non afferravano il mio dialetto. E da loro appresi la esatta pronuncia delle parole che scrivo, il rispetto che si deve ai genitori, ai quali, a quel tempo, davano il « voi ». A mio padre davano il « lei » perchè, dopo il Podestà, il Curato, il Brigadiere e il Sig. Capo Stazione, egli era andato a inserirsi al quinto posto delle Autorità del paese.

Quando infine superai la mia ritrosia e la mia timidezza mi insegnarono i primi passi di danza. La mia dama preferita era Caterina: durante il ballo la sua mano robusta mi spingeva sulla nuca fino a farmi adagiare il viso sul morbido seno (era molto lunga Caterina!), malgrado lo sguardo spartano di « màmmema » (mia madre) fisso su di noi.

Non andavo a scuola, non avevo un mestiere e per meglio oziare mi andavo a sedere sul paraurti del "Salvamento", con le gambe lasciate a penzolare nel vuoto. Da lassù guardavo lo scorrere lento del magro Tevere, l'incrociarsi veloce e silenzioso dei treni elettrici sul doppio binario della Roma-Firenze, il loro sparire a tratti nelle gallerie sotto i monti di creta corrosi dal tempo e, dal lato opposto il riflesso lucido delle rotaie verso Grotte e perdersi nella valle.

E così, tra sguardi e veglie, si giunse al Carnevale. Per il Giovedì Grasso i bravi contadini decisero di fare gran festa e di sturare finalmente la botte migliore.

All'alba di quel Giovedì mio padre si portò in galleria, alla « S. Nicola », nel punto di maggiore pendenza, per urgenti lavori. Nel pomeriggio, verso le 16,30 (doveva « staccare » mezz'ora dopo), chissà per quale istinto (nel passato non aveva mai osato), ordinò agli uomini di raccogliere gli attrezzi e di uscire al più presto.

Si erano appena salutati con un allegro « arrivederci alla festa! », quando, preceduto da un pauroso sibilo, qualcosa come un enorme proiettile, schizzò via dall'imbocco per finire in pochi secondi, in una nuvola di sabbia, sul Binario di Salvamento. Il « proiettile » era un carro di cemento, con il copertone a pezzi, lacerato dall'aria: guai se in quel suo spaventoso precipitare avesse sorpreso gli uomini in galleria! Ben pochi si sarebbero salvati.

Poteva essere stato un Giovedì di lacrime e di lutti. Il Cielo non lo volle! Ma il pianto delle donne cessò solo quando la Squadra fu vista tornare sgomenta, ma al completo.

Non seppi mai le cause che diedero luogo alla fuga di quel carro. Immaginai però che altro Macchinista, forse un altro zio compiacente..., avesse affidato la macchina e la manovra al suo caro nipote...

Quel Giovedì sera, a Sipicciano, in uno dei quattro casolari della fattoria, vi fu doppia festa: la più bella festa a cui abbia assistito. Rivedo gli abbracci, i baci, gli auguri sinceri agli uomini della Squadra, la gioia e la commozione di mio padre che non riusciva a spiegare il mistero di come fosse riuscito ad allontanarsi al momento giusto.

E quella sera non fui timido: chiesi io stesso alla brava e lunga Caterina, di ballare. Lei non osò poggiarmi la mano sulla nuca...

Come i lettori sanno non è nostra abitudine pubblicare componimenti poetici che non siano da noi espressamente richiesti. Facciamo eccezione per i versi della piccola Rossella Cadile — figlia di un ingegnere della divisione IE di Torino — per la fresca sincerità della sua poesiola.

IL TRENO

Arriva fischiando alla stazione
colmo di allegre persone
che salutano gli amici
pensando ai giorni felici!

Suona un campanello
si chiude il passo a livello
arriva sbuffando il trenino
e il suo fischio saluta il paesino.

Nel corridoio passa il cameriere
che offre da bere
a chi si vuole ora ristorare!
Si vede uscir una nuvola nera
dalla tua ciminiera.

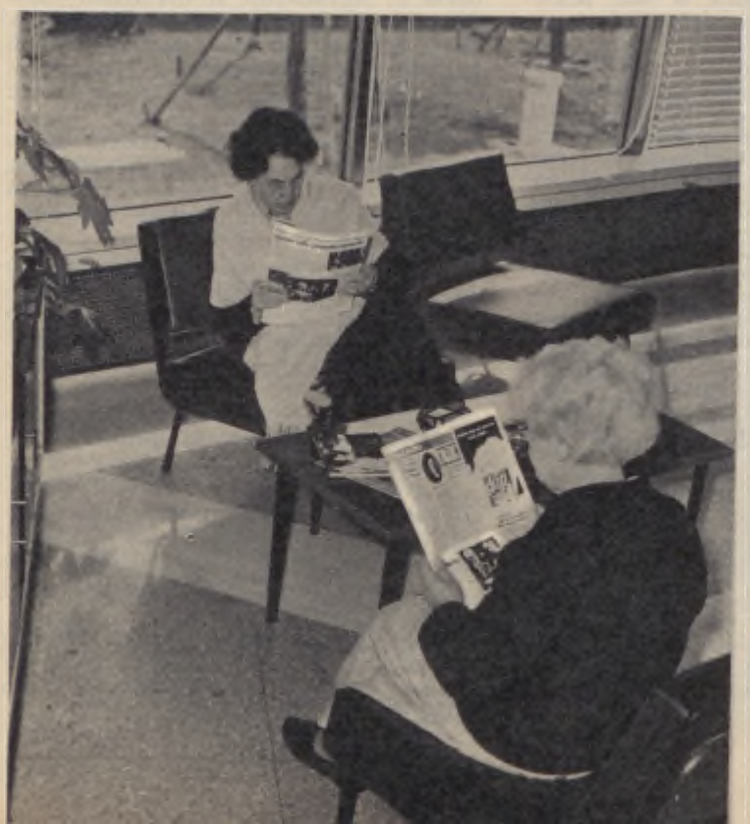
Il tuo rumor mi piace
e c'è tanta pace
in quella gente cortese
che torna al suo paese.

Rossella CADILE

VISITA ALLA CASA DI SOGGIORNO

- HO SCELTO LA LIBERTÀ -

Il nostro fotografo ha sorpreso uno degli ospiti della Casa di Soggiorno mentre esce per la solita passeggiatina pomeridiana. Sotto: due pensionate intente alla lettura nella confortevole sala di soggiorno.



Così ha detto un ospite al nostro redattore: e pur nei limiti della sua sorridente ironia, l'affermazione esprime il migliore elogio per la nuova istituzione

Che il posto sia splendido e la fabbrica mirabile, è stato già scritto. Altri ha messo in rilievo il meccanismo perfetto dei servizi, le varie possibilità di svago, i pregi di costruzione (basterebbe l'idea dell'asse eliotermico: ogni stanza ha la sua razione di sole, quale la mattina e quale il pomeriggio, e il superbo panorama che si gode dal terrazzo: un orizzonte di 360° che già di per sè è una pacificazione dell'anima). Ma gli uomini, come si sono inseriti, come vivono?

Per questo siamo venuti alla « Casa di soggiorno »: volevamo renderci conto, senza alcun proposito oleografico, di come vi si affronta e risolve la vita quotidiana.

Tutti sappiamo che il pensionato è una creatura particolare: gli occhi fissi più al passato che al futuro, ai forti impegni e sentimenti che solo la vita attiva concede, un groviglio di nostalgie e di tristezze. Egli accetta, come passaggio obbligato di ogni umana vicenda, l'idea del giusto riposo dopo una vita spesa nel lavoro, duro, durissimo a volte, ma che alla fine appare pur sempre come un meraviglioso giuoco di ragazzi troppo presto svanito. Ma proprio per questo inorridisce all'idea dell'ozio, di lunghe giornate incolori in cui il corpo (non l'anima!) s'abitua all'immobilità mentre sulle rotaie della vita corre, ride altra gente.

La « Casa » aveva naturalmente previsto tutto questo e altro ancora: non si voleva certo condizionare, ma esaltare, offrendole varie direzioni, una libertà individuale che poggiasse saldamente su di una sicurezza di base. Entro questa sicurezza, ogni ospite poteva, volendo, inventarsi la sua giornata. E' per davvero così?

E' ancora presto per trarre conclusioni definitive, c'è appena un piccolo nucleo d'umanità che riscalda solo pochi ambienti: ma pure la « Casa » già vive, dona e riceve. Abbiamo chiesto al Direttore, comm. Indrizzi, se il lento affluire delle domande non sia il sintomo di una certa perplessità nei confronti della nuova istituzione.

— Assolutamente no —, ha gentilmente risposto il Direttore. — Io trovo infondata qualunque preoccupazione al riguardo. Debbo ricordarle che un ente simile, di altra Amministrazione, « aprì » a Frascati con un solo ospite. In capo a un anno le domande furono tante che ben presto tutti i posti a disposizione furono esauriti.

Noi abbiamo aperto in inverno e, se pure non è mancata all'avvenimento un'adeguata presentazione cui partecipò anche la RAI, dobbiamo pur sempre considerare che una lentezza iniziale è nell'ordine normale delle cose. C'è qualcuno che ancora non sa della « Casa », altri che, incerti, aspettano una conferma dall'esperienza altrui, qualcuno, infine, deve vincere pregiudizi troppo radicati per poterli estirpare d'un sol tratto. Del resto, l'Opera di Previdenza, nei cui propositi la « Casa » dovrebbe essere auto-sufficiente, sa bene che deve accettare l'onere dei primi tempi, l'incertezza dei primi passi. Posso intanto assicurarle che già piovono lettere da ogni parte d'Italia, mi si chiedono informazioni e chiarimenti: 12 nuovi ospiti arriveranno nei prossimi giorni. Qualcuno ha voluto osservare che la nostra « Casa » ha un tono eccessivo, lussuoso, al pari di un albergo di I categoria, che il personale è fin troppo numeroso. Ma bisogna pensare che si è partiti con un handicap notevole: occorreva innanzi tutto vincere l'antico preconcetto verso le isti-

Il nostro inviato intervista il Direttore della Casa di Soggiorno, comm. Indrizzi, Ispettore Capo Superiore in quiescenza.

tuzioni similari concepiti come ospizi. Certo, la « Casa » ha un suo livello elevato che nulla toglie agli scopi che l'hanno creata. Noi abbiamo voluto offrire a gente che ha lavorato, e duramente, tutta una vita, una sistemazione quanto più lontana possibile dall'idea, triste, del ricovero. La riprova è che oggi gli ospiti manifestano la loro piena soddisfazione. Il personale deve ovviamente essere sufficiente per tutti i servizi: il suo rapporto con gli ospiti è di 1 a 4. Non v'è organizzazione analoga con un rapporto inferiore. Non si può utilizzare mezzo cuoco per un ospite e uno intero per cento ospiti. La « Casa », del resto, è sotto la sovrintendenza di un Comitato di Direzione che si adopra a promuovere sempre nuove iniziative che tornino a tutto vantaggio degli ospiti. Di questi giorni, appunto, è l'appello al personale dirigente dell'Amministrazione affinchè sia costituita una biblioteca (che, tra l'altro, è stata già dotata di un'enciclopedia): ogni dirigente può contribuirvi donando un libro e offrendo quindi ai nostri anziani una possibilità di svago e d'elevazione.

— Come manifestano gli ospiti i loro « desiderata » alla Direzione?

— Il regolamento stabilisce che una Commissione di cinque membri eletta annualmente, raccolga i desideri della comunità e li segnali al Direttore per le decisioni e i provvedimenti da adottare nel rispetto delle norme regolamentari. Non si è creduto opportuno ,dato ancora l'esiguo numero degli ospiti, procedere ad una elezione in piena regola. Ma la piccola comunità ha ugualmente eletto un suo rappresentante che ha continui contatti con me esprimendo, nello spirito democratico del regolamento, i desideri di tutti.

Abbiamo quindi parlato col cav. Raffaele Pucci, ex funzionario del Compartimento di Napoli, eletto all'unanimità dagli ospiti, in questa fase di rodaggio, « Rappresentante » della comunità presso la Direzione. E' un uomo che ha lavorato sempre, tutta la vita, anche dopo il collocamento a riposo. Voleva, son parole sue, che il suo ozio fosse fecondo e ha perciò ripetutamente manifestato al Direttore il desiderio di assolvere a qualche compito, ottenendo la cura della Biblioteca. Che cosa lo ha spinto nella « Casa di soggiorno? » I suoi figli son tutti sistemati, risponde, ma egli ha preferito questa soluzione a qualunque altra perchè gli conserva intatta una libertà di movimento, di « fantasia », impensabile anche tra i propri cari. Consiglierebbe la stessa soluzione a chiunque? A chiunque ne sia degno, dice con prontezza, con una punta d'orgoglio nella voce. Nella comunità non ci sono nei, vanno tutti perfettamente d'accordo ed è unanime il desiderio di mantenere elevato il livello della « Casa », riconoscendo peraltro che tutti vi hanno lo stesso diritto, tutti quelli che hanno dato il loro contributo all'Opera di Previdenza, dall'Ispettore capo superiore al manovale. Ha mai esternato critiche al Direttore? La parola non gli piace. Comunque, se la comunità ha qualche rilievo da fare, lo fa in piena libertà. E' di questi giorni la proposta di fissare l'orario del pranzo alle 12,30 anzichè alle 12,00 e la cena alle 19 anzichè alle 18,00, per consentire a chi

(segue a pag. 20)

4 - CONOSCERE L'ENPAS

IL RIMBORSO SPESE

Affronteremo questa volta un argomento difficile e spinoso: la decurtazione delle spese sostenute e documentate dagli assistiti. La giustificazione di questi sgraditi « tagli » sta nell'art. 7 del vigente Decreto Legislativo 12-2-1948 n. 147, che riconosce infatti ai Medici revisori dell'Ente il potere discrezionale di ridurre le spese sostenute e documentate dagli assistiti. Tale articolo reca infatti: «La assistenza prevista dal precedente art. 6 lettera a), b) c) è concessa mediante rimborso, nei limiti indicati dagli articoli successivi e dal regolamento, delle spese sostenute e documentate dal dipendente statale, *che siano riconosciute dall'Ente inerenti alla malattia* ».

Perché le spese vengono decurtate? In genere, perché alcuni medici prescrivono una quantità di preparati che il Medico revisore ritiene sproporzionata alla malattia da curare.

Altre volte il medico revisore esclude dal rimborso le medicine di cui non ritiene giustificato l'uso in relazione alla natura, al decorso, all'entità e alla durata della malattia.

In questi casi, come si vede, il giudizio del medico revisore non corrisponde a quello del medico curante: chi ci va di mezzo è l'assistito che, a giusta ragione, si chiede perché *la legge preveda la libera scelta del medico e del sistema di cura.*

E' pur vero che il medico revisore, nell'esplicare la sua opera, deve ispirarsi a criteri sanitari obiettivamente validi, in quanto propri della scienza ufficiale, ma ciò non toglie che i criteri di valutazione dello stesso revisore e del medico curante siano spesso in conflitto a tutto danno dell'assistito. Di qui, l'attuale disagio fra gli iscritti, i quali lamentano l'eccessivo fiscalismo della loro Mutua. E di ciò, a nostro parere, l'Istituto non può non preoccuparsi, se è vero che la collaborazione fra Ente e mutuati è la migliore premessa per una efficiente organizzazione e gestione di tutta la complessa attività istituzionale.

A questo proposito sarà utile ricordare alcune norme di interesse generale. Per quanto riguarda i medicinali di alto costo è richiesta ai medici curanti la massima oculatezza; in particolare essi devono tener presente che sono esclusi dal rimborso i medicinali che non siano iscritti *nella farmacopea ufficiale.*

Gli assistiti, da parte loro, tengano presente che le disposizioni in atto prevedono anche l'ammissione al rimborso di quei preparati prescritti dal medico curante 5 giorni prima dell'inizio della malattia o del periodo assistibile, ossia prima della data di redazione del certificato medico. Ad esempio 1° certificato datato 10/5, ricetta 4/5 (da ammettersi a rimborso).

Sarà bene precisare infine alcuni aspetti particolari delle procedure riguardo al rimborso delle spese relative all'insorgenza di un nuovo fatto morboso oppure ad una complicazione della malattia notificata.

1°) ogni qualvolta si determinano complicazioni della malattia denunziata, le spese sostenute per tali complicazioni debbono essere rimborsate senza che l'iscritto abbia l'obbligo di presentare ulteriore denunzia, in quanto si tratta di complicazioni o modificazioni cliniche della malattia in corso.

2°) qualora tali complicazioni perdurino sensibilmente nel tempo, al punto da assumere l'aspetto di una malattia a sé stante, le spese relative a tali complicanze possono essere ammesse a rimborso limitatamente, però al « quantitativo sufficiente per il trattamento terapeutico delle normali complicazioni ».

3°) nel caso, infine, che si tratti di una nuova malattia da considerarsi a sé stante e cioé non riferibile all'infermità in corso già denunziata (ad esempio: malattia in corso tifo, nuova malattia polmonite; oppure: malattia in corso: nefrite, nuova malattia: glaucoma e così via) le prestazioni che si riferiscono al nuovo evento non potranno essere riconosciute ai fini del rimborso se:

a) non saranno state ulteriormente precisate, per iscritto, all'Ente; b) se non saranno state rilevate in sede di visita di controllo da parte del medico fiscale.

Ove non si siano verificate le due condizioni di cui al punto a) e b), le prestazioni di cui trattasi potranno essere riconosciute ai fini del rimborso solo nel caso che il medico curante abbia, mediante apposita separata relazione, posto in evidenza le caratteristiche di tali complicanze e il loro decorso.

Fin qui la norma.

Ciascuno può rendersi conto della complessità delle disposizioni vigenti, per cui appare veramente necessario ed urgente una loro semplificazione, in vista di una auspicabile cordiale collaborazione tra Ente e mutuato.

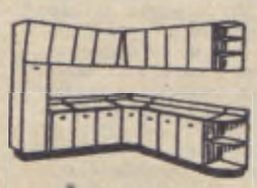
Lorenzo MAISANO

Ore 12.30 in cucina. Tra poco sarà servita la colazione.

va in città un maggior margine di tempo per il rientro. La Direzione ha subito emesso un ordine di servizio: « In adesione al desiderio manifestato dai signori ospiti si dispone... ecc. ». Proposta accolta, dunque. Se si annoiano? Assolutamente no. Nell'entr'acte tra la fine del pranzo e l'inizio dei programmi televisivi, siedono di solito nello splendido soggiorno e ascoltano musica dal grande apparecchio stereofonico, dono del nostro giornale. Sorgono piccole liti, come in ogni famiglia, per scegliere il I o il II canale alla televisione? Niente affatto, perchè la Direzione ha pensato anche a questo: ci sono due televisori sistemati in ambienti diversi e anche qui, dunque, piena libertà di scelta.

Abbiamo visto gli ospiti nel grande salone da pranzo, al piccolo bar della hall mentre prendevano il caffè, nel soggiorno: sereni, distesi, come se quella fosse stata la loro vita di sempre, l'unico ambiente, la sola sistemazione consona al proprio temperamento. Tutti ci hanno dato l'impressione di aver finalmente realizzata una vecchia aspirazione. E sulla porta, abbiamo chiesto a un distinto signore che usciva, con lobbia e sigaro, se era lieto della scelta fatta. « Lieto? Io sono felice ». E' l'ex Capo Stazione superiore di Roma Trastevere, cav. Gino Leporati. Se aveva famiglia? « Certo, i miei figli mi volevano con loro, ma io, caro amico, appena saputo della « Casa », ho scelto... la libertà ».

Fausto CINCOTTI



TELEVISORI CUCINE AMERICANE ED ELETTRODOMESTICI PER TUTTI

Come da accordi presi col Dopolavoro Ferroviario di Roma, la *Radio TV GRASIL'S Ag. di Roma, via Mecenate 31*, concede la facoltà ai Soci del Dopolavoro Ferroviario di Roma e a tutti i dipendenti delle F.S. di acquistare direttamente Televisori, Frigoriferi, Lavatrici, Mobili da cucina ed Elettrodomestici, di produzione e modello 1962-63, a prezzi notevolmente favorevoli rispetto a quelli di listino, sia per pagamento in contanti, che per pagamento rateale senza anticipo concedendo particolari e sensibili sconti.

TELEVISORI

TIPO	PREZZO LISTINO	PREZZO CONTANTI	PAG. A RATE	IMPORTO TOTALE
23' TITANIC	210.000	119.000	12 da 10.760	128.120
			18 » 7.590	136.620
23' GAMMA	220.000	129.000	12 » 11.650	139.800
			18 » 8.220	147.960
23' LUXOR	240.000	145.000	12 » 12.990	155.880
			18 » 9.160	164.880
23' BONDED	260.000	163.000	12 » 14.580	174.960
			18 » 10.250	184.560
19' GAMMA	165.000	99.000	12 » 8.900	106.800
			18 » 6.290	112.220
19' LUXOR	195.000	118.000	12 » 10.590	127.800
			18 » 7.470	134.460

LAVATRICI

TIPO	PREZZO LISTINO	PREZZO CONTANTI	PAG. A RATE	IMPORTO TOTALE
GENERAL	205.000	145.000	12 da 12.990	155.880
			18 » 9.160	164.880
LUXORNOVA	140.000	98.000	12 » 8.810	105.720
			18 » 6.220	111.980
KELVINATOR AUT. AMERICANA	295.000	180.000	12 » 16.000	192.000
			18 » 11.340	204.120

FRIGORIFERI

CAPACITA'	PREZZO LISTINO	PREZZO CONTANTI	PAG. A RATE	IMPORTO TOTALE
135 lt.	78.000	59.000	12 da 5.350	64.200
			18 » 3.790	68.220
150 »	98.000	72.000	12 » 6.500	78.000
			18 » 4.600	82.800
170 »	115.000	76.000	12 » 6.850	82.200
			18 » 4.850	87.300
190 »	125.000	87.000	12 » 7.830	93.960
			18 » 5.530	99.540
220 »	135.000	93.000	12 » 8.370	101.440
			18 » 5.910	106.380
230 »	148.000	110.000	12 » 9.870	118.440
			18 » 6.970	125.460
250 »	159.000	129.000	12 » 11.560	138.720
			18 » 8.160	146.880

LUCIDATRICI ASPIRAPOLVERE

TIPO	PREZZO LISTINO	PREZZO CONTANTI	PAG. A RATE	IMPORTO TOTALE
MOD. 11	53.000	34.000	12 da 3.130	37.860
MOD. 12	51.000	31.000	12 » 2.860	34.320

Nei prezzi dei Televisori non sono comprese le spese per le antenne ed installazioni, carrelli, stabilizzatori ed altri accessori, ed è altresì escluso e rimane a carico dell'acquirente il dazio per i frigoriferi ed elettrodomestici. Nei pagamenti sono compresi I.G.E. e interessi vari. Tutta la merce è coperta di garanzia ed assistenza. Gli interessati potranno, *per eventuali acquisti o informazioni, rivolgersi direttamente all'Agenzia della Radio-TV GRASIL'S, via Mecenate, 31 (Telef. 733655) Roma*, esibendo il libretto ferroviario o un documento di riconoscimento che comprovi l'appartenenza all'amministrazione delle F.S. o al DLF.

Notiziario di Villa Patrizi

AL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Il Consiglio di Amministrazione delle F.S., nelle riunioni dello scorso mese, ha deliberato la effettuazione di numerosi lavori ed ha approvato molteplici forniture di mezzi e materiali per un importo complessivo di oltre 20 miliardi e 400 milioni.

Da segnalare:

— **il riclassamento** ed il rinnovamento degli impianti elettrici della tratta Paola-Francavilla Angitola, **la sistemazione** di alcuni tratti del rivestimento della galleria Capo d'Armi della linea Metaponto-Reggio Calabria; **la costruzione** di due settovie ai m 252+890 e 254+990 della linea Bologna-Lecce e di un sottopassaggio pedonale al km 132+947 della linea Pisa-La Spezia, in sostituzione di altrettanti passaggi a livello; **la demolizione** e la ricostruzione del F.V. della stazione di Cefalù; **la costruzione** di 5 fabbricati per complessivi 60 alloggi per il personale ferroviario, a Reggio Calabria, Villa S. Giovanni (2), a Cosenza e a Paola; **la sistemazione** degli impianti della stazione di Torino Smistamento; **la costruzione** di un fabbricato per officina ed uno per magazzino a Palermo Brancaccio; **la costruzione** di due fabbricati a Napoli Smistamento; **il potenziamento** del servizio di pronto soccorso e delle attrezzature sanitarie della Rete; **la fornitura** di 20 locomotive Diesel, di 650 carri refrigeranti tipo standard, di 100 carri ad alte sponde e di 0 carrozze postali; **l'impianto di segnalamento** luminoso nelle stazioni di Cropani e di Metaponto ed in alcune stazioni della linea Grosseto-Livorno; **la installazione** di Apparati Centrali Elettrici del tipo a pulsanti nella stazione di Aurisina e sui bivi adiacenti; **l'impianto** del blocco automatico tra le stazioni di Sampierdarena e quelle di Rivarolo e Sestri Ponente; **la ricostruzione** del ponte sul torrente Banna della linea Trofarello-Cuneo; **la ricostruzione** di due fabbricati per complessivi 18 alloggi a Catanzaro Lido e di un fabbricato ad uso dormitorio per il personale viaggiante nella stazione di S. Eufemia Lamezia; **la sistemazione** del viadotto sul torrente Strona, della linea Rho-Arona.

Fra gli altri provvedimenti di varia natura, il Consiglio ha pure approvato il bando per un pubblico concorso a 11 posti di Ispettore medico in prova.

PROVVEDIMENTI A FAVORE DEL PERSONALE

Nel decorso mese il Consiglio di Amministrazione ha esaminato, esprimendosi favorevolmente, numerosi provvedimenti riguardanti il personale.

Fra i più importanti sono da segnalare:

Schema di disegno di legge concernente **modifiche ed aggiunte allo Stato Giuridico del personale;** modifiche al **« Regolamento sui segnali »; Modifiche** al nuovo Regolamento Circolazione Treni ed alle Disposizioni per il servizio con Dirigente Centrale; **proroga del mandato** con voto consultivo dei rappresentanti del personale nelle Commissioni di avanzamento; **Retrodatazione** in base alla legge 37-1962 di n. 3 promozioni conferite con anzianità varie ad altrettanti dipendenti ex combattenti od assimilati; **Graduatorie di merito** del concorso a: 200 posti di Capo Gestione in prova ed assunzione di tutti gli idonei; 1 posto di Ispettore capo; **Assunzione** di 650 candidati riusciti idonei oltre i vincitori del concorso a posti di Cantoniere in prova; **Nomina** di 54 medici effettivi di reparto, che andranno a coprire altrettanti posti resisi vacanti nelle varie sedi compartimentali; **Soprassoldo giornaliero** al personale ferroviario ed agli Assuntori in servizio in Alto Adige; **Elevamento del compenso fisso mensile** concesso al personale residente e dimorante ad Innsbruck e ad Arnoldstein per ragioni di servizio; **Costruzione** di cinque fabbricati per complessivi sessanta alloggi a Reggio Calabria, Villa S. Giovanni (2), Cosenza e Paola.

Il Consiglio di Amministrazione si è pure pronunciato favorevolmente per la concessione di un notevole numero di sussidi e di elargizioni straordinarie. Ha esaminato, inoltre, vari ricorsi avverso punizioni e trasferimenti, istanze per riapertura di procedimenti disciplinari, dispense dal servizio e riammissioni in impiego.

ALBO COMPARTIMENTALE DEGLI ASPIRANTI ASSUNTORI

A chiarimento di quanto disposto con la circolare n. P. 2-1-3 Ass. 178635 del 1° dicembe 1962 circa i criteri per l'iscrizione nella Sezione I e II dell'albo provvisorio degli aspiranti Assuntori, sono stati forniti, per ciascuna delle sei categorie di interessati specificate nella circolare stessa, i chiarimenti necessari per una uniforme applicazione dei criteri in essa indicati. (Circ. P. 2-1-3 Ass. 12300 del 1-2-1963).

CONCESSIONI DI VIAGGIO

Con circolare A. G. 3-2-11709-I del 21-3-63, sono stati forniti i chiarimenti in merito alle disposizioni emanate con la circolare P. 3-2-A. 3-2-15600 del 27-4-6 circa i criteri da seguire nel rilascio del biglietto Ao per alloggio in favore dei dipendenti che abbiano ottenuto, ai sensi dell'art 45 S. G., l'autorizzazione a risiedere in località diversa da quella in cui prestano servizio.

SEGNALAZIONE PUBBLICAZIONE

La Casa Editrice Patron, via Zamboni, 34 Bologna, segnala di essere disposta a praticare lo sconto del 20 per cento sui due volumi del prof. Spani: La Trazione Elettrica, i cui prezzi di copertina sono rispettivamente di L. 4.000 per il I e L. 1.950 per il II volume. Mentre il II volume risale al 1952 e riguarda gli impianti fissi della trazione elettrica, il I volume, avente per oggetto la trazione ed il materiale rotabile, è stato attualmente ristampato nella sua III edizione e rinnovato nella veste tipografica e nel testo.

QUOTA AGGIUNTA DI FAMIGLIA

In relazione all'applicazione dell'art. 2 della legge 6-2-1963, n. 44, di cui alla circolare n. P.3.2.1./12100 del 18.2.63, il Servizio Ragioneria, d'intesa con il Servizio Personale, ha precisato quanto segue: agli effetti dell'attribuzione delle quote di aggiunta di famiglia per i genitori inabili al lavoro e conviventi e per il marito inabile al lavoro, non vanno in alcun modo prese in considerazione, nè sono cumulabili con altri eventuali cespiti di qualsiasi natura fruiti dai medesimi, le pensioni dell'assicurazione obbligatoria per l'invalidità, la vecchiaia e i superstiti comunque liquidate dall'I.N.P.S., nei casi in cui le pensioni stesse non superino i limiti di £.12.000 mensili per i titolari di pensione di età inferiore ai 65 anni e £.15.000 mensili per quelli che abbiano compiuto i 65 anni di età. Ai fini di cui sopra debbono essere presi in esame i soli importi mensili delle pensioni di cui trattasi, escludendo, pertanto, il rateo della tredicesima mensilità. (Cir. n. R. 2900/1-1-3° del 26-2-63).

AMMISSIONE NELLA CASA DI SOGGIORNO

Il Comitato Amministratore dell'Opera di Previdenza delle F.S. ha modificato le « Norme di ammissione » alla Casa di Soggiorno per pensionati, laddove prevedevano l'ammissibilità soltanto per i dipendenti collocati a riposo d'ufficio per compiuti limiti di età e di servizio. Riconosciuta meritevole di considerazione la richiesta di altri dipendenti a riposo, i quali, pur avendo compiuto un lungo periodo di servizio, sono stati collocati in quiescenza a domanda o per inabilità fisica dovuta a cause comuni, ha deliberato di estendere l'assistibilità nella Casa di Soggiorno a tutti i dipendenti pensionati che abbiano comunque compiuto almeno 25 anni di servizio, con esclusione soltanto di coloro che sono cessati dal servizio in conseguenza di destituzione o revoca dall'impiego.

CONCESSIONE MUTUI

Allo scopo di agevolare la concessione dei mutui quinquennali, si è venuti nella determinazione di dispensare — in via sperimentale — il personale dalla presentazione dei documenti giustificativi delle domande di mutui. Le domande stesse, da compilarsi sui prescritti moduli R. 278, debbono sempre contenere — come in passato — la specifica esposizione dei motivi giustificativi e la dichiarazione sottoscritta dal Capo immediato sulla loro attendibilità e sulla accettabilità della richiesta. Il richiedente può naturalmente, ove lo ritenga utile e opportuno, anche corredare la domanda della idonea documentazione relativa ai motivi esposti.

RISCATTO ALLOGGI

Al Servizio Ragioneria pervengono frequenti comunicazioni che modificano i dati contenuti nella lettera di partecipazione agli interessati dell'accoglimento della loro domanda di cessione dell'alloggio.

L'eventuale segnalazione di rettifiche del computo degli anni di effettiva occupazione degli alloggi ferroviari da parte degli interessati o di modifica della forma di pagamento del valore di cessione da parte dell'assegnatario, verrà presa in considerazione **soltanto se perverrà al Servizio Ragioneria prima della nota dichiarazione di rinuncia del ricorso previsto dall'art. 14 del D.P.R. 2/1959. (Circ. n. R. 3053-II-IV-2ª = CR del 20.2.63).**

Come ci vede la stampa

La questione principale che è stata affrontata dal Piano Beeching (che viene illustrato in altra parte del giornale) è quello del ridimensionamento della rete, un problema che esiste anche in Italia e del quale spesso si discute. L'occasione questa volta è stata fornita dal programma inglese. IL GLOBO, facendo risalire alla nazionalizzazione dei trasporti attuata dai laburisti i mali delle ferrovie, ha definito coraggioso il Piano Beeching, auspicando la stessa decisione per i « rami secchi » italiani, difesi ad oltranza per interessi strettamente locali. Da parte sua IL GIORNO ha chiarito che i mali delle ferrovie britanniche (che poi sono mali comuni a tutte le ferrovie del mondo) preesistevano alla nazionalizzazione, che gli stessi conservatori hanno mantenuto per le ferrovie liberalizzando invece i trasporti stradali. Il giornale, poi, rilevando che il Piano Beeching prevede un ammodernamento delle linee principali e un potenziamento del traffico merci, notoriamente più remunerativo, osserva che, assegnando la priorità economica ai trasporti merci, il ridimensionamento dei servizi comporta serie incognite in quanto è basato su una valutazione statica dei rendimenti attuali delle linee e dei servizi. In altre parole per la individuazione dei « rami secchi » è necessario esaminare il rapporto tra la struttura attuale dei trasporti e il piano di sviluppo equilibrato dell'economia nazionale.

A quest'ultima esigenza, secondo l'AVANTI!, si ispira l'orientamento italiano. Difatti il piano per il riassetto delle F.S., mentre prevede l'ammodernamento delle linee principali, rinvia la soluzione del problema delle linee passive, che si trovano in gran parte nel Centro-sud, proprio cioè in quelle regioni dove viene promosso e si sta verificando il processo di espansione economica. Il Piano Beeching, così drastico e rivoluzionario — aggiunge il giornale — non può applicarsi in Italia, ma il problema dei « rami secchi » esiste da noi e andrà affrontato tenendo conto della dinamica di tutta l'economia nazionale e delle impostazioni che dovrà avere la politica di sviluppo con la programmazione economica.

Un piano di ridimensionamento della rete italiana non potrà, cioè, prescindere dagli obiettivi del programma globale e dovrà esso stesso diventare uno strumento per correggere squilibri di zona e di settore, lasciando ai pubblici poteri la scelta del mezzo di trasporto più idoneo e della gestione più conveniente, dal punto di vista sociale oltre che economico, per i trasporti pubblici.

Il GLOBO, che aveva dato occasione alla polemica è ritornato qualche giorno dopo sull'argomento con un articolo dell'ing. Rissone. Senza riferirsi al programma inglese, l'A. ha ribadito il suo pensiero sui « rami secchi » affermando che la loro sopravvivenza dà luogo a uno sperpero di danaro pubblico che potrebbe essere meglio utilizzato proprio per il riassetto dei trasporti. Perciò il problema poteva essere e va affrontato subito almeno per quelle linee irrimediabilmente perdute e per quelle correnti di traffico che già spontaneamente si sono trasferite al mezzo stradale.

Il discorso sui « rami secchi » è stato riferito al Mezzogiorno, per la cui rinascita esiste un preciso impegno politico. Riferendosi a questo impegno IL MATTINO ha recentemente segnalato che uno degli obiettivi del Piano Decennale riguarda proprio il miglioramento delle attrezzature ferroviarie nelle regioni meridionali; non solo — precisa il giornale — ma le Ferrovie, assegnando una cospicua parte delle commesse di materiali e mezzi agli stabilimenti del Sud, esplicano una notevole funzione sociale aiutando il processo di industrializzazione in corso. Ciò non significa che le Ferrovie trascurino, nella visione complessiva delle esigenze, i poblemi del Nord. Questa opinione è tanto diffusa che spesso, come è accaduto alla GAZZETTA DEL POPOLO a proposito della sistemazione della stazione di Carmagnola, si sollecitano lavori che sono stati già decisi e sul punto di iniziare.

Renato MATTONE

Cambi di residenza...

470) Cantoniere Giovanni Vara, Stazione Passomartino (linea Catania-Siracusa) a 16 km da Catania cambierebbe con p.g. od Operaio d'armamento località Compartimento Milano, possibilmente linee Milano-Chiasso, Milano-Domodossola, Milano-Varese Lascia alloggio F.S. tre vani, accessori e ne chiede altro.

471) Operaio Qualificato I.p., aggiustatore elettricista, Dante Ierace, Squadra Rialzo Milano Farini, cambierebbe con p.g. Compartimenti Roma, Napoli o Reggio Calabria. Non lascia nè chiede alloggio. Scrivere: presso Carlotti, via N. Battaglia, 25 - Milano.

472) Operaio armamento Sebastiano Vitale, 30 Tronco Piazza Armerina (Palermo), cambierebbe con p.g. Compartimento Milano. Lascia alloggio F.S. e non ne chiede. Scrivere: Stazione F.S. Caltagirone (Catania).

473) Operaio elettricista Giuseppe Monaco, Divisione I.E., 8.a Zona Milano Roguredo, cambierebbe con p.g. Compartimento Roma, qualunque località. Non lascia nè chiede alloggio. Scrivere: Via Montemartini, 4 Milano.

474) Segretario Giovanna Garrammone, Servizio Approvvigiovamenti sede Centrale cambierebbe con p.g. Compartimento Napoli (Reparto o Magazzino) o altro Servizio. Non lascia nè chiede alloggio. Scrivere: presso Digidio, via G. Lanza, 91 Roma.

475) Manovale Movimento Raffaele Jervolino, Stazione Arcomagno (Praia a Mare) Compartimento Reggio Calabria, cambierebbe con p.g. Trazione qualsiasi Compartimento, ad eccezione di Reggio C., Palermo, Bari e Cagliari. Lascia alloggio F.S. nuova costruzione — 3 vani, accessori, luce acqua — e non ne chiede. Scrivere: Stazione Arcomagna Praia a Mare (Cosenza).

476) Capo Stazione Vincenzo Congedo, Stazione Milano C.le, cambierebbe con p.g. Comp.ti Roma, Napoli, Bari. Lascia alloggio F.S. — 3 vani e servizi — e non ne chiede. Scrivere: Via Valtellina, 5 (Scalo Farini) Milano.

477) Manovale Movimento Sabatino Zompa, Stazione Torricola — a 13 km da Roma — abilitato f.s.m., cambierebbe con p.g. vicinanze Cassino, Caserta e Napoli. Non lascia nè chiede alloggio. Scrivere: Stazione Torricula (Roma).

478) Manovale Movimento Antonio Mancino, Stazione Roma Smistamento, cambierebbe con p.g. Compartimento Napoli. Non lascia nè chiede alloggio. Scrivere: Segreteria Stazione Roma Smistamento, Via Salaria, km 12 - Roma.

479) Alunno a.p. Fernando Borghi, movimentista Stazione Vespolate a 12 km da Novara, cambierebbe con p.g. Compartimenti, Napoli, Roma, Bari, Ancona. Lascia e chiede alloggio. Scrivere: Stazione F.S. Vespolate (Novara).

480) Cantoniere Alderano Passeri, 46 Tronco Carmagnola (Torino), cambierebbe con p.g. Compartimento di Roma. Lascia e non chiede alloggio. Scrivere: Casa Cantoniera n° 2 — Vallongo — Carmagnola (Prov. Torino).

481) Operaio qualificato I.E., Apparati Centrali Salvatore Cavallaro, Stazione Sesto Calende (Prov. Varese, Comp. Milano), cambierebbe con p.g. Comp. Palermo, località Catania o Siracusa. Lascia alloggio nuovo 3 vani, accessori con riscaldamento centrale. Scrivere: Via Abbazia, 6-B - Sesto Calende (Varese).

482) Capo Stazione Salvatore Passaseo, Stazione Strongoli (Comp. Reggio Calabria) — linea Sibari-Crotone —, cambierebbe con movimentista (preferibilmente) o gestionista Compartimenti settentrionali, con preferenza per le sedi lacuali o montane. Non lascia nè chiede alloggio. Scrivere: presso Stazione F.S. Strongoli Scalo (Catanzaro).

Calendario culturale 1963

PARTE PRIMA

A) Manifestazioni programmate dalla « Fédération Internationale des Associations Artistiques et Intellectuelles des Cheminots» (F. I. S. A. I. C.):

— Organizzazione della Esposizione Internazionale Filatelica - Firenze.

— Partecipazione alla Mostra Internazionale di Fotografia Artistica - Jugoslavia.

— Partecipazione al Festival Internazionale di Musica - Nancy (Francia).

B) Manifestazioni nazionali

APRILE — **Roma** - Concorso Nazionale di Disegno Infantile.

GIUGNO — **Arona** - Concorso Nazionale Ferroviario di Pittura Estemporanea e Concorso Nazionale Ferroviario per Solisti e Piccoli Complessi musicali.

LUGLIO — **Acqui Terme** - Mostra Nazionale Ferroviaria di Fotografia Artistica.

SETTEMBRE — **Firenze** - Mostra Nazionale di Filatelia.

OTTOBRE — **Ancona** - Concorso Nazionale Ferroviario « Penna d'Oro Ferroviaria » di Narrativa, Poesia e Teatro.

NOVEMBRE — **Verona** - Rassegna Nazionale Ferroviaria del Film a Formato Ridotto.

DICEMBRE — **Roma** - Concorso Nazionale per la migliore « Letterina a Gesù Bambino ».

PARTE SECONDA

Manifestazioni intercompartimentali e compartimentali.

Compartimento di Torino

D.L.F. di Acqui Terme: Concorso per la più bella pagella, riservato ai figli dei Soci.

D.L.F. di Torino: Concorso compartimentale di composizione in prosa per figli di Soci. — Concorso compartimentale della Caricatura. — Scuole Professionali per Soci e figli di Soci.

Compartimento di Milano

D.L.F. di Gallarate: Mostra Filatelica Compartimentale.

D.L.F. di Milano: Corsi gratuiti per l'insegnamento teorico-pratico della musica.

D.L.F. di Bergamo: Concorso intercompartimentale di Pittura estemporanea.

Compartimento di Verona

D.L.F. di Bolzano: Ciclo di recite della Compagnia Filodrammatica. — Ciclo di conferenze culturali.

D.L.F. di Innsbruck: Gita culturale a Firenze per i bimbi della scuola del D.L.F.

D.L.F. di Trento: Istituzione di borse di studio per i figli dei Soci.

D.L.F. di Verona: Organizzazione di gite culturali.

Compartimento di Trieste

D.L.F. di Trieste: Mostra compartimentale di Arte figurativa. — Corso di danze per bambini. — Corso di lingue Inglese e Tedesco. — Attività filodrammatica.

D.L.F. di Tarvisio: Istituzione di un doposcuola gratuito per figli di ferrovieri iscritti alle scuole elementari e medie. (Tutti i giorni scolastici dalle ore 16 alle ore 18).

D.L.F. di Udine: Mostra compartimentale fotorafica.

Compartimento di Venezia

D.L.F. di Mestre: Torneo Intercompartimentale di dama italiana. — Ciclo di proiezioni di films. — Rappresentazioni filodrammatiche.

D.L.F. di Padova: Mostra Intercompartimentale di Arti Figurative.

D.L.F. di Venezia: Concorso Letterario Intercompartimentale Mostra Compartimentale di Fotografia Artistica.

Compartimento di Bologna

D.L.F. di Rimini: Concorso di Pittura Estemporanea.

D.L.F. di Bologna: Mostra di Pittura e Fotografia Artistica.

D.L.F. di Faenza: Concorso di Disegno riservato ai figli dei Soci.

Compartimento di Firenze

D.L.F. di Firenze: Mostra Compartimentale di Fotografia Artistica. — Mostra Compartimentale di Pittura Estemporanea.

D.L.F. di La Spezia: Mostra di Disegno Artistico riservata ai figli dei Soci.

D.L.F. di Livorno: Mostra Compartimentale di Pittura.

Compartimento di Ancona

D.L.F. di Ancona: Rassegna Cinematografica Compartimentale.

D.L.F. di Pescara: Mostra Compartimentale di Disegno a pastello riservata ai figli dei Soci.

D.L.F. di Terni: Mostra Compartimentale di Arti Figurative.

Compartimento di Roma

D.L.F. di Civitavecchia: Mostra di Pittura.

D.L.F. di Formia: Concorso Intercompartimentale di Pittura Estemporanea.

D.L.F. di Roma: Mostra Compartimentale di Arti Figurative. — Visite d'istruzione a Complessi industriali. — Corsi di istruzione professionale e artistica.

Compartimento di Napoli

D.L.F. di Ariano I: Concorso Compartimentale di disegno a « collage » riservato ai figli dei Soci.

D.L.F. di Benevento: Corsi estivi di riparazione per i figli dei Soci.

D.L.F. di Campobasso: Concorso Compartimentale « Voci Nuove ». — Ciclo di rappresentazioni filodrammatiche per bimbi.

D.L.F. di Cancello: Conferenze di carattere tecnico-professionale. — Visite a località archeologiche.

D.L.F. di Napoli: Corsi di lingue estere. — Rassegna Compartimentale del Film a Passo Ridotto. — Attività filodrammatica di prosa italiana e dialettale.

116 ATLETI AL CAMPIONATO DI CORSA CAMPESTRE

L'azzurro di un cielo limpidissimo, il verde smagliante della pineta di Capodimonte, sono stati la meravigliosa cornice nella quale si è svolto, a Napoli, il XIII Campionato Nazionale di Corsa Campestre fra ferrovieri e figli di ferrovieri. Questo anno, la partecipazione alla caratteristica gara è stata particolarmente numerosa (116 atleti in rappresentanza di 20 sodalizi) e più vivace che mai è stato lo spirito agonistico che ha sostenuto i concorrenti chiamati a cimentarsi su un percorso non troppo difficile in verità, ma tuttavia non privo di asperità che hanno richiesto un impegno a fondo. Anche l'affluenza di pubblico è stata superiore al previsto; giovani e non più giovani non hanno risparmiato il loro caldo incitando gli atleti e li hanno affettuosamente festeggiati al termine delle prove. Dal punto di vista organizzativo, la Manifestazione è stata curata dai Dirigenti del Sodalizio partenopeo in ogni particolare. Al bravo Dott. Luciano, Presidente del D.L.F. di Napoli, ed ai suoi collaboratori, è doveroso esprimere, ancora una volta un vivo elogio e la gratitudine dei colleghi per la loro appassionata dedizione all'Istituzione dopolavoristica. Nel corso della cerimonia della premiazione, che ha avuto luogo sul campo di gara alla presenza delle Autorità ferroviarie compartimentali, l'Avv. Giuseppe Cutrona, Capo dell'Ufficio Centrale del Dopolavoro Ferroviario, ha rivolto ai Dirigenti ed agli atleti, calde parole di elogio e di incitamento a perseverare nella pratica dello sport.

Ed ecco i risultati delle gare:

Cat. A

1) ANDALORO Alessandro del D.L.F. di Roma; 2) FINELLI Renzo del D.L.F. di Bologna; 3) MOSCARELLI Vittorio del D.L.F. di Napoli.

Cat. B

1) VECCHIATTI Gino del D.L.F. di Bologna; 2) NAPOLITANO Antonio del D.L.F. di Foggia; 3) AGOSTINO Antonio del D.L.F. di R. Calabria.

Classifica per D.L.F.

1) D.L.F. NAPOLI; 2) D.L.F. ROMA; 3) D.L.F. R. CALABRIA.

DLF RIMINI

ATTIVITÀ TURISTICO - ALBERGHIERA

Il D.L.F. di Rimini vi presenta anche per la stagione 1963 i

SOGGIORNI ESTIVI DI RIMINI RIVAZZURRA

Una serie di alberghi modernissimi a vostra disposizione per un lieto periodo di vacanze su di una spiaggia incantevole con l'assistenza diretta dell'Ufficio Turistico D.L.F., Viale Regina Margherita 109, fermata filoviaria 22 - Telefono F. S. 400 telefono urbano 30.650.

QUOTE STAGIONE 1963

per turni di 7 giorni pensione completa con sistemazione in camere a 2 o 3 letti - servizio - tassa di soggiorno - cabina - tenda al mare:

BASSA STAGIONE

camere con servizi privati e doccia

Soci D.L.F. e familiari L. 9.800

camere senza servizi privati e doccia

Soci D.L.F. e familiari L. 8.500

Bambini inf. a 3 anni L. 2.800

ALTA STAGIONE

camere con servizi privati e doccia

Soci D.L.F. e familiari L. 14.000

camere senza servizi privati e doccia

Soci D.L.F. e familiari L. 13.000

Bambini inf. a 3 anni L. 3.500

Bambini dai 3 ai 7 anni sconto 50%

I TURNI

Bassa stagione

31 marzo; 7 aprile; 14 aprile 21 aprile; 28 aprile; 5 maggio; 12 maggio; 19 maggio; 26 maggio; 2 giugno; 9 giugno; 16 giugno; 23 giugno; 30 giugno.

Alta stagione

30 giugno; 7 luglio; 14 luglio; 21 luglio; 28 luglio; 4 agosto; 11 agosto; 18 agosto; 25 agosto.

Bassa stagione

25 agosto; 1 settembre; 8 settembre; 15 settembre; 22 settembre; 29 settembre; 6 ottobre; 13 ottobre; 20 ottobre.

Turni di una o più settimane, con inizio e fine di domenica.

Per gite fine settimana, aprile, maggio e settembre, interpellateci!

NORME PER L'ISCRIZIONE

1 Le prenotazioni per uno o più turni settimanali debbono essere indirizzate al Dopolavoro Ferroviario di Rimini, Via Roma 70, accompagnate da un acconto per nucleo familiare di L. 5000 (con assegno bancario non trasferibile intestato al Presidente del Dopolavoro Ferroviario di Rimini).

2 Non si tralasci di indicare con precisione - il periodo richiesto - il numero delle persone - l'età dei bambini - il numero della tessera D.L.F. per il 1963.

3 I turni avranno inizio con la cena del giorno di arrivo e termineranno con il pranzo del giorno di partenza.

4 Per altre informazioni dirette telefonare al n. 400 Ufficio Turistico D.L.F. di Rimini.

5 E' consigliabile far pervenire le richieste di prenotazioni almeno un mese prima dell'inizio del turno desiderato.

6 In caso di rinuncia sarà rimborsato l'importo versato meno L. 500 per persona, sempreché la rinuncia sia comunicata 10 giorni prima dell'arrivo previsto.

segue DLF

D.L.F. di Salerno: Concorso Compartimentale - « Microfono d'Oro ». — Concorso di disegno e pittura. — Concorso « Versi Nuovi ».

Compartimento di Bari

D.L.F. di Bari: Mostra Compartimentale di libri. — Mostra Compartimentale di Filatelia.

D.L.F. di Foggia — Mostra Compartimentale di Modellismo e artigianato ferroviario. — Rappresentazioni della Filolirica.

Compartimento di Reggio Calabria

D.L.F. di Crotone: Proiezione di documentari scientifici e culturali.

D.L.F. di Paola: Corsi estivi di riparazione per i figli dei Soci.

D.L.F. di Reggio C.: Concorso intercompartimentale per la migliore pagella riservato ai figli dei Soci.

Compartimento di Palermo

D.L.F. di Palermo: Concorso Compartimentale per la migliore pagella, riservato ai figli dei Soci. — Premio di poesia in lingua ed in dialetto.

Compartimento di Cagliari

D.L.F. di Cagliari: Cicli di conferenze culturali. — Corsi di lingue estere.

D.L.F. di Sassari: Visite a impianti industriali.

TRADIZIONI NOSTRE

Il Direttore Generale ha conferito un "encomio" ai sottomenzionati ferrovieri per lo spirito di sacrificio, abnegazione e spiccato senso del dovere dimostrati in occasione della interruzione del tratto di linea Montecalvo-Ariano Irpino, verificatasi il giorno 21.8.1962 in dipendenza dei noti movimenti sismici:

DIVISIONE MOVIMENTO

Isp. 1ª cls. Dr. Cosimo Petroni (Capo Rep. Benevento); Capo Staz. P.le Carmine Simolo (Staz. Montecalvo); Capo Staz. P.le Dante Mainiero (Staz. Ariano Irpino); Capo Staz. P.le Angelo Triggianese (Staz. Ariano Irpino); Capo Staz. P.le Guido Giammetti (Staz. Ariano Irpino); Capo Stazione Mario Albano (Staz. Montecalvo); Alunno d'ord. Francesco Caracciolo (Staz. Ariano Irpino); Alunno d'ord. Giovanni Granato (Staz. Montaguto); Deviatore Francesco Ignelzi (Staz. Montecalvo); Deviatore Benedetto Panarese (Staz. Montecalvo); Deviatore Michele Salza (Staz. Montecalvo); Deviatore Giuseppe Amato (Staz. Ariano Irpino); Deviatore Nicola Bernardo (Staz. Ariano Irpino); Deviatore Raffaele Cocca (Staz. Ariano Irpino); Manovale Amerigo Pacifico (Staz. Montecalvo); Manovale Amerigo Scrocco (Staz. Montecalvo); Manovale Saverio Scaperotta (Staz. Montecalvo).

DIVISIONE COMMERCIALE E DEL TRAFFICO

Ispett. P.le Dr. Domenico Saccà (Capo Rep. - Benevento); Ispettore Dr. Ciro Di Maio (Uff. Divisionale); Segr. Capo Dr. Raffaele Di Rosa (Uff. Divisionale).

DIVISIONE MATERIALE E TRAZIONE

A. Macch. Approvv. Ennio Petito (D.L. Benevento); A. Macch. Approvv. Ferdinando Garofalo (D.L. Benevento); A. Macchinista Fernando Presutti (D.L. Benevento); Macchinista Nicola Silvestri (D.L. Benevento); Manovale Vincenzo Mercurio (D.L. Benevento); Macchinista Giuseppe La Porta (D.L. Benevento); A.M.T.M. Giuseppe Rossi (D.L. Benevento); Macchinista Giuseppe Micco (D.L. Benevento); A. Macchinista Vincenzo Sferruzzi (D.L. Benevento); Manovale Guido Rillo (D.L. Benevento).

DIVISIONE IMPIANTI ELETTRICI

Ispett. P.le Dr. Paride Balestrieri (C. Rep. I.E. Benevento); Op. Qualif. 1ª cls. Luigi Granfone (6ª Zona I.E. Benevento); Segr. T. Capo Antonio Croce (4ª Rep. I.E. Benevento); Capo Tecn. P.le Federico Fedele (6ª Zona I.E. Benevento); Capo Tecn. P.le Carlo Saccenti (6ª Zona I.E. Benevento); Op. Qualif. 1ª cls. Luigi Cancellieri di Gaetano (6ª Zona I.E. Benevento); Op. Qualif. 1ª cls. Giuseppe Ferrara (6ª Zona I.E. Benevento); Op. Qualif. 1ª cls. Giuseppe De Tata (6ª Zona I.E. Benevento); Op. Qualif. 1ª cls. Mario Sanità (6ª Zona I.E. Benevento); Op. Qualif. 1ª cls. Raffaele De Luca (6ª Zona I.E. Benevento); Op. Qualif. 1ª cls. Alfonso Nappa (6ª Zona I.E. Benevento); Op. Qual. 1ª cls. Luigi Pica (6ª Zona I.E. Benevento); Manovale Nicolino Petrone (6ª Zona I.E. Benevento); Manovale Francesco Bevilacqua (6ª Zona I.E. Benevento); Manovale Enrico Marino (6ª Zona I.E. Benevento); Manovale Raffaele Marra (6ª Zona I.E. Benevento); Manovale Antonio Balzano (6ª Zona I.E. Benevento).

DIVISIONE LAVORI

Isp. Cap. Sup. Dr. Ing. Augusto Archetti Capo Div. Lavori; Ispett. P.le Dr. Ing. Francesco Esposito Div. Lavori - Napoli; Ispett P.le Dr. Ing. Liborio Belisario Div. Lavori - Napoli; Operaio d'Arm.to Rocco D'Aniello 21° Tronco Lavori; Cantoniere Antonio Castiello 21° Tronco Lavori.

LA SODDISFAZIONE NEL LAVORO

"VOCI DELLA ROTAIA" è lieto di ospitare questo intervento dell'ing. Carucci, ex Direttore Compartimentale di Reggio Calabria, sul problema delle Relazioni Umane.

L'ing. Carucci, pur essendo eminentemente un tecnico, ha una profonda conoscenza dei problemi del personale cui ha dedicato sempre la massima attenzione. Il suo è quindi un intervento particolarmente autorevole e qualificato. Ai principi che sostiene in questo articolo egli ha ispirato la sua opera di dirigente durante tutta la sua lunga e brillante carriera.

Se tutti sanno che Henry Ford fu uno dei più grandi imprenditori industriali della prima metà di questo secolo, forse qualcuno ignora che egli fu anche un innovatore radicale in materia di rapporti tra industriali e lavoratori, che si sforzò di rendere più democratici e umani.

« Un lavoro che interessa non è mai duro »: questa una delle sue massime favorite. E infatti, un lavoro che si adatti alle nostre inclinazioni, un lavoro che ci interessi veramente, suscita amore e passione, dà piacere anche quando richiede grandi sacrifici; il lavoro veramente allora ci nobilita.

La storia del progresso in questo campo è lunga e tormentata. Dalle dodici ore giornaliere di duro lavoro di un tempo, alle quaranta ore settimanali, spesso ripartite su cinque giorni soltanto, un sensibile passo avanti è stato fatto. Oggi la società ha un'organizzazione assai complessa e ben diversa dalle primitive forme di società i cui membri non avevano altre attività che quelle inerenti alla difesa e al sostentamento: oggi ciascuno di noi, stretto nella ferrea morsa dell'organizzazione sociale e delle sue leggi economiche, deve produrre: produrre per quanto consuma e anche di più per sopperire ai bisogni degli incapaci al lavoro. L'ideale sarebbe che ognuno potesse in ogni caso scegliere liberamente il lavoro più adatto alle proprie attitudini. Oggi indubbiamente la scelta del proprio lavoro è assai più libera di un tempo anche se non sempre lo è del tutto come sarebbe auspicabile. Molti sono i fattori che intervengono a limitarla: condizioni famigliari, impossibilità di proseguire gli studi, necessità immediata di guadagnare comunque, ecc... Peraltro il nostro lavoro è il mezzo per procurarci la possibilità di soddisfare le altre nostre esigenze sia materiali che di ordine spirituale e ciò attenua quella certa contraddizione che vi può essere fra le nostre attitudini, la nostra vocazione ed il lavoro che di fatto svolgiamo.

In una grande azienda moderna vi possono tuttavia essere — e di fatto vi sono — molti casi di insoddisfazione più o meno gravi, di aspirazioni latenti o palesi insoddisfatte: ed allora si ha come conseguenza un minor rendimento dell'individuo.

L'insoddisfazione nel lavoro — come dicevamo — porta naturalmente ad un minor rendimento, in misura più o meno grande, a seconda che essa sia più o meno sentita.

In una grande azienda industriale in cui capitale, imprenditore e lavoro hanno ciascuno una funzione insopprimibile ben destinata e definita, l'insoddisfazione nel lavoro può essere corretta e attenuata — se non eliminata del tutto — cointeressando i prestatori di lavoro alle sorti dell'Azienda (specialmente con le compartecipazioni azionarie).

Nelle Ferrovie dello Stato il problema di interessare il personale al suo andamento si presenta di più difficile soluzione. La nostra Azienda, ad ordinamento statale, anche se autonoma, più che un commercio di trasporti svolge un servizio pubblico; in essa manca la funzione del capitale. L'imprenditore è una figura astratta e il prestatore di lavoro che non è chiamato a partecipare alle sorti dell'Azienda, vive facilmente i suoi interessi particolari al di fuori di quelli aziendali.

Dati questi caratteri così diversi da quelli di un'azienda industriale privata, occorrono metodi diversi: occorre agire sulle relazioni fra dirigenti e dipendenti e ciò è opera demandata soprattutto alla sensibilità dei capi.

Le opere assistenziali —che più che assistenziali dovremmo chiamare di solidarietà umana — sanno purtroppo il freddo burocratico: esse vanno riscaldate e integrate con l'opera, diretta e capillare dei dirigenti verso il personale dipendente, opera che deve essere sempre attenta, umana e senza debolezze.

Nella massa del personale c'è la parte che lavora con soddisfazione, che non richiede il vigile, costante sguardo dei Capi in quanto fa da sé. C'è poi la moltitudine media di coloro che svolgono il loro lavoro con sufficente senso di disciplina e del dovere anche se senza eccessivo interesse e di conseguenza danno un rendimento medio. C'è infine la schiera dei ribelli, dei malcontenti, di coloro che si ritengono sempre o quasi sempre misconosciuti, ingiustamente trattati: tra questi vanno anche compresi coloro che soffrono di particolari complessi derivanti da cause fisiche o psichiche.

A costoro deve rivolgersi con intelligenza e sensibilità l'opera di capi recuperarli almeno al gruppo medio, attraverso un assiduo studio delle loro condizioni, l'interessamento discreto alle loro cose di famiglia, cercando do scoprire il loro temperamento, le loro attitudini, le cause della loro svogliatezza. Tizio, se gli si affidasse un lavoro diverso, conforme alle sue inclinazioni, darebbe un maggior rendimento. Caio può sentirsi offeso nel suo amor proprio da un'ingiustizia patita, anche se immaginaria, da un atteggiamento del suo capo, interpretato in maniera contorta, da un rimprovero di cui non vuol riconoscere la giustezza, ed il poco rendimento è come una rappresaglia rivolta contro l'Azienda che diviene la grande nemica, la responsabile di tutti i suoi guai.

Allorché ero alla dirigenza di una Divisione, avevo alle mie dipendenze un impiegato di concetto che non rendeva letteralmente niente. I richiami del suo capo non servivano a nulla ed egli era ormai tollerato solo perchè prossimo alla pensione.

Informandomi di lui seppi che a suo tempo era stato un buon impiegato, attivo e volenteroso. Volli parlagli per farmene un concetto diretto e vedere se era possibile recuperarlo. Lo chiamai nel mio ufficio e senza tanti preamboli gli dissi che non mi spiegavo come avesse potuto diventare così negligente lui che era stato per tanti anni un impiegato modello. Certo la cosa non poteva attribuirsi a qualche azione mia nei suoi riguardi dal momento che non avevo contatti con lui. Gli chiesi, da uomo a uomo, la sua collaborazione, pur dicendogli con franchezza che essendo lui ormai prossimo alla pensione, non avrei potuto gran che giovargli. Né compensarlo, in quanto anche un miglioramento delle note informative poteva poco interessarlo. Non mi nascondevo in effetti che avrebbe potuto mandarmi a quel paese.

Lo vidi perplesso e più che altro sorpreso dal mio modo di parlare che egli non si aspettava e che era certo inconsueto. Mi promise la sua collaborazione. Una stretta di mano suggellò il patto. Egli collaborò lealmente e col massimo impegno fino al giorno in cui lasciò l'Azienda. Io gli diedi il saluto con l' « ottimo ». Assai più che per l' «ottimo » mi ringraziò per avergli ridato il piacere del lavoro; mi confidò che, temperamento anticonformista, era stato soffocato e stroncato da un superiore troppo conformista. Serbo di quell'impiegato un ottimo ricordo.

Tocca dunque ai dirigenti studiare i propri dipendenti, cercarne la collaborazione, accostandoglisi con quella cordialità umana che riscalda pur mantenendo i rapporti gerarchici e la disciplina. Tocca ai capi sapere impiegare i dipendenti nella maniera più confacente alle loro inclinazioni e dove ciò non sia possibile, far comprendere tale impossibilità, dimostrando di averli saputi conoscere.

I dipendenti, dal canto loro, debbono giudicare con sincerità i loro capi, debbono qualche volta mettersi nei loro panni, debbono capire che è più facile ubbidire che comandare, che hanno anch'essi dei doveri e che l'adempimento di un impegno liberamente assunto è nell'interesse generale della comunità.

In tale direzione dovrebbero soccorrere i sindacati, nell'interesse dei singoli e della comunità, in quanto il bene dei singoli non può prescindere dall'interesse generale. L'azione affiancatrice dei sindacati gioverebbe a creare nell'Azienda quel clima di comprensione, di buona volontà, di onestà morale che la porterebbe al livello economico più redditizio nell'interesse inscindibile del personale e del Paese.

Ernesto CARUCCI

Nei collegi dell'O. P.

Premiati gli alunni di Porto San Giorgio

Al Collegio Figli di Ferrovieri di Porto S. Giorgio, si è svolta l'annuale cerimonia della premiazione degli alunni che conseguirono i migliori risultati nello studio durante l'anno 1961-62.

Dopo la Messa celebrata dall'Arcivescovo di Fano, Mons. Perini, nella Cappella del Collegio, ha avuto luogo la distribuzione dei premi nell'annesso salone del Collegio, alla presenza del Direttore Compartimentale, di funzionari dell'Ufficio Amministrativo dell'O.P. e del Compartimento di Ancona, di rappresentanti del Corpo Insegnante. Quattordici gli alunni premiati con libretti di risparmio dell'importo singolo di L. 10.000 e 18.000, oltre alla Borsa di Studio, intitolata alla memoria dell'ing. Tomaso Zattoni, Direttore Compartimentale, di L. 25.000, assegnata all'ex-allievo perito elettrotecnico Giulio Leoni, diplomatosi con la media di 7/10 presso l'Istituto Industriale di Fermo. Il dr. Resta, dell'Ufficio Amministrativo dell'O.P., in chiusura di cerimonia, ha invitato tutti i giovani presenti a perseverare nello studio e a rendersi meritevoli di sempre maggiori e lusinghieri riconoscimenti.

Reggio C. — Il Direttore Compartimentale alla cerimonia della consegna delle chiavi agli assegnatari dei 24 alloggi costruiti al Rione Calopinace.

■ ANCONA
Red. Dr. A. Rosso T. 370

● **L'Ispettore Capo Superiore**, ing. Egidio Candiloro, dopo due anni di feconda attività, ha lasciato la dirigenza della Divisione Lavori di Ancona, destinato alla consorella di Bari, sostituito dall'ing. Giorgio De Giorgi, Ispettore Capo Superiore. Anche l'Ispettore Capo ing. Giuseppe Patti ha lasciato la dirigenza della Sezione 1a della Divisione Impianti Elettrici locale perché trasferito a Venezia; gli succede l'ing. Giovanni Di Pasquale, proveniente da Reggio Calabria. A tutti gli auguri fervidi di buon lavoro.

● **In seguito a mortale** infortunio è deceduto l'Operaio qualificato di 1.a cl. Gastone Boccoli, della 3.a Zona I.E. di Loreto. Ai familiari le espressioni del nostro cordoglio. A Pesaro, mentre stava arbitrando una partita di calcio, colpito da infarto cardiaco, decedeva il Revisore Capo Athos Rucchetti della Divisione Movimento. Condoglianze sentite ai congiunti. Anche all'ing. Guido Capuano, Direttore Compartimentale di Ancona, la nostra solidarietà ed il nostro cordoglio per la recente scomparsa dell'amato fratello, avvenuta in quel di Modena.

● **Binario dieci.** Il Segretario rag. Angelo Notarangelo, della Divisione Ragioneria, si è laureato in Economia e Commercio. Felicitazioni ed auguri.

● **Cicogna Express:** Donatella, al Capo Stazione Luigi Pistaccio, della Stazione di Cattolica S. G. G. Rallegramenti ed auguri.

■ BARI
Red. Dr. N. Zingarelli T. 302

● **Presso la sede del D.L.F.** di Bari, presenti autorità ferroviarie e soci, il Presidente del sodalizio, dr. Fersini, ha ringraziato l'ing. Bastianelli, Direttore Compartimentale destinato recentemente a Napoli, per il valido aiuto sempre dato per il potenziamento del Dopolavoro in Terra di Bari, consegnandogli — fra gli applausi dei presenti — un artistico dono ricordo.

● **Il Segretario Superiore** Giuseppe Suglia della Divisione Ragioneria, è stato collocato a riposo per limiti di età. Auguri di una lunga e felice quiescenza.

● **Il Capo Divisione Commerciale** e Traffico, Ispettore Capo Giuseppe Alessandri, è stato testè insignito della Commenda dell'Ordine della Repubblica. Anche l'Applicato Capo Rocco Deligio della Divisione Movimento, è stato insignito della Croce di Cavaliere nello stesso ordine. Rallegramenti.

● **Binario dieci.** Il giovane Sergio Consiglio, figlio del geom. Antonio, Segretario Capo all'Officina Veicoli di Foggia, si è brillantemente laureato presso l'Università di Bari in Giurisprudenza, discutendo una tesi interessante: « Lo sciopero. Limiti ed effetti ». Un bravo di cuore e tanti auguri.

● **Cicogna Express:** Il Segretario Superiore della Divisione Ragioneria, Francesco Macchia, è nonno per la quarta volta. La figliola Luciana in Romanazzi, per la prima volta mammina, lo ha rallegrato con un fiore di bimbo, il piccolo Nicola. Anche all'Applicato Giovanni Battista, la Cicogna ha portato Antonietta, la terzogenita. Rallegramenti ed auguri.

■ BOLOGNA
Red.: Cav. A Sensi T. 3350

● **Il Gruppo Fermodellistico Bolognese** ha rinnovato recentemente le cariche sociali, confermando la presidenza al sig. Ballarin ed affidando la vicepresidenza all'ing. Sabelli della Divisione I.E. Da qualche tempo a questa parte il Gruppo completa le sue riunioni periodiche con proiezioni di pellicole messe a disposizione dal Centro Documentazione F.S.

Per informazioni ed iscrizioni al G.F.B., nonché per consigli ed eventuali agevolazioni per acquisti di materiale fermodellistico, rivolgersi al sig. Renato Ballarin, via Tasso, 1 - Bologna (tel. 35.69.70).

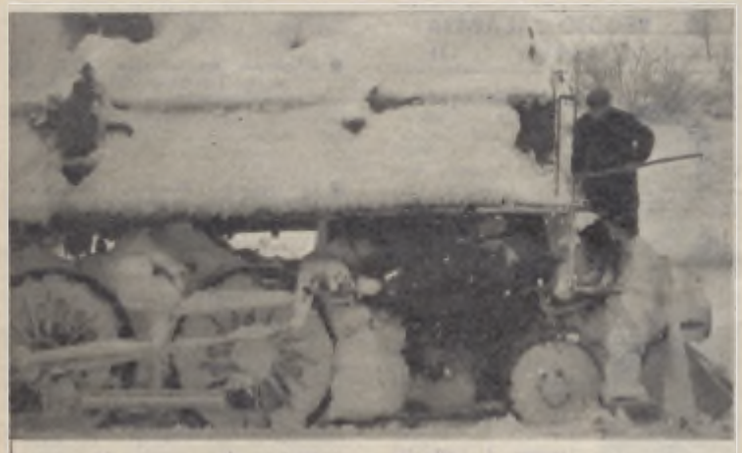
● **Felice riposo ai colleghi** che hanno lasciato il servizio: Giuseppe Buldrini, C. St. P.le D.C. Bologna; Filoteo Colalongo, C. Dep. Sovr. D.L. Bol. C.le; Isacco Testoni, Segr. Sup. Uff. Div. Mov.; Giuseppe Forlivesi, Sorv. P.le linea Rimini; Francesco Morini, C. Gest. P.le Imola; Orlando Gessi, Aiut. Uff. Div. Mov.: Giuseppe Biondi, Segr. Sup. 1.a cl. Uff. Div. I.E.; Giuseppe Bertini, C. Dep. Sup. D.L. Bol. S. Don.; Federico Fuielli, Op. q. 1.a cl. 2.a Zona A.C.; Giuseppe Bolzan, Ass. P.le Rovigo; Ferdinando Tamagnini, Rev. Sup. Uff. Div. Mov.; Pietro Cavara, Appl. Capo Uff. Div. Rag.; Sergio Ossani, C. St. Sup. 1o Rip. Mov.; Vittorio Argelli, Cant. Tr. 30.

● **Marcia nuziale.** Per Franco Domenicani, Dirigente movimentista presso la stazione di Lavezzola, e per la gentile signorina Sara Silighini. Alla coppia gli auguri fervidi del personale dello scalo lavezzolese e, del nostro giornale.

In seguito ad un male incurabile, lo scorso mese è deceduto a Messina il Capo Gestione Pr.le Giuseppe Marano che, come i lettori ricorderanno, nell'ottobre 1961 balzò alla ribalta della notorietà per la eccezionale vincita di 156 milioni al Totocalcio.

La fortuna capitatagli non aveva sconvolto la sua vita: egli aveva continuato a lavorare nella nostra Azienda e si era più che mai dedicato alla famiglia, provvedendo all'avvenire dei cinque figli e di un nipote; quest'ultimo, il dr. Angelo Marano, è oggi Capo Stazione Pr.le a Messina Centrale.

Alla vedova ed ai figli di Giuseppe Marano inviamo le condoglianze del nostro giornale.



Un aspetto della eccezionale nevicata che ha colpito lo scorso mese la linea Campobasso-Termoli, nel Molise. I ferrovieri si sono particolarmente prodigati per vincere gli elementi avversi e assicurare la continuità del traffico.

Milano — A Palazzo Litta: l'abbraccio affettuoso del Direttore Compartimentale, ing. Forte, al cav. Giordano Colombo — anziano della rotaia — Capo della Segreteria Particolare, che lascia l'Azienda dopo 45 anni di lodevole servizio.

CAGLIARI

Red.: Dr. A. Luchi T. 56673

● **In seguito ad incidente** di servizio, sulla tratta Decimomannu - Villamassargia, è deceduto il Macchinista di 1.a cl. Raffaele Mulas, agente di indiscusso valore professionale, stimato da tutti i colleghi del Deposito Locomotive di Cagliari. Ai familiari le più sentite espressioni di cordoglio.

● **Sono entrati a far parte** della famiglia ferroviaria sarda: i Manovali Celestino Onida, Gaetano Piretto e Renato Sotgiu, al Dep. Loc. di Cagliari; il Manovale Giovanni Antonio Marongiu, al Dep. Loc. di Sassari; il Manovale Vittorio Floris, alla Stazione di Oristano; l'Assistente di Stazione Stefano Delitala, alla Stazione di Cagliari e i Manovali Giuseppe Pascalis e Luigi Perra, alla Stazione di Olbia I. B. Auguri di buon lavoro.

FIRENZE

(Dal Servizio Mat.le e Trazione)
Red.: Cav. G. Giuliattini T. 3407

● **Binario dieci**. Il giovane Adalberto Di Stasio, figlio del Capo Deposito Sovrintendente Francesco, della Sede centrale del Servizio, ha conseguito brillantemente la laurea in Medicina e Chirurgia, discutendo la tesi: « Giustificazioni, inconvenienti e limiti della terapia fibrinolitica nell'infarto del miocardio ». Relatore, una celebrità medica del ramo: il prof. Antonio Lunedei. Al neo Dottore i nostri rallegramenti ed i migliori auguri.

● **Cicogna Express:** La casa del Fuochista Fernando Diottasi, imbarcato sulla Nave Traghetto « Hermaea », è stata rallegrata dalla nascita del piccolo Maurizio. Felicitazioni e tanti auguri.

(Dagli Impianti)

Red.: Dr. A. d'Errico T. 2301

● **L'Ispettore Capo Superiore** ing. Salvatore Marongiu è stato trasferito ad Ancona, dove ha assunto la dirigenza di quella Divisione Movimento. All'ottimo funzionario un caloroso saluto e auguri di buon lavoro.

● **Cordialmente salutati** da superiori, colleghi ed amici, hanno lasciato l'Azienda per limiti di età: il Capo Stazione P.le Ugo Bonaccorsi di Piombino P.V.; il Capo Stazione di 1.a cl. Sebastiano Caselli di Pisa S. Rossore; Capo Gestione Sup. Eugenio Guasti di Firenze S.M.N.; Assistente P.le di Stazione Luigi Nocentini di Firenze S.M.N.; Controllore Viaggiante P.le Antonio Jennaco della Divisione Movimento; Aiutante Amedeo Ciuffetti del Dep. Loc. di Chiusi; Capo Deposito Sup. Gio. Batta Nardi del Dep. Loc. di Pisa; Macchinista 1.a cl. Idalogo Sbranti del Dep. Loc. di Pisa; Operaio qualificato Urbano Piolanti della 8.a Zona I.E. di La Spezia e l'Operaio qualificato Giuseppe Panconi della X Zona I.E. di Firenze.

GENOVA

Red.: Geom. A. Battaglia T. 2522

● **A bordo della Nave Traghetto « Tyrsus »**, in sosta per lavori di revisione ai Cantieri del Tirreno di Genova, il Direttore Compartimentale ha radunato, per una conferenza stampa, un folto gruppo di giornalisti dei quotidiani della Liguria. L'ing. Palladini ha puntualizzato la situazione dei trasporti ferroviari nella regione, con particolare riguardo alle opere compiute e a quelle in programma per i miglioramenti dei servizi da La Spezia a Ventimiglia e sulle linee del Nord, annunciando, infine, l'entrata in funzione della corrente continua nella tratta Ronco-Genova Brignole, che permette una sensibile riduzione dei tempi di percorrenza per i treni in collegamento con Milano e Torino.

● **L'Ispettore Capo** dr. Antonio Utzeri, del Servizio Personale, è stato di recente nominato Capo della Segreteria Compartimentale. Al brillante funzionario, noto studioso ed esperto di materie giuridiche, il nostro benvenuto nella Superba ed i più fervidi auguri di buon lavoro.

● **Il Capo Stazione a riposo** Antonio Cardarelli, nel lasciare in questi giorni l'Azienda per limiti di età, ha ricevuto l'onorificenza di Cavaliere al merito della Repubblica. Al caro Cardarelli le nostre congratulazioni e auguri di lunga vita felice.

● **Marcia nuziale.** La gentile signora Tommasina Pesce Barigione, della Segreteria Compartimentale, e l'Applicato Gottardo Pesce, della Divisione Movimento, hanno festeggiato recentemente le nozze d'argento. Vivissime felicitazioni.

● **Cicogna Express:** Giancarlo, al Manovale Nicola Bagnasco della Stazione di Novi S. Bovo. Rallegramenti ed auguri.

MILANO

Red.: Rag. L. Paina T. 6256

● **Nel salone degli specchi**, a Palazzo Litta, con l'intervento del Direttore Compartimentale ing. Forte, dei dirigenti le Divisioni di esercizio, di Agenti e Pensionati, è stato calorosamente salutato l'Ispettore Pr.le cav. Giordano Colombo, Capo della Segreteria Particolare del Direttore Comp.le, che ha lasciato l'Azienda per limiti di età, dopo 45 anni di servizio trascorsi interamente negli uffici della Direzione lombarda. Vari i discorsi indirizzati al buon Giordano; di rilievo quello dell'ing. Forte, che ha messo in evidenza l'opera intelligente e costante del suo diretto collaboratore, durante i molti anni di permanenza a Palazzo Litta. Al brindisi augurale ha risposto il festeggiato il quale, profondamente commosso per la dimostrazione di affetto ricevuta, ha ringraziato i presenti, infiorando il suo dire con argute battute meneghine. A Giordano Colombo, che fu anche nostro collaboratore ed amico l'affettuoso saluto della Redazione di « Voci », con tanti auguri fervidi di lunga e serena quiescenza.

● **Binario dieci:** Il Segretario Capo Michele Molfetta, del Riparto Approvvigionamenti, si è laureato in Giurisprudenza presso l'Università di Pavia, discutendo l'interessante tesi: « La potestà legislativa delle Regioni »; relatore il chiarissimo prof. Biscaretti di Ruffia. Al neo dottore i nostri vivissimi rallegramenti.

● **60 anni di matrimonio** hanno festeggiato a Milano lo ex-Macchinista Francesco Raviola — in quiescenza dal 1931 — e la consorte signora Lucia Martinetto, attorniati dal genero Angelo Pagani. Operaio qualificato di 1.a cl. presso la Squadra Rialzo di Milano C., da parenti ed amici. La coppia felice — 87 anni lui e 85 lei —, che gode ottima salute, è stata affettuosamente complimentata dai presenti. Al nostro anziano collega ed alla signora Lucia, gli auguri fervidi della famiglia ferroviaria e del nostro giornale.

NAPOLI

Red.: Dr. D. Manganelli T. 3271

● **Una abbondante nevicata** ha reso difficile, lo scorso mese, il servizio lungo la linea Campobasso-Termoli, ove per più giorni il nostro personale ha dovuto sobbarcarsi sacrifici non indifferenti. Tutti si sono prodigati incessantemente per ripristinare le comunicazioni, sotto la guida del dr. Petroni, Capo del Reparto Movimento di Benevento e del cav. Astorri, Capo del Reparto Lavori, coadiuvati da tutte le autorità locali, della Provincia e dei Comuni del Molise.

● **E' stato collocato in quiescenza**, salutato da superiori, colleghi ed amici, il Coadiutore Capo Umberto Silvestri, della Divisione Ragioneria, che lascia l'Azienda dopo oltre 40 anni di attività. Il nostro affettuoso saluto di commiato e l'augurio di lunga e serena vita.

● **Cicogna Express:** Il piccolo Maurizio è venuto ad allietare la famiglia del Segretario Pr.le Romolo Cafaro, della Divisione Commerciale. Felicitazioni e auguri.

PALERMO

Corr.: G. Caruso T. 388

● **Si è svolta a Palermo** la cerimonia della premiazione dei vincitori per l'Abbellimento floreale degli Impianti per l'anno 1962. Erano presenti, oltre al Direttore Compartimentale, ing. Rizzo, e i Capi delle Divisioni di esercizio, autorità regionali, rappresentanze di Enti e della stampa quotidiana. L'ing. Rizzo ha ricordato il significato della cerimonia e lo scopo a cui tende la nostra Azienda: rendere più accoglienti le stazioni, dare al viaggiatore il senso dell'ordine e della pulizia. Il Direttore Compartimentale ha poi ringraziato la Commissione giudicatrice e tutti i donatori dei ricchi premi messi in palio. La Targa d'Argento, offerta dal Presidente dell'Assemblea Regionale Siciliana, è stata assegnata, per la seconda volta, alla Stazione di S. Stefano di Camastra (Titolare il Capo Stazione P.le Salvatore Marziano); la medaglia d'oro del « Giornale di Sicilia » è toccata alla Stazione di Termini Imerese (Titolare, il Capo Stazione P.le cav. Antonio Saccaro). Sono state, infine, distribuite altre medaglie d'oro, d'argento con diplomi, e premi in denaro a numerosi altri Capi Impianto.

● **Presso il Centro Relazioni Umane F.S.** di Cefalù, si è concluso il corso di motorista per Cantonieri appartenenti ai Tronchi di Palermo, Termini Imerese, Cefalù e S. Stefano, diretto dall'Istruttore Carmelo Rizzo dell'Officina Saldature rotaie di Messina. Il Presidente del C.R.U.F.S. Salvatore Attardo, durante la cerimonia di chiusura, dopo aver illustrato ai presenti l'importanza delle R.U. nella nostra Azienda, ha ricordato le benemerenze acquisite dal Direttore Comp.le, ing. Rizzo, promotore della Scuola Cantonieri e dei corsi professionali di specializzazione istituiti nel Compartimento. Presente tutto il personale dei Lavori, Movimento e Impianti Elettrici, è stato infine festeggiato un anziano della rotaia, il Sorvegliante Luigi Trobia, che lascia il servizio per limiti di età, al quale sono stati consegnati alcuni oggetti ricordo. Al buon Trobia gli auguri fervidi di « Voci ».

● **Alla presenza di tutto il personale** della Officina Veicoli di Messina, è avvenuto lo scambio delle consegne fra il Capo della stessa Officina, Ispettore Capo Superiore, ingegner Franco Fernandez — destinato alla dirigenza del Riparto Navigazione — e il subentrante, Ispettore Capo dr. Giuseppe Angello, proveniente dalla Divisione Materiale e Trazione di Reggio Calabria. Hanno parlato il dirigente Amministrativo dr. Moraci, il Capo Tecnico Superiore dr. Le Cause e il Segretario della Commissione Interna Operaio Specializzato Cama. Ai due valenti funzionari il nostro saluto augurale.

● **Alla Stazione di Messina Centrale,** il Presidente del Comitato di « Mutua Fratellanza ed Omaggio di Fine Carriera » — Comitato costituito per iniziativa del compianto Capo Gestione Giuseppe Marano — quale attestato di benemerenza verso i colleghi che lasciano l'Azienda per limiti di età, ha consegnato quattro medaglie d'oro ad altrettanti ferrovieri posti in quiescenza: Salvatore Basile e Nicola Santacroce, Assistenti Pr.li, Paolo Corrieri, Aiutante, e comm. Giuseppe Millemaci, Capo Stazione Superiore. Alla cerimonia erano presenti tutti i « berretti rossi » di Messina C.le, il personale della Segreteria e molti ferrovieri. Ha parlato il Capo Stazione Citarella. Ai neo-pensionati gli auguri fervidi di « Voci ».

● **In seguito a complicazioni** post-operatorie è deceduto a soli 46 anni l'Ispettore di 1.a cl. dr. Nino Donia della locale Divisione Ragioneria, funzionario molto ben voluto e stimato da tutti. Ai familiari le nostre condoglianze.

● **Su designazione** del Ministro dei Trasporti, il Capo Stazione Pr.le geom. Ernesto Lucifora, Titolare della Stazione di Modica, è stato insignito della Croce di Cavaliere al merito della Repubblica. Rallegramenti.

● **Cicogna Express:** Ivonne, al Capo Treno Giuseppe Cannata del Dep. Pers. Viaggiante di Messina, accolta felicemente dai genitori e dai fratellini Claudio e Reno. Felicitazioni e tanti auguri.

REGGIO CALABRIA

Red.: A. Cremona T. 436

● **In seguito ad incidente,** nell'adempimento del dovere, è deceduto l'A. Macchinista Pasquale Sergi, di anni 38, del Dep. Loc. di Reggio C. Alla vedova, ai figlioletti ed ai genitori, « Voci » porge le più sentite condoglianze.

● **E' deceduto** a Villa S. Giovanni l'ex-Ausiliario di Stazione Nicola Pizzimenti, che per 44 anni prestò servizio presso la nostra Azienda. Ai familiari ed in modo particolare al figlio Sebastiano, Operaio di 1.a cl. presso la Squadra Rialzo di Villa S. Giovanni, le nostre profonde condoglianze.

● **Binario dieci:** Si è laureata in Matematica e Fisica presso l'Università di Messina, la signorina Giuseppina, figlia dell'Ispettore P.le Cipriano Locatelli, Capo del Reparto Treni Merci della Divisione Movimento. Alla neo-dottoressa gli auguri di « Voci ».

● **Cicogna Express:** Genesio, è venuto a rallegrare la famiglia del Capo Gestione di 1.a cl. Giovanni Labate, in servizio alla Stazione di Reggio Calabria. Ai coniugi Labate ed allo zio geom. Battaglia, nostro Redattore Compartimentale di Genova, vivissimi rallegramenti ed al piccolo Genesio tanti cari auguri.

ROMA

(Dai Servizi)

● **Per limiti di età,** dopo 44 anni di brillante servizio ha lasciato lo scorso mese l'Azienda l'Ispettore Capo cav. Ignazio Loppi, Capo della Sezione 1.a dell'Ufficio IV del Servizio Personale, festosamente salutato da superiori, colleghi e dipendenti. All'amico Loppi, che fu anche nostro apprezzato collaboratore, gli auguri fervidi della Redazione per una lunga e felice quiescenza.

● **L'Operaio specializzato** Giulio Bani, della Tipolitografia del Servizio Approvvigionamenti, è stato collocato a riposo per limiti di età. Agli auguri dei colleghi uniamo anche i nostri (C. C.).

● **La signorina Rosanna Garrammone,** Segretaria presso la Sezione 11.a dell'Ufficio V del Servizio Approvvigionamenti, si è recentemente laureata in Giurisprudenza con 110 e lode, presso l'Ateneo di Napoli. Alla neo-dottoressa i rallegramenti e gli auguri fervidi dei colleghi e colleghe d'ufficio e del nostro giornale.

● **E' recentemente deceduto** il Capo Servizio Principale a riposo Gr. Uff. Dr. Giorgio Cristina che per molti anni fu apprezzato e valoroso funzionario nel Consiglio di Amministrazione dell'Azienda. Ai familiari le sentite condoglianze di « Voci ».

● **Cicogna Express:** Esmeralda, secondogenita, all'Ispettore di 1.a classe Dr. Calogero Sagera del Servizio Personale. Felicitazioni e auguri.

(Dall'Ufficio Costruzioni Idroelettriche di Lecco)

● **E' deceduto il padre** del Segretario Tecnico Capo Bartolomeo Guarnieri. Condoglianze vivissime da parte dei colleghi e di « Voci ».

(Dagli Impianti)

● **Stroncato da inesorabile male,** si è spento a Monterotondo il collega Capo Gestione P.le Alessandro Spuntarelli, Titolare della Gestione Merci. La sua immatura scomparsa, a pochi mesi dal collocamento in quiescenza dopo 44 anni di lodevole servizio, ha lasciato un profondo rimpianto in quanti ebbero ad apprezzarne le elevate qualità di collega e di amico. Alla sconsolata famiglia le nostre più sentite condoglianze.

● **Cicogna Express:** Sandrino, mascherina di eccezione, giunto l'ultimo giorno di Carnevale ad allietare la casa del felice nonno Dionisio Degan, Capo Gestione P.le dell'Ufficio Materiale di Roma Termini. I nostri auguri.

Cefalù — Gli Agenti dei Lavori, Movimento e Impianti Elettrici che hanno partecipato alla « festa in famiglia » organizzata per il neopensionato Sorvegliante Luigi Trobia, posano per la tradizionale fotografia-ricordo.

Cefalù — I Cantonieri della Sicilia che hanno preso parte al recente corso di specializzazione « motoristi », con l'istruttore Carmelo Rizzo, fotografati al termine della breve parentesi scolastica.

RETE TUTTARETE — NOTIZIE DAI COMPARTIMENTI — TUTTARETE TUTTA

Palermo — Il Direttore Compartimentale, ing. Rizzo, consegna la Targa d'Argento al Capo Stazione Pr.le Salvatore Marziano, Titolare di S. Stefano di Camastra, primo premio del Concorso « Abbellimento floreale degli Impianti » per l'anno 1962.

Il Conduttore Giuseppe Arrighetto, del Deposito Personale Viaggiante di Reggio Calabria, che ha conseguito un brillante successo con la sua « Mostra personale di pittura » nei locali del D.L.F.

■ TORINO

Red.: Dr. R. Marello T. 2089

● **Il Gruppo Corale del C.A.I. di Chiavasso** ha organizzato, nel nuovo salone del D.L.F. di Torino, una serata dedicata ai Canti della Montagna. Numerosi agenti e familiari sono intervenuti alla manifestazione che non ha mancato di commuovere l'uditorio e di far spuntare qualche lacrima mentre arieggiavano le note del « Testamento del Capitano ».

● **Binario dieci:** Presso l'Università di Torino si sono laureati: in Lettere, Piero Pecchiura, figlio dell'Ispettore Principale Antonio della Divisione Movimento, che ha riportato 110 con lode discutendo la tesi: « Filologia greco-latina: Catone l'Uticense nella letteratura latina da Cicerone a Lucano ». In Economia e Commercio il giovane Rag. Bruno Bigotti, figlio del Coadiutore Capo Giovanni della Divisione Ragioneria, discutendo brillantemente la tesi: « Caratteristica dei bilanci delle imprese produttrici di energia elettrica ». Presso il Politecnico si sono pure laureati in Ingegneria: il collega Giuseppe Abrate, C.S. Principale da tanti anni in servizio presso la cabina B di Torino P.N., discutendo la tesi: « Risoluzione del nodo ferroviario di Torino; l'abbassamento del piano del ferro di Torino P. Susa e risoluzione dell'importante nodo di traffico di Piazza Statuto »; in Ingegneria nucleare Carlo Paoletti, figliastro del Segretario Capo Piero Carlotti della Divisione Movimento e figlio dell'ex-Assistente Lavori Giovanni Paoletti; il neo-ingegnere ha ottenuto la dignità di stampa della tesi: « Calcolo progettuale di una struttura sottocritica, con particolare riguardo al fattore di moltiplicazione infinito e alla misurazione dei relativi parametri nonché parte impiantistica e costruttiva ». A tutti le più vive felicitazioni.

● **Marcia Nuziale** per la Sig.na Irma Graglia, Applicata Principale della Divisione Ragioneria, convolata a nozze con Tommaso Boero. Congratulazioni e auguri.

● **Cicogna Express:** Daniele, al Revisore Capo Remo Cavalla della Divisione Movimento; Bruna, all'operaio q. di 1.a Gino Bellardi Gioli delle O.M.R. Felicitazioni e auguri.

La Scuola Professionale del Dopolavoro Ferroviario di Torino, con la collaborazione di valenti Funzionari dell'Azienda, ha pubblicato un volume in cui si tratta diffusamente delle Gestioni Merci, Viaggiatori e Bagagli e Telegrafo. La pubblicazione - il cui costo è di L. 1.000 - particolarmente utile per gli Assistenti di Stazione che si preparano per il conseguimento delle abilitazioni, potrà essere richiesta allo stesso D.L.F., Via Sacchi, 1 bis - Stazione Torino P.N. - Stazione Torino P.N. - Telefono 426-48.

■ TRIESTE

Red.: L. De Leonardis T. 305

● **Durante il mese** di febbraio 1963 hanno lasciato il servizio per raggiunti limiti di età e di servizio, il Capo Stazione P.le Luigi Antonaz della Stazione di Poggioreale del Carso, il Manovale Tito Borselli della Squadra Rialzo di Trieste C.le, l'Operaio Qualificato Guerrino Baroncini della 1.a Zona I.E. di Trieste C.le, il Capo Stazione P.le Alfredo Carmi della Stazione di Trieste C.le, il Capo Stazione P.le Ruggero Causi della Divisione Movimento, il Capo Stazione Sovrintendente Guido Giraldi della Divisione Movimento, il Capo Personale Viagg. P.le Nicola Lorusso del D.P.V. di Trieste C.le, il Segretario Superiore Armando Turrini della Divisione Movimento ed il Manovale Giuseppe Zolle della Stazione di Aurisina. Auguri vivissimi a tutti da « Voci della Rotaia ».

■ VENEZIA

Red.: F. Poli T. 3209

● **Binario dieci** - Presso l'Università di Padova si è laureato in ingegneria civile — ramo trasporti — Mario D'Isidoro figlio dell'Ispettore Capo a riposo Alberto, discutendo col chiarissimo Prof. Collabich sul tema « Punti in ferro ». Al neo laureato i più sentiti rallegramenti.

● **Alla presenza** di una numerosa rappresentanza di ferrovieri della Divisione Movimento di Venezia, ha avuto luogo una simpatica cerimonia per la consegna di una medaglia ricordo a quattro colleghi che hanno lasciato il servizio per limiti di età: Capo Personale Viaggiante Superiore Cav. Antonio Zuliani, Segretario Superiore Luciano Bertoli, Capo Stazione Superiore Mario Villanova e Coadiutore Capo Mario Vendramin. Auguri a tutti di lunga e serena quiescenza.

● **Marcia nuziale** per Giulio Sarto, Assistente Principale della Stazione di Padova C.le, e per la gentile signorina Maria Zarpellon. Vivissime felicitazioni.

● **Cicogna express** - Patrizia, al Capo Gestione di 1a Sergio Giocondi della Stazione di Padova C.le e Fiammetta, a Giulio Semenzato, Capo Squadra linea del III Tronco di Padova. Felicitazioni ed auguri.

Scambi di ospitalità

● **Studentessa francese** Anna Maria Puget, anni 16, figlia di Sotto Capo Stazione, residente a Dijon, propone scambio ospitalità con coetanea italiana residente in località marina o lacuale dell'Italia Settentrionale o Centrale, periodo luglio-agosto. Indirizzare risposta: Signora Paulette Baril - Société Nationale des Chemins de Fer Français - Direction du Personnel - Bureau des Echanges - 36, rue de Léningrad - Parigi VIII (Francia).

● **Studentessa francese** Maddalena Laurent, anni 15, figlia di Deviatore Capo, residente Ludres, propone scambio di ospitalità con coetanea italiana, residente Italia Settentrionale periodo estivo da concordare. Indirizzare risposta: Signora Paulette Baril - Société Nationale des Chemins de Fer Français - Direction du Personnel - Bureau des Echanges - 36, rue de Léningrad - Parigi VIII (Francia).

ALLA MOSTRA DEL MOBILIO IMEA - CARRARA

L. 160.000 L. 365.000

Aperta anche festivi. Visitatela. Due mesi di vendite speciali per cambio locali. Anche a rate senza cambiali in banca. Consegna ovunque gratis. Preannunciate visita telefono 22.47. Servizio auto stazione. Chiedete catalogo a colori VR/4 inviando L. 200 in francobolli alla MOSTRA DEI MOBILI ETERNI IMEA-CARRARA

PER LE NOZZE

Fra i tanti avvenimenti capaci di mettere a soqquadro una famiglia, la preparazione di una cerimonia di nozze è certamente quello che provoca la più grande preoccupazione, e per il gran numero di particolari da curare e, diciamolo, anche per la paura di commettere gaffes spiacevoli. Per quanto si conoscano bene le usanze che presiedono sia alla cerimonia religiosa che al ricevimento, può capitare alla vigilia di questo importante avvenimento di essere pieni di dubbi e di incertezze.

Le partecipazioni — Sono il primo passo, per così dire, verso la cerimonia: esse debbono essere inviate con almeno quindici giorni di anticipo a tutti i conoscenti, dovunque risiedano, da sole o accompagnate da un biglietto di invito se si desidera la presenza anche al ricevimento. Più semplici si sceglieranno e meglio sarà. E' bene evitare le decorazioni e limitarsi ad un normale cartoncino bianco, piegato a libretto, nell'interno del quale, a sinistra e a destra, i genitori degli sposi daranno l'annuncio delle prossime nozze dei loro rispettivi figlioli.

I nomi di questi ultimi saranno preceduti dal « signor » o dal « signorina » oppure dal titolo di studio. Se uno dei due sposi mancasse dei genitori si sostituirà a questa un'altra formula più semplice, ad esempio: X e Y annunciano il loro matrimonio. In basso, a sinistra e a destra, vi saranno gli indirizzi delle rispettive abitazioni, in mezzo la data e il nome della chiesa dove si svolgerà la cerimonia. L'invito al ricevimento sarà stampato su un cartoncino rettangolare, a parte, ma accluso alla partecipazione; anche in questo caso la formula sarà la più semplice; ad esempio: dopo la cerimonia gli sposi saranno lieti di salutare parenti ed amici a... Seguirà il nome dell'albergo o del luogo del ricevimento.

Gli abiti — Una volta, se la sposa indossava l'abito bianco lungo, per lo sposo era di rigore il tight. Fortunatamente oggi si è molto più disinvolti, a meno che, ovviamente, i mezzi non permettano di adottare questa formula. Il grigio molto scuro, comunque, va benissimo, sia nel caso che la sposa sia in lungo come in quello che indossi l'abito corto. Se è possibile e se si vorrà dare alla cerimonia un tono più importante, gli uomini (i genitori, lo sposo e i testimoni), potranno indossare calzoni grigio piombo rigati e giacca nera. Il blu è riservato al caso in cui la sposa sia in abito normale o addirittura sportivo.

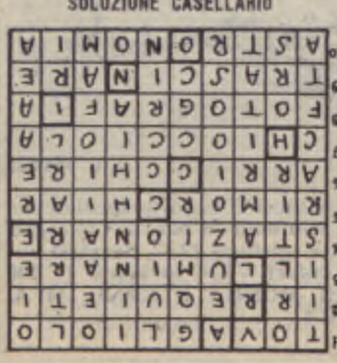
I regali. — Anche su questo punto le abitudini sono cambiate, con molto vantaggio della praticità. Invece di mandare un dono di propria iniziativa, a meno che non si abbiano con gli sposi soltanto relazioni formali, oggi si usa proporre loro una scelta fra quattro o cinque oggetti. In questo modo si eviteranno i doppioni e si potrà regalare qualcosa di veramente utile e gradito. I testimoni sono impegnati a un dono piuttosto importante e anch'essi faranno molto bene a lasciare la scelta agli sposi. Questi ultimi, però, non dovranno mai essere i primi a chiedere un oggetto piuttosto che un altro per non mettere in imbarazzo il donatore con una richiesta che potrebbe superare le sue intenzioni e le sue possibilità. E' un gesto permesso solo con i parenti più stretti che sono quelli che, notoriamente, contribuiscono con i loro doni a «metter su» la casa dei novelli sposi.

Le bomboniere. — Dovrebbero essere inviate a tutti coloro che sono stati invitati al matrimonio; particolarmente belle saranno quelle per i testimoni. Spesso esse vengono recapitate alcuni giorni dopo le nozze, ma è più corretto fare in modo che esse giungano il giorno stesso del matrimonio o il giorno precedente.

Nel prossimo numero tratteremo della cerimonia e del ricevimento.

Maria Pia

SOLUZIONE CASELLARIO



I modelli di Mara Bottari

Tailleur primaverile di leggera lana in tinta chiara. La linea della giacca è appena appoggiata ai fianchi. Il davanti è più corto sul punto dell'abbottonatura mentre rimane più lungo sui fianchi. Grossi bottoni a fiore. Dietro semplice.

Per il primo sole caldo il tailleur in linea morbida con maniche ampie a chimono. Il dietro della giacca arrotondato è leggermente più lungo del davanti. La gonna è arricciata sui fianchi e finisce al fondo un po' più stretta.

Leggero soprabito in linea asimmetrica. L'allacciatura interrotta all'altezza della vita rimane fermata da due grossi bottoni. Collo allungato. Spalle rotonde e maniche appena svasate.

Filatelia

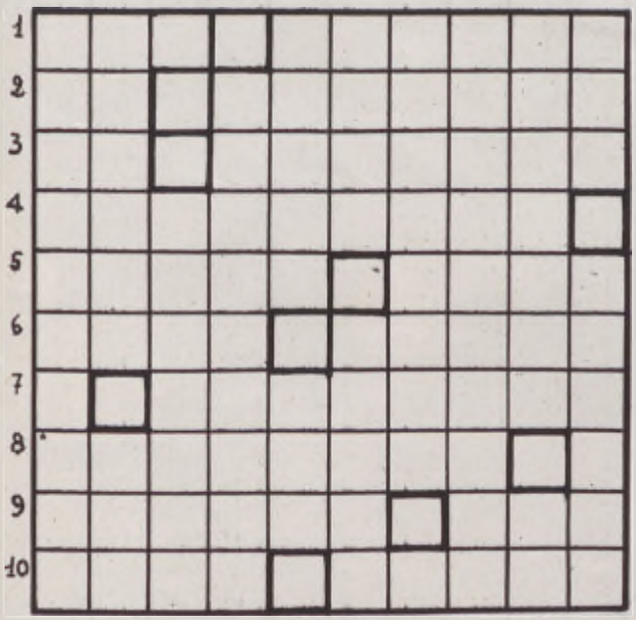
Il francobollo emesso dalle Poste Italiane il 12 marzo u.s. per commemorare il Centenario della nascita di Gabriele D'Annunzio riproduce nella vignetta la festa del Poeta tratta da una incisione dello xilografo C. Barbieri. E' stampato in calcografia su carta bianca e liscia nel formato di mm. 24 x 40. Il 21 marzo sono stati messi in vendita due valori da L. 30 e 70 per celebrare la « Campagna Mondiale contro la Fame », manifestazione indetta per il 1963 dalla F.A.O. Son stampati in rotocalc nel formato di mm. 30 x 40 su carta bianca e liscia. Ambedue le vignette sono riprodotte da formelle tratte dalla Fonte Maggiore di Perugia, opera di Nicola e Giovanni Pisano. Il 30 Lire rappresenta il « Seminatore » mentre il 70 Lire ci mostra il « Mietitore ». Il 30 marzo è stato emesso un francobollo da 115 lire per ricordare il ricorrente Centenario della Fondazione del « Club Alpino Italiano ». E' stampato in rotocalco su carta bianca e liscia nel formato di mm. 31 x 25 e riproduce nella vignetta il massiccio montuoso del Monviso visto da un ripiano nevoso. Inoltre, per la celebrazione del cinquantenario dell'« Istituto Nazionale delle Assicurazioni» è stato emesso il 4 aprile un francobollo da L. 30, stampato in rotocalco nei colori verde e nero su carta bianca liscia con filigrana in chiaro tappeto di stelle, dentellatura 14, formato mm. 30x40. La vignetta rappresenta una composizione plastica delle iniziali I.N.A. *(vedi illustrazione)*.

I cinque francobolli descritti, avranno valore per le affrancature postali fino al 31 dicembre 1964.

Dino BONCOMPAGNI

Casellario

(F. Muccio)



a, ar, chi, chiar, chioc, cio, fia, fo, glio, gra, il, ir, la, lo, lu, mi, mia, mor, na, na, na, no, quie, re, re, re, re, re, ri, ric, sci, sta, stro, ti, to, to, tra, va, zio.

Nelle caselle a bordi ingrossati si leggerà il nome di un moderno elettrotreno. (Soluzione a pag. 30).

1) Protegge gli abiti in particolari occasioni; 2) Lo sono tutti i bambini di una certa età; 3) Il verbo delle ... lampadine;4) Attendere... con un motore. 5) Trainare (tr.); 6) Aumentare di... valore; 7) Lumaca; 8) Fissa l'immagine; 9) Condurre a viva forza; 10) La scienza delle stelle.

Umorismo

— Gustavo! Non c'è bisogno che li copi tutti gli orari...

NEL MONDO DEI FACHIRI

VOCI DELLA rotaia

All'interno degli Stabilimenti
della Vetrocoke
raccordati con la stazione di
Venezia-Mestre

VOCI DELLA rotaia

SULLA CAGLIARI - IGLESIAS

BINARI DI SARDEGNA

Anno VI N. 5 - MAGGIO 1963

FRANCIA . . . . . 0,40 NF
BELGIO . . . . . 4 Fr.
SVIZZERA . . . . 0,30 Fr.

LIRE 40

VOCI DELLA rotaia

ANNO VI - N. 5 - MAGGIO 1963

PERIODICO MENSILE

Sped. Abbon. Post. Gr. III

Direzione, Redazione, Amministrazione, Pubblicità: Piazza della Croce Rossa - Roma - Telefono TETI: 861.312.

Direttore Responsabile: Mario Pellegrino - **Redazione:** Alberto Ciambricco (Redattore-capo), Mario Alberto Tuninetti, Mario Casacci.

Il materiale, pubblicato o no, non si restituisce. La proprietà letteraria ed artistica è riservata. La direzione non è impegnata dalle opinioni espresse negli articoli firmati.

Stampatore: ROTOCOLOR - Via Tiburtina 1094 - Roma - Tel. 419.440. Registrato al Tribunale di Roma con D. n. 6041 del 9-11-1957.

ABBONAMENTI ANNUI

« VOCI DELLA ROTAIA »: Italia L. 400 - Francia NF 5 - « VOCI DELLA ROTAIA » e « LA VIE DU RAIL »: Italia L. 5.600 - Francia NF 30 - Belgio Fr. 435. I relativi versamenti devono essere effettuati sul C/C postale n° 1/28424, intestato a: Servizio Ragioneria F.S. - Periodico Aziendale « Voci della Rotaia » - Direzione Generale F.S. - Roma.

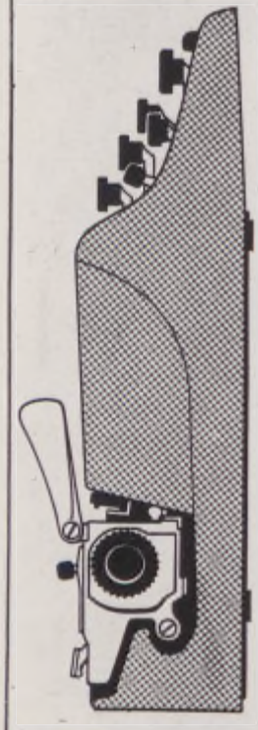
ALTRE PUBBLICAZIONI FERROVIARIE

BOLLETTINO FFS (Ferrovie Federali Svizzere) in lingua italiana Fr. s. 8 (L. 1220). Il relativo versamento deve essere effettuato con vaglia postale intestato alla Amministrazione di « Voci della Rotaia », Periodico Aziendale F.S. - Piazza Croce Rossa, Roma; oppure, direttamente, a mezzo vaglia postale internazionale, intestato a: Segretario Generale F.F.S. Cheques Post 4950, Berna (Svizzera).

IN COPERTINA

Un'automotrice, nello scorcio suggestivo del paesaggio sardo, sulla linea Cagliari-Iglesias. Alle Ferrovie, e in particolare, ai nuovi servizi traghetto, si attribuisce un ruolo di primaria importanza nel « Piano di rinascita » dell'Isola. (Vedere articolo alle pagine 3, 4 e 5).

(Foto Marinelli)



PROVARE UNA PORTATILE VUOL DIRE

osservarne le dimensioni e il peso
saggiare la scorrevolezza del carrello
sentire come scattano i suoi tasti
contare il numero dei suoi servizi
assicurarsi se è robusta o no
analizzare la chiarezza dei segni
verificare l'allineamento delle righe
controllare se scrive anche inclinata
guardare se le copie sono nitide
sperimentare tutti i suoi comandi
vedere se entra ed esce facilmente dalla sua valigetta, **domandare** quanto costa - e alla fine
ACQUISTARE UNA
LETTERA 22

Olivetti Lettera 22

Prezzo lire **42.000** + I.G.E.

Lettere al Giornale

Da 40 anni in pensione

Cara "Voci",

in questi giorni, girando per i dintorni di Savona sono capitato in una trattoria di Stella S. Giustina, dove ho incontrato un simpatico vecchietto di 93 anni che mi ha sbalordito per la sua competenza in materia di tecnica ferroviaria e per la straordinaria lucidità mentale. Si chiama Tommaso Schiappacasse ed è un ex-macchinista della nostra Azienda, da ben 40 anni in pensione. Mi sono congratulato molto con lui e con le sue due figlie, che lo curano e lo coccolano e ho pensato bene di scattargli una foto per inviartela.

Ennio Marchetti, Macchinista, Deposito Locomotive Savona Fornaci.

La "paternità"

La legge Bianchi (credo sia più conosciuta così) abolisce l'obbligo della inscrizione sui moduli e documenti di identità della "paternità" già da 4 anni. Ciononostante l'Azienda ci fa compilare i moduli P. 357 e P. 359 dove questa "voce" figura ancora. E non si dica che "i moduli erano già stampati", perché la loro ordinazione è solo dal 1960. Perché tutto questo?

Gino Cont - Piazza Porta Nuova, 12. Verona.

Problema morale

Cara "Voci",

un gruppo di operai che svolgono da anni mansioni di S. Capi Tecnici a Catania Acquicella, hanno dovuto lasciare il posto ai Capi Tecnici assunti ultimamente i quali sono stati destinati a coprire i posti già occupati dagli operai con funzioni superiori. Tutto ciò è giusto a norma di regolamento, però non si è considerato l'aspetto morale del problema che colpisce la sensibilità di tanti agenti che per molti anni, con impegno e con sacrificio si sono guadagnati la fiducia e la stima dei dirigenti. Ora questi si chiedono quale sarà la loro sorte. Saranno abbandonati se, eventualmente, il concorso interno avrà esito negativo? E si rivolgono a te cara "Voci della Rotaia" per chiedere che questo problema squisitamente morale sia affrontato con la comprensione che ci sembra meriti, acciocché tanti benemeriti agenti, dopo anni di prestazioni superiori, non vengano ricacciati indietro senza aver demeritato.

Paolo Della Diocesi, Op. di 1.a cl. - Officina Riparazioni Veicoli Catania Acquicella

Compagni di viaggio cercansi

Egregio Direttore,

sono a pregarLa di voler dare notizia su "Voci della Rotaia" che sto cercando due colleghi ferrovieri disposti a compiere con me, in treno, il viaggio Italia-Mosca-Transiberiana-Vladivostok-Giappone e ritorno in piroscafo, in occasione delle Olimpiadi dell'anno 1964. I due colleghi devono avere una buona conoscenza di almeno due delle lingue inglese, tedesca e francese. Grazie.

Antonio Drago - Segretario Capo - Dopolavoro Ferroviario Genova Centro - Via Andrea Doria, 9 - Genova.

Concessioni di viaggio agli ex assuntori

Signor Direttore,

sono l'ex assuntore titolare della Stazione di Padula, in pensione dal 1° gennaio c.a. Ho servito l'Amministrazione Ferroviaria per 30 anni, non mi lamento di niente, paragonando il trattamento di oggi a quello del ventennio. Di una sola cosa non riesco a capacitarmi, ed è questa: per l'assuntore in pensione non sono previste concessioni di viaggio. Perché? Eppure tutti i pensionati dello Stato, che non hanno servito l'Amministrazione F.S., hanno diritto a 6 scontrini a tariffa 51. L'amministrazione potrebbe accordare agli assuntori pensionati almeno un biglietto BK2, oppure i 6 scontrini di cui godono tutti i pensionati dello Stato.

Ernesto Gallo - Via Francesco de Santi, 24 - Padula (Salerno)

Carta di libera circolazione personale a riposo

L'agente in quiescenza che gode della Carta di libera circolazione deve ogni anno procurarsi lo stampato per fare la richiesta della marchetta di convalida, effettuare un versamento alla posta, riportare la richiesta così perfezionata alla più vicina stazione od ufficio ferroviario e poi ritornarvi ancora per il ritiro della marchetta medesima. Tutte operazioni che, ad un anziano, non sempre restano facili, specie se risiede in località distanti dalla ferrovia, e non bisogna dimenticare che vanno fatte proprio nella stagione meno adatta, cioé in pieno inverno.

In considerazione che la concessione della carta di L.C. spetta all'agente a riposo vita natural durante, perché non si esamina la possibilità di rilasciarla con validità a tempo indeterminato?

Si eviterebbe così ogni anno un sensibile lavoro agli uffici compartimentali, che debbono smaltire centinaia e centinaia di pratiche del genere: tutto tempo — a mio modesto parere — completamente perduto.

Giuseppe Caparrini - Capo Stazione Superiore Grosseto

IL SERVIZIO TRAGHETTO PER LA SARDEGNA

UN BILANCIO DIFFICILE

di ALDO LUCHI

Le tariffe di traghetto, eccessivamente miti, hanno esaltato la domanda di trasporti, costringendo le F. S. ad instaurare una disciplina delle accettazioni e a sospendere il servizio per determinati settori, creando così un clima di instabilità e di incertezza di trasporto, assai nocivo al regolare andamento dei processi produttivi

Lo studioso di problemi di economia ed anche chi di tali problemi si occupa per necessità professionali o per interesse culturale, sa bene che il problema dei trasporti è di basilare importanza per l'economia di uno Stato o di una Regione. Appare facile, direi quasi necessario, passare da questo concetto all'altro, secondo cui l'economia d'uno Stato o d'una Regione è tanto più progredita quanto più bassi sono i costi dei trasporti, anche se in realtà le cose non stiano proprio o sempre così.

Ma questa era, evidentemente, la convinzione di chi predispose il progetto di legge sulla Rinascita della Sardegna, recentemente approvato (n. 588 dell'11/6/1962), il cui art. 12, 1° capoverso, sancisce:

« Per le merci trasportate dal servizio traghetto, si applicano le tariffe ferroviarie calcolate su una distanza virtuale di 100 chilometri, sia che il trasporto venga effettuato con carri ferroviari o mezzi equiparati, sia che venga effettuato con autocarro ».

In applicazione di tale norma, per il servizio di navi traghetto delle F.S. — iniziatosi com'è noto nell'Ottobre 1961 —, venne così stabilito che la distanza mare tassabile in base alle normali tariffe F.S., fosse di 100 anzichè di 216 km., com'è in realtà.

Parve allora che tale norma di legge fosse provvidenziale per l'Isola, presupposto e premessa di ogni progresso economico.

Senonchè, la realtà economica si è presto incaricata di dare una brusca smentita ai facili ottimismi, e la norma che, in teoria, poteva sembrare utile, anzi riparatrice di passate (o presenti) ingiustizie è apparsa in realtà produttrice di notevoli inconvenienti.

Abbiamo rilevato più avanti che la riduzione del costo dei trasporti non sempre può determinare un progresso economico per la zona che ne beneficia. Beninteso, questo non significa che una politica di riduzione dei costi di trasporto sia nociva: si vuol dire solo che occorre di volta in volta valutare e discriminare. Un'ottima medicina può anche far male a seconda del malato al quale viene somministrata.

Ora, passando a un più approfondito esame del problema, si deve innanzi tutto fissare un dato di fatto importante: la riduzione dei costi di trasporto, ottenuta per il servizio di traghetto con la tassazione sulla distanza virtuale ridotta, rappresenta per il vettore un aumento dei costi di esercizio assai più oneroso dei normali sistemi di trasporto marittimo. Per l'utente, il mezzo diventa meno oneroso solo perché parte del costo, circa un miliardo all'anno, viene assunto dall'Azienda che gestisce il servizio — le F.S. — e cioè lo Stato.

E sin qui nulla da dire: si tratta di indirizzi di politica economica che lo Stato può e deve

seguire quando occorre sbloccare una situazione inerte o quando necessita riequilibrare le economie nei vari settori o zone di un Paese. In casi del genere occorre, però, essere certi che l'aggravio sostenuto dalla collettività si risolva in benefici per la collettività stessa, e non in indebiti guadagni a favore di pochi fortunati privati operatori, come di fatto oggi si sta verificando, mentre si nota che alla riduzione dei costi di trasporto non è seguita una corrispondente flessione dei prezzi di mercato. Si deve inoltre osservare che, nel caso in esame, il provvedimento, anziché favorire, rischia di disturbare l'ordinato evolversi della situazione economica sarda, o quanto meno non pare raggiunga le finalità per le quali era stato voluto ed istituito.

La causa principale di questo deprecabile fenomeno è nella stessa potenzialità del servizio traghetti così com'è stato concepito ed attuato, in quanto esso potendo assicurare al massimo il trasporto di 15.000 carri circa all'anno in entrata e di altrettanti in uscita (e cioè di circa 350.000 tonn. annue di merci di fronte alle 800/900 mila che si dovrebbero trasportare) non può che assumere, oggi e sino a quando resterà all'attuale potenzialità, carattere di complementarietà rispetto agli altri mezzi di trasporto; non può quindi avere azione calmieratrice nei confronti del mercato di consumo interno, ed infine non può svolgere l'opportuna azione di stimolo verso le industrie nascenti, favorendo l'esportazione dei prodotti e l'approvvigionamento dei mezzi di produzione.

E' infatti evidente che, posto un dato regime d'equilibrio, il mercato si adegua ai costi più alti delle aziende che in quel momento reggono la competizione, e non a quelli più bassi.

Le tariffe di traghetto eccessivamente miti hanno di converso esaltato la domanda di trasporti costringendo le Ferrovie ad instaurare una rigida disciplina delle accettazioni, a sospendere con frequenza il servizio in determinati settori (collettame, groupage) o per gruppi di merci, creando così un clima di instabilità e di incertezza di trasporto, assai nocive al regolare andamento dei processi produttivi.

Senza voler entrare nel merito dei criteri che hanno indotto le Autorità regionali a chiedere alle F.S. una determinata graduatoria di preferenza delle merci da importare e da esportare, criteri che evidentemente possono variare in relazione al mutare della situazione di fatto, non si può non rilevare come la causa principale di tale incresciosо stato di cose sia da individuarsi principalmente nelle tariffe: risultando particolarmente convenienti rispetto a quelle degli altri sistemi di trasporto, rendono potenzialmente acquisibili dal servizio traghetto anche merci (si pensi al granito!) che normalmente avrebbero cercato altre vie, tecnicamente meno complesse e costose, per uscire dall'Isola.

Altro fenomeno negativo di cospicua importanza per l'economia dell'Isola, che si deve senz'altro far risalire alle tariffe dei traghetti, è quello relativo alla fuga dai porti sardi delle navi da piccolo cabotaggio, che così utile funzione avevano svolto in passato al servizio delle correnti di traffico dei porti minori.

Significativa e tipica, in proposito, la situazione della provincia di Nuoro che ha visto rarefarsi i servizi marittimi di Olbia, Siniscola ed Arbatax, ed è costretta, per quella parte dei suoi traffici che i traghetti non possono smaltire, ad appoggiarsi ai porti di Cagliari o Porto Torres ed a servirsi di naviglio di maggiore stazza, con sensibile aumento dei costi di trasporto: ottenendo cioè il risultato esattamente opposto a quello che ci si era proposto con l'istituzione dei servizi di traghetto!

E c'è da segnalare un fenomeno ancora più grave: la riduzione del costo di trasporto ha reso competitivi nei confronti della produzione locale i prezzi delle merci provenienti dal continente.

Si importano oggi, ad esempio, cospicui quantitativi di farina, riducendo l'industria molitoria locale in condizioni d'estremo disagio.

Non siamo, di massima, fautori di sistemi protezionistici: possono essere anche utili al momento ma a lungo andare si rivelano inefficaci e onerosi per la collettività cui sono imposti; qui, però, si tratta di protezionismo alla rovescia e non era certo questa la « cura » alla quale si doveva sottoporre la debole nascente industria sarda e la rinnovata produzione agricola conseguente alla riforma.

Insomma, i conti non tornano: occorre perciò riesaminare a fondo il problema, occorre avere il coraggio di adottare le misure atte a correggere gli errori rivelatisi, anche se si troverà resistenza in quei settori che vedranno così terminare i facili guadagni.

E la strada, a nostro avviso, è una sola.

Le tariffe del traghetto devono essere adeguate al costo di esercizio che da studi fatti risulterebbe al livello di un prezzo di trasporto calcolato su una distanza pari a poco più del doppio di quella reale.

Con ciò si otterrebbe il duplice scopo di ridurre a cifre trascurabili il deficit a carico delle F.S., e cioè dello Stato, ed allontanare dai servizi traghetto le merci che non avrebbero più convenienza a servirsene.

Naturalmente, per dare un concreto impulso agli scambi che interessano la Rinascita si dovrebbero concedere agevolazioni tali da ridurre le tariffe alla misura di quelle attuali, per alcune merci in entrata (macchinari, approvvigionamenti di materie prime per le industrie, ecc.) ed a tutte quelle in uscita.

Solo così si riuscirà ad eliminare gli inconvenienti e gli squilibri oggi manifestatisi, e ad ottenere dal servizio traghetti i vantaggi auspicati per l'economia sarda. Ricordiamoci che gli errori si pagano. E in questo caso a pagare è, nonostante ogni apparenza, proprio la Sardegna.

A. L.

Il piano di rinascita sardo aspetta molto dalle Ferrovie

REGOLARITA' PRIMO OBIETTIVO

DAL 26 MAGGIO IL NUOVO ORARIO

Il nuovo orario dei treni viaggiatori avrà una vita più lunga dei precedenti e durerà 371 giorni in luogo dei 364 dell'orario che sta per terminare, non solo perchè il 1964 sarà un anno bisestile ma anche perchè l'ultima domenica di maggio, giorno di cambiamento dell'orario, coinciderà con la fine del mese. Le date fissate quindi alla Conferenza degli orari dei treni viaggiatori tenutasi nell'ottobre dello scorso anno a Kobenhavn sono le seguenti: inizio domenica 26 maggio 1963, passaggio dall'orario estivo a quello invernale domenica 29 settembre e termine il sabato 30 maggio 1964.

Anche se modesti si possono considerare i miglioramenti realizzati sulla nostra Rete per effetto della limitata possibilità offerta dai mezzi di cui si dispone, tuttavia anche il nuovo orario segna ugualmente un ulteriore passo verso quell'adeguamento alle esigenze del traffico viaggiatori che potrà realizzarsi, almeno in parte, al compimento del primo piano quinquennale di ammodernamento e potenziamento della Rete.

L'impostazione del nuovo orario non apporta varianti sostanziali agli orari attuali dei principali treni: si è cercato, invece, di migliorare la regolarità di marcia malgrado i numerosi lavori in corso che impongono sensibili vincoli alla circolazione.

La trasformazione del sistema di alimentazione da corrente trifase in continua, interessante le linee facenti capo a Genova e che nel corso dell'attuale orario si era spinta da Alessandria e da Voghera fino a Ronco ed a Busalla, si salderà a Genova Brignole ma, purtroppo, soltanto attraverso la linea di Granarolo che dalla Succursale dei Giovi si ricollega a Genova Principe e Genova Brignole senza toccare Genova Sampierdarena.

Solamente i treni che è stato possibile istradare su questa linea, interamente a corrente continua, guadagneranno qualcosa nella percorrenza evitando il cambio di trazione a Ronco mentre gli altri saranno trainati da locomotori Diesel se percorrenti la linea Mignanego-Sampierdarena-Genova PP.-Genova Br. o da locomotori a corrente trifase se percorrenti le linee Busalla-Sampierdarena-Genova, Ventimiglia-Genova ed Alessandria-Ovada-Genova.

Occorreranno un paio di anni perchè il sistema di alimentazione a c.c. sia completamente sistemato su tutte le linee affluenti a Genova, via Sampierdarena, e siano sistemati gli impianti di Genova Brignole.

Intanto, le due comunicazioni da Modane e da Ventimiglia, che a Genova si fondono ora in un unico celere treno fino a Roma, sono state separate nettamente facendo precedere, accelerandola, quella dell'attuale 109 da Torino (e in estate anche da Parigi). Il nuovo treno 15, istradato via Granarolo, guadagnerà così 45' da Torino a Roma, mentre la relazione via Ventimiglia dalla Spagna (Irun e Port Bou) proseguirà direttamente da Genova fino a Roma con lo stesso numero 141, ugualmente accelerato, in sostituzione dell'attuale treno 15. In senso inverso il treno 144, in sostituzione dell'attuale 12, assicurerà la relazione verso Ventimiglia e la Spagna, mentre il secondo treno, il 12 (attuale 110), ugualmente accelerato di 54' con l'istradamento via Granarolo, assicurerà la relazione permanente con Torino ed estiva fino a Parigi.

Un acceleramento analogo conseguiranno i treni PR ed RP, costituenti il « Rome-Express », che guadagneranno fra Modane e Roma rispettivamente 47 e 42 minuti arrivando a Roma alle 14.13 e partendo da Roma alle 14.20.

Con la elettrificazione a c.c. della linea Genova (Granarolo)-Voghera è stato possibile esaudire una vecchia e giustificata aspirazione dei genovesi per un collegamento diretto, limitato per ora alla sola I classe, con Bologna via Piacenza per le relazioni della Liguria con l'Emilia, col guadagno di oltre 1 ora rispetto alle attuali comunicazioni dirette via Pontremoli.

Nelle comunicazioni internazionali attraverso il transito del Sempione, nell'alta stagione estiva, sarà portato a quadrisettimanale il treno autocuccette Parigi-Milano P.G.; a trisettimanale quello Ostenda-Milano P.G. e saranno prolungati fra Domodossola e Milano i treni autocuccette da Amsterdam (bisettimanale) e da Dusseldorf (settimanale). Tutti i predetti treni si effettueranno una volta la settimana dalla Pasqua 1964 all'inizio dell'orario 1964/65.

Allo scopo di agevolare i turisti e gli italiani che lavorano all'estero, i treni estivi settimanali via Domodossola, 215 e 212, creati lo scorso anno a sussidio del treno

« Riviera-Express », saranno resi giornalieri per l'intero orario estivo fra Dortmund e Milano ed avranno anche carrozze ordinarie da Amburgo e carrozze letti da Francoforte e Oberhausen per Milano.

Per il Gottardo i treni « Riviera-Express » e « Italia-Express » guadagneranno sul percorso Scandinavo-Tedesco oltre 2 ore per l'attivazione del nuovo traghetto (« linea a volo d'uccello ») tra Rodbyhavn e Puttgarden e per alcuni acceleramenti sulle linee delle ferrovie federali tedesche cosicchè, pur restando pressochè immutata l'impostazione dei due treni sulle nostre linee, l'« Italia-Express » guadagnerà complessivamente 2 ore e 15' nel senso Nord-Sud e 2 ore e 35' nel senso Sud-Nord. Con il treno « Riviera-Express » sarà prolungata fino a Stoccolma la carrozza letti estiva Genova-Kobenhavn e istituito, per la prima volta dall'Italia, un collegamento diretto, pure estivo, di carrozza letti fra Genova ed Oslo.

Sulla linea del Brennero anche la coppia di treni 65 e 60 « Alpen-Express », beneficierà del nuovo traghetto Rodbyhavn-Puttgarden guadagnando, nel per-

corso fra Kobenhavn e Roma, ben 5h e 45' nel senso Nord-Sud e 4h 33' nel senso Sud-Nord rispettivamente ritardando la partenza e anticipando l'arrivo a Kobenhavn.

Il transito anticipato a Verona del treno 65 consentirà di inoltrare col precedente treno P.O. (Direct-Orient), anzichè col 415, le carrozze dirette da Kobenhavn (estive), Puttgarden e Monaco per Venezia. Le carrozze da Monaco e da Vienna (via Innsbruck) per Genova circoleranno soltanto nel periodo estivo coi treni sussidiari 65S e 60S rispettivamente a seguito ed in precedenza all'« Alpen-Express ».

Col treno « Brennero-Express » sarà istituito, d'estate, un servizio di cuccette di I e II classe fra Monaco e Venezia a mezzo dei corrispondenti treni 181 e 198.

Per facilitare il viaggio dei turisti tedeschi sarà aumentato il gruppo delle carrozze dirette Monaco-Merano col treni 67 e 66 e prevista, d'estate, una nuova coppia di treni di fine settimana fra Dortmund e la Riviera Adriatica con arrivo e partenza da Pesaro, nei giorni di sabato, rispettivamente alle ore 16.55 e 20.40.

I treni autocuccette settimanali (sabato) estivi Monaco-Verona saranno prolungati fino a Dusseldorf e faranno servizio anche per Colonia e Francoforte.

Sulla linea di Tarvisio il completamento dell'elettrificazione della linea del Semmering ha consentito di accelerare nei due sensi le relazioni fra Vienna e l'Italia.

Sarà ripristinata la circolazione permanente della coppia di treni diurni automotrici « Venezia » fra Venezia e Vienna mentre verrà soppressa fra Udine e Tarvisio la circolazione dei treni, pure diurni, 504 e 507 per la scarsa frequentazione accertata nella scorsa estate.

Il treno serale ET 498 è stato anticipato in partenza da Bologna alle ore 13.05 per assicurare una nuova comunicazione da Roma col treno 60 « Alpen-Express » mentre il proseguimento su Venezia dei viaggiatori provenienti da Napoli, Roma e Firenze col treno N.M. sarà assicurato dal treno 476 ritardato alle 22.03 in partenza da Bologna.

Sulla linea Torino-Milano-Venezia la nuova coppia di treni rapidi, elettrotreni ed elettromotrici ad aria condizionata, in collegamento con il TEE policorrente fra Parigi e Milano, consentirà di effettuare il viaggio Parigi-Venezia in una mezza giornata. Difatti il treno R 478 partendo da Venezia alle 11.55 giungerà a Milano alle 14.40 in coincidenza col TEE « Cisalpin » in partenza da Milano alle 14.55 ed in arrivo a Parigi alle 22.50. In senso inverso partendo da Parigi alle 13.15 si potrà proseguire da Milano alle 21.32 col nuovo treno R 477 in arrivo a Venezia alle ore 0.15. Con un massimo di 11 ore Parigi sarà collegata a Venezia ad una velocità media commerciale di circa 100 km/h. Ma i nuovi rapidi realizzeranno anche un celere collegamento fra Torino e Venezia a mezzo dei treni ET 456 et ET 475 in arrivo rispettivamente a Torino alle ore 16.57 ed in partenza alle ore 19.38. Basteranno quindi soltanto 4 ore e 37' per andare da Torino a Venezia con trasbordo a Milano.

Il treno O.P. (Direct-Orient) anticipato in arrivo a Trieste dalla Jugoslavia, assicurerà la corrispondenza col rapido R 493/VR consentendo un arrivo a Roma, dalla Penisola Balcanica, alle ore 17.05 anzichè alle 20.00 come attualmente.

Sulla linea Adriatica il costante incremento del traffico turistico e di quello creato dal trasferimento di mano d'opera italiana in Svizzera e in Germania ha reso necessario nel periodo estivo un adeguamento delle comunicazioni ferroviarie. Si avrà così la nuova coppia di treni estivi fra Amburgo, Dortmund e Bari, all'andata via Domodossola (treni 215/153S) ed al ritorno via Chiasso (treni 156S/314), nonchè una coppia di treni di fine settimana, via Brennero, fra Dortmund e Pescara, nell'alta stagione estiva. I treni estivi sussidiari alla « Freccia del Levante », fra Milano e Bari (treni M.B. e B.M.) saranno attestati a Milano C.le, anzichè a Milano P. Garibaldi ove continueranno a far capo i treni settimanali estivi autocuccette, ripristinati indipendenti fino a Bari, con inoltro di carrozze letti e cuccette e carri auto fra Bari e Brindisi Marittima a mezzo dei treni L.P./L.P.A. e P.L.A./P.L.

Nell'alta stagione estiva, oltre al treno bisettimanale dalla Svizzera via Domodossola in arrivo a Pescara alle 10.31 nei giorni di sabato e domenica è stato previsto anche il prolungamento giornaliero del treno 645 fino a Pescara (a. 12.10) e reso originario da Pescara (p. 12.18) il treno 158S per Milano.

I rapidi R 621 ed R 624 fra Bologna e Foggia (Bari d'estate) saranno effettuati con elettrotreni opportunamente rinforzati con elettromotrici fra Bologna e Ancona.

Vincolato dalla scarsa disponibilità di mezzi, il nuovo orario dei treni viaggiatori si è concretato in un assestamento delle comunicazioni esistenti più che in un aumento delle medesime tanto è vero che giornalmente i treni-chilometro viaggiatori permanenti attuali (483.564) sono pressochè uguali a quelli previsti dal 26 maggio p.v. (circa 484.000). Sia pur modestamente è stata invece migliorata la situazione dei treni viaggiatori estivi che al 1° agosto 1962 erano di 50.897 treni-km. giornalieri mentre ne sono previsti 54.200 al 1° agosto 1963. Per riuscire a fronteggiare nel miglior modo possibile le punte di traffico estive si è cercato di utilizzare più intensamente le nostre modeste risorse e si è chiesto alle Ferrovie estere una maggiore partecipazione nella fornitura del loro materiale per l'intensificazione dei treni estivi particolarmente a sussidio dei treni viaggiatori permanenti in direzione delle nostre località balneari sempre più affollate.

Roberto LENZI

I PROBLEMI FERROVIARI DI TORINO

La «Porta Nuova» era in origine una vera porta della città di Torino che mantenne per secoli la cintura muraria perimetrale dell'epoca romana. Nei primi anni del 1600, la cosidetta « prima espansione », conseguente all'inserimento del Ducato di Savoia nella vita economica europea e al definitivo rango di capitale assunto da Torino, portò alla creazione, fuori delle vecchie mura, di un nuovo rione, chiamato appunto «Città Nuova», così come « Via Nuova » venne chiamato il suo collegamento con il centro abitato. Al termine di questo prolungamento, corrispondente oggi a quel salottino che è la Via Roma, tra le famose piazze Castello e S. Carlo, sorse la « Porta Nuova », demolita poi completamente dai francesi durante la occupazione dal 1802 al 1814.

Quando si trattò, negli anni 1844-45, di scegliere la località d'arrivo della ultimanda ferrovia di Genova, la scelta cadde su questa zona, anche perchè qui già esistevano delle strutture provvisorie, costruite a più riprese, a mano a mano che la linea dei Giovi veniva completata. Questi impianti provvisori — via via ingranditi ed aumentati, anche per sopperire alle esigenze militari delle guerre risorgimentali — presero dunque il nome dalla posizione urbana ed entrarono nei prontuari ferroviari sotto la voce di « Imbarcadero di Porta Nuova ».

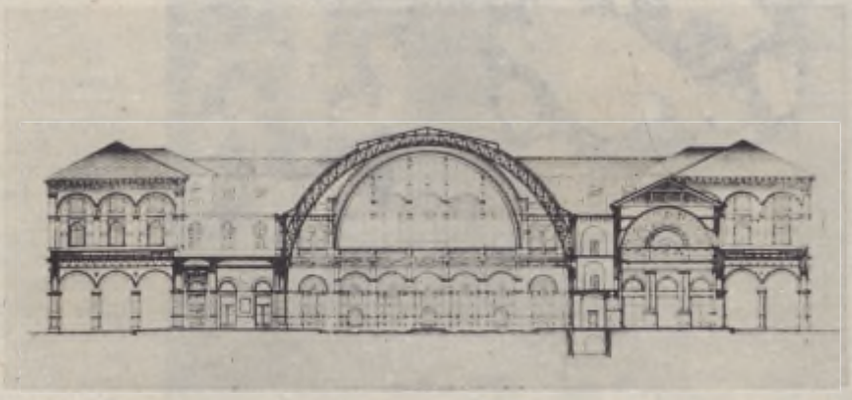
La stazione provvisoria, per la maggior importanza acquisita durante la seconda guerra d'indipendenza, venne poi denominata « Scalo delle ferrovie del Governo »: così la troviamo nella pianta di Torino del 1860. A quel tempo la città contava ormai 205.000 abitanti ed era la terza del Regno, dopo Napoli e Milano; le sue attività erano assai fiorenti in tutti i campi ed era diventata la capitale di una grande Nazione. Si rendeva quindi urgente dotarla di una stazione adeguata alla nuova situazione.

Così, nel luglio 1861, mentre era Presidente del Consiglio il Conte di Cavour, veniva approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e poi dal Parlamento il progetto presentato dalla Direzione Ge-

PORTA NUOVA, PUNTO NEVRALGICO

nerale delle Strade Ferrate dello Stato per la costruzione dello « Scalo definitivo per i viaggiatori e per le merci a grande velocità in Torino »; verso la fine di quello stesso anno avevano inizio i lavori, che ebbero termine soltanto nel 1868.

All'ing. Alessandro Mazzucchetti venne affidato l'incarico di progettare la nuova stazione che, a costruzione ultimata, si presentò veramente grandiosa e per la razionale distribuzione dei servizi risultò una delle più funzionali d'Europa. Una tettoia in ferro, armoniosa e imponente, con uno slanciato semicerchio copriva i sette binari centrali. Un'autentica opera d'arte è la facciata principale, che si presenta tuttora con la sua linea originale e che è stata ultimamente posta sotto i vincoli della Sovraintendenza ai Monumenti.



Alcune modifiche abbastanza importanti vennero apportate nel 1911 in occasione dell'Esposizione Internazionale; ad altre si procedette nell'ultimo dopoguerra, quando la stazione risultò del tutto inadeguata all'enorme aumento del traffico, tanto che si pensò persino al suo trasferimento in altra zona. Scartata questa idea, nel 1948 iniziarono i lavori di potenziamento che, ultimati nel 1955, portarono ad una nuova sistemazione di tutti i servizi interni; ciò fu ottenuto mediante l'assestamento del piazzale con venti binari, l'arretramento di questi ultimi e la costruzione di undici marciapiedi, di nove pensiline, di una galleria trasversale di testa e di due gallerie laterali di disimpegno. Venne dato inoltre un nuovo assetto anche all'atrio e ad alla biglietteria, per cui, del vecchio impianto, non rimasero che la facciata e le primitive linee architettoniche esterne.

Con queste trasformazioni è stato risolto il problema della definitiva sistemazione della stazione centrale di Torino? La risposta è purtroppo negativa.

Abbiamo già avuto occasione di scrivere su queste colonne dei complessi problemi che presentano gli scali di Torino Smistamento e di Porta Susa, e degli altri non meno assillanti che rendono difficoltoso lo smaltimento del traffico a Torino Dora; ma è ormai indubbio che la chiave per la soluzione di tutti i problemi dei nodi ferroviari torinesi sta nella sollecita sistemazione di Porta Nuova.

Se la situazione ferroviaria della città non è delle più felici, nonostante gli ingenti lavori recentemente effettuati dall'Azienda, ciò dipende essenzialmente dall'imprevedibile incremento industriale e demografico che ha caratterizzato lo sviluppo di Torino negli ultimi ottodieci anni e che ha mutato e continua a mutare, senza accennare ad arrestarsi, il volto della città. Nascono così sempre nuove esigenze che richiedono tra l'altro una radicale trasformazione del servizio ferroviario, sul modello di quanto è già avvenuto nei grandi centri urbani esteri. Per attuare tale trasformazione, con una visione realistica proiettata il più possibile verso il futuro, occorre iniziare proprio da Porta Nuova, tenendo per fermo che essa, innestata com'è quasi al baricentro della città, può soddisfare egregiamente tutta quella parte di movimento passeggeri facente capo con treni direttissimi ed internazionali a Torino.

E' necessario però, in primo luogo, provvedere ad alleggerire l'impianto con il trasferimento del servizio merci a Velocità Ordinaria dall'attuale Scalo Vallino, e possibilmente anche della Squadra Rialzo, sull'area oggi occupata dalla stazione di Torino Smistamento, la quale, a sua volta, dovrebbe essere spostata in altra zona; allo stesso scopo si dovrebbe allontanare il servizio merci a Velocità Accelerata, portandolo al Vallino, resosi libero. Così si potrebbe potenziare il piazzale di Porta Nuova, ovviando a quella strozzatura di Corso Sommeiller che, congiunta alla insufficienza degli attuali parchi di manovra e di ricovero, rende problematica la ricettività dei circa 315 treni giornalieri (fra arrivi e partenze) e, ancor più, dei 340 dei periodi di punta.

La costruzione della prevista nuova grande stazione di Porta Susa con esclusivo servizio viaggiatori e conseguente totale soppressione del servizio merci; il quadruplicamento dei binari fino a Chivasso ed a Trofarello; l'attuazione del progettato abbassamento del piano del ferro fino a Torino Dora; il potenziamento di quest'ultima stazione, oltrechè di Stura e di S. Paolo, per il disimpegno del servizio merci in relazione al continuo decentramento industriale; una ulteriore modernizzazione dei dispositivi di manovra e di sicurezza, possibile con la unificazione delle quattro attuali cabine in una sola ad ACEI: queste le soluzioni che potranno permettere di attestare alle stazioni periferiche numerosi treni, con conseguente alleggerimento del traffico gravante su Porta Nuova, che potrebbe essere riservata soltanto ai treni per il Sud ed a quelli delle linee interregionali ed internazionali.

Infine anche i trasporti pendolari, problema della massima attualità, dovrebbero essere quasi completamente esclusi da Porta Nuova ed attestati alle altre stazioni cittadine, più prossime alle zone industriali: naturalmente questi impianti dovranno essere adeguati a fronteggiare i movimenti dei circa 35.000 viaggiatori che ogni giorno affollano i treni operai.

La soluzione ferroviaria ed urbanistica di Porta Nuova è dunque legata al miglior assetto che sarà dato agli altri impianti del nodo ferroviario di Torino. Nel 1968 ricorrerà il centenario della monumentale Porta Nuova: auspichiamo che per allora l'impianto sia messo in grado di assolvere degnamente la sua funzione di stazione centrale d'una metropoli in continua espansione.

Renzo MARELLO

L'ingresso della stazione (a sinistra) e le nuove pensiline

Mobilitate le FS per l'Operazione Elettori

Le recenti elezioni politiche italiane, hanno costituito un avvenimento di notevole importanza anche per le Ferrovie dello Stato, impegnate dal massiccio spostamento di elettori dai luoghi di residenza e di lavoro alle località ove hanno esercitato il diritto di voto. Tale ingente afflusso di elettori, facilitato anche dalle sensibili agevolazioni di carattere tariffario accordate ai votanti, ha interessato, si può dire, tutte le linee della rete ferroviaria italiana, e particolarmente i grandi itinerari longitudinali che allacciano le regioni settentrionali alla Calabria, Puglie e Sicilia, sui quali sono affluiti, oltre al traffico ordinario gia elevato, i lavoratori meridionali provenienti dal Nord d'Italia e quelli emigrati all'estero.

Per far fronte alle esigenze del momento, che hanno assunto un'ampiezza veramente eccezionale per l'addensamento dei trasporti nel limitato intervallo dei due o tre giorni che hanno preceduto l'inizio delle operazioni elettorali, l'Azienda ferroviaria ha dovuto mobilitare tutte le proprie energie, con un complesso di servizi ordinari e straordinari veramente imponente. Le grandi stazioni come Milano, Torino, Roma, Napoli, Venezia, Bologna, Genova, Firenze, Bari e Reggio hanno lavorato a pieno ritmo per assicurare il tempestivo smistamento delle correnti di traffico e la stretta successione dei convogli in arrivo e partenza. Tra le molteplici iniziative dell'Azienda merita particolare menzione il programma dei servizi straordinari concordato con le altre Amministrazioni ferroviarie europee, per disciplinare e garantire nel miglior modo l'afflusso dei lavoratori italiani provenienti dall'estero. Tale programma, elaborato nei minimi dettagli, si è articolato sull'impostazione di circa 300 treni internazionali destinati ai lavoratori di cui 150 per il viaggio di andata dalla Svizzera e Germania attraverso i transiti di Chiasso, Luino, Domodossola e Brennero, e diretti nella stragrande maggioranza a Bari, Lecce, Napoli, e Reggio Calabria ed altrettanti per il viaggio di ritorno nell'intento di rendere quanto più sollecito l'inoltro dei trasporti ed evitare ai lavoratori il disagio di uno o più trasbordi intermedi.

La fornitura delle carrozze, la fissazione degli itinerari e degli orari, lo studio dei turni d'impiego dei mezzi hanno comportato la soluzione di difficili problemi d'indole tecnica ed organizzativa.

La massa dei viaggiatori trasportati con i treni straordinari — molti dei quali messi in circolazione da Zurigo (n. 30), Basilea (n. 15), Ginevra, Biel, Stoccarda, Dortmund, Mannheim, Oberhausen e Munchen — ha superato le

Treni viaggiatori straordinari e supplementari effettuati nel periodo 23/IV-1/V/1963 e carrozze impiegate per i servizi straordinari e per rinforzo ai treni ordinari.

Giorni del periodo considerato	Quantitativo treni viaggiatori straordinari e supplementari (intera Rete)					Quantitativo carrozze impiegate per servizi straordinari	
	A sussidio viaggiat. ordinari	per lavorat.	militari e comitive	altri motivi e invii materiali	Totale	Per i treni di cui alle precedenti colonne	per rinforzi ai treni ordinari
23 Aprile	8	6	1	6	21	197	115
24 »	18	11	—	23	52	584	413
25 »	39	16	4	19	78	857	589
26 »	30	92	5	36	163	1705	506
27 »	28	83	11	44	166	1884	730
28 »	25	10	6	21	62	531	567
29 »	25	26	5	10	66	673	407
30 »	22	32	8	23	85	935	382
1 Maggio	20	37	4	25	86	910	433

150.000 unità e il percorso medio di ogni treno è stato superiore ai 1000 km con punte massime di oltre 2300 km (Dortmund-Reggio Cal.).

Tale traffico, che per la lunghezza degli itinerari e per l'ampiezza delle composizioni di treni (oscillanti tra 13 e 18 carrozze) ha richiesto un notevolissimo impegno di materiale e mezzi di trazione, non ha ovviamente costituito che una parte sia pur ragguardevole del movimento complessivo del periodo elettorale, alimentato prevalentemente dagli spostamenti a lungo e medio raggio dei votanti nell'interno del Paese.

I dati della tabella mostrano il complesso dei treni straordinari, ivi compresi quelli per gli elettori dall'estero, effettuati nel periodo 23 aprile-1° maggio nonché gli impegni di carrozze, richiesti per assicurare i treni straordinari e il rinforzo di quelli ordinari. Il movimento totale dei viaggiatori si è aggirato, in particolare nei giorni 26 e 27 aprile sulle punte massime già riscontrate nei periodi di Ferragosto.

Anche in questa circostanza la complessità ed imponenza dei servizi assicurati, l'andamento sufficientemente regolare dei trasporti, hanno messa in evidenza l'efficienza organizzativa dell'Azienda e l'interessamento di tutto il personale per la buona riuscita dell' "Operazione Elezioni".

Marcello BELVEDERI

A Trapani lapide in ricordo dei Caduti

Per iniziativa della locale Sezione dell'A.N.C.R., nella sala della biglietteria della stazione di Trapani, è stata posta una lapide in ricordo dei ferrovieri dell'impianto caduti per cause belliche e sul lavoro. Alla cerimonia sono intervenuti, oltre il Ministro, on. Mattarella, le Autorità cittadine, delegazioni di combattenti, alunni delle scuole e gran numero di ferrovieri; l'ing. Todaro, era presente in rappresentanza del Direttore Compartimentale di Palermo. L'on. Mattarella, ha pronunciato un breve discorso per plaudire alla nobile iniziativa dell'A.N.C.R., che ha voluto fondere in un solo ricordo i Caduti in guerra e quelli sul lavoro. (G. C.)

Si ampliano le O.L. di Foligno

Il Ministro dei Trasporti, on. Mattarella, accompagnato dal Direttore Generale, dr. Renzetti, e da funzionari del Servizio Trazione di Firenze e del Compartimento di Ancona, ha presenziato — lo scorso mese — la posa della prima pietra di un nuovo padiglione delle Officine Locomotive di Foligno. La nuova costruzione ospiterà la « torneria » ruote, le apparecchiature elettriche e il magazzino scorte, su una superficie di 6.400 mq. Il Direttore dell'Officine, ing. Foglia, ha illustrato, nella circostanza, alcuni dati di produzione: nel 1962 sono stati riparati 220 locomotori elettrici, con una spesa totale di due miliardi e cento milioni. Prima di lasciare Foligno, il Ministro si è incontrato con i dirigenti delle Officine e con la Commissione Interna. Rispondendo agli indirizzi di saluto, l'on. Mattarella, dopo aver rilevato che i nuovi lavori si inquadrano nel piano di ammodernamento delle F.S. in corso di realizzazione, ha messo in evidenza che l'ampliamento degli impianti costituisce un atto di fiducia verso le maestranze, alle quali è stata oggi affidata anche la costruzione di prototipi di locomotori.

"UNIFICAZIONE" PROSPETTIVA NECESSARIA

NELLA BABELE DELLE FERROVIE AMERICANE

La collaborazione non viene più ritenuta sufficiente e la suddivisione in centinaia di Compagnie grandi, medie e piccole, si rivela sempre più anacronistica per gestire le circa 249.000 miglia di strade ferrate americane

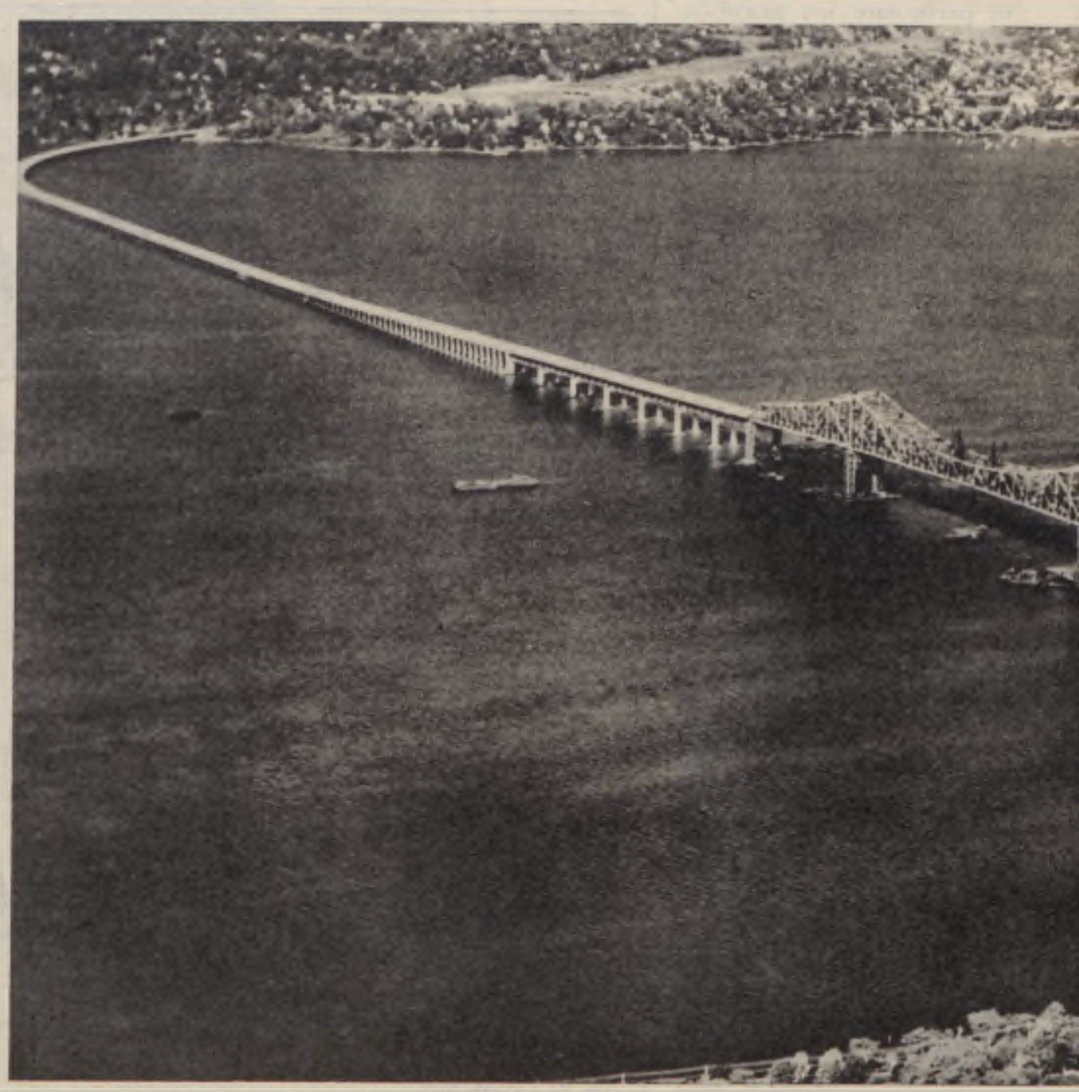
di RENATO MATTONE e MARIA GUIDA

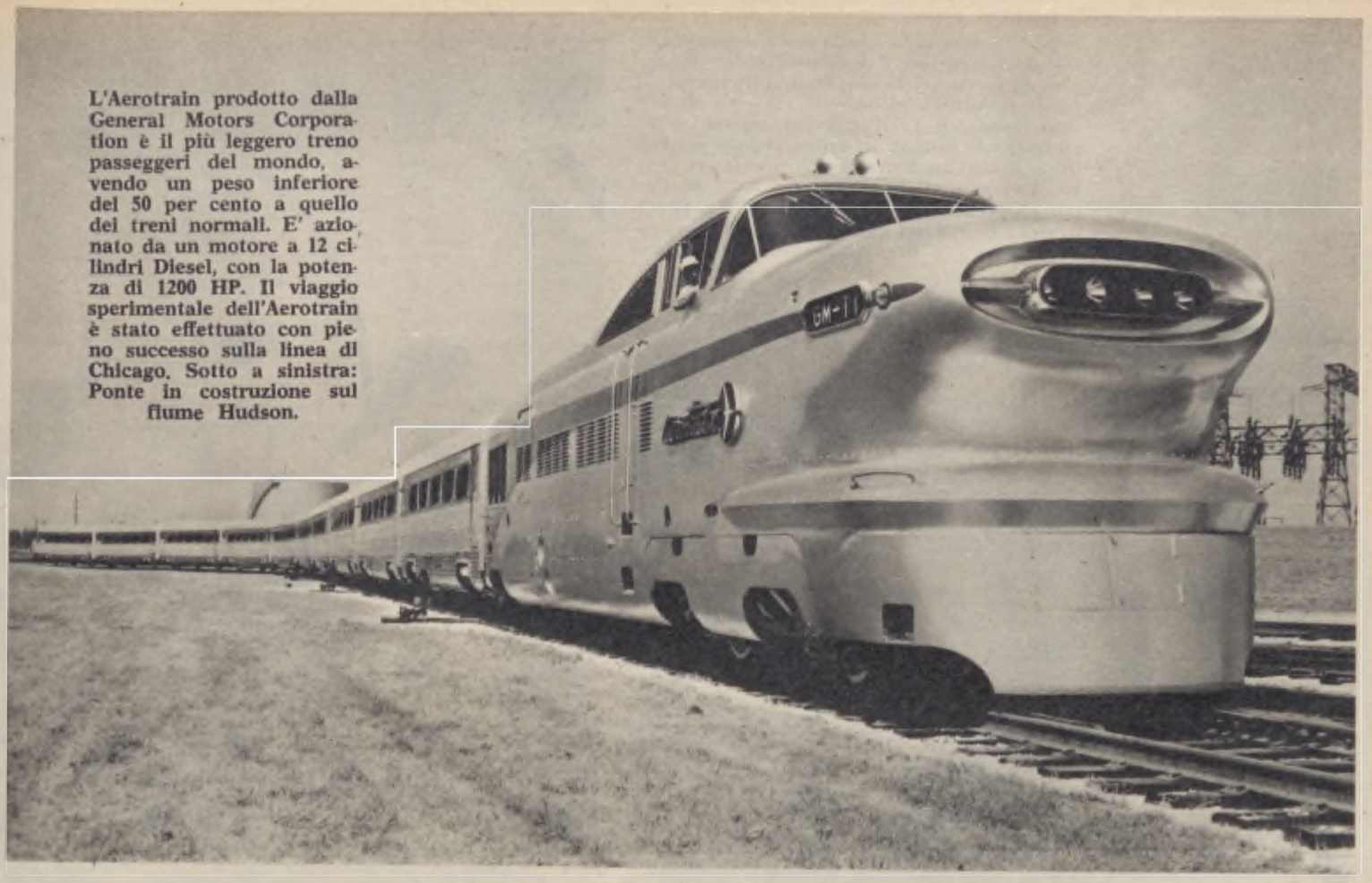
Come in tutti i Paesi, anche negli Stati Uniti esiste un «problema ferroviario», ma esso presenta elementi particolari in rapporto alla forma di gestione, affidata ai privati, e proporzioni diverse in relazione all'estensione dell'intero territorio nazionale, non essendo possibile isolare la situazione di ogni singolo Stato dell'Unione per trovare un termine di confronto con i problemi dei Paesi europei.

La crisi delle Ferrovie americane, iniziatasi prima che in Europa, quando l'automobile e l'aereo cominciarono a soppiantare il treno, ha toccato il suo fondo nel 1957, all'epoca della recessione. Oggi tutto il sistema ferroviario sconta ancora gli effetti della depressione economica, che ha esasperato gli aspetti negativi conseguenti alla mutata struttura del mercato dei trasporti, nel quale le Ferrovie non hanno più una posizione di « monopolio ».

Sebbene i titoli ferroviari, un tempo preferiti dai medi e piccoli risparmiatori, siano tornati decisamente alla ribalta di Wall Street, la situazione permane ancora incerta di fronte alle prospettive del trasporto ferroviario. Si teme che la concorrenza degli altri mezzi di trasporto possa ancora ridurre i compiti residui delle ferrovie e perciò le compagnie ferroviarie, che nel passato hanno sempre sostenuto in proprio le spese di ammodernamento, cercano ora aiuto dallo Stato per risolvere due grossi problemi: l'unificazione delle reti e l'automazione dei sistemi di esercizio.

Risolvendo questi problemi le Ferrovie USA sperano di consolidare l'attuale situazione economica, mantenendo i trasporti merci, che costituiscono l'80 per cento del traffico, e salvando quella parte del traffico passeggeri nelle grandi aree metropolitane e su quegli « itinerari ideali », non abbastanza brevi per favorire l'autobus, non abbastanza lunghi per favorire l'aeroplano.





L'Aerotrain prodotto dalla General Motors Corporation è il più leggero treno passeggeri del mondo, avendo un peso inferiore del 50 per cento a quello dei treni normali. E' azionato da un motore a 12 cilindri Diesel, con la potenza di 1200 HP. Il viaggio sperimentale dell'Aerotrain è stato effettuato con pieno successo sulla linea di Chicago. Sotto a sinistra: Ponte in costruzione sul fiume Hudson.

I trasporti viaggiatori

Quando si parla di « itinerari ideali » per le ferrovie americane bisogna pensare piuttosto alle « distanze lunghe » europee, che negli Stati Uniti sono « distanze medie », ma una perfetta analogia si riscontra invece fra Europa e America per il traffico passeggeri attorno alle grandi metropoli. Prendiamo, per esempio, New York: otto compagnie ferroviarie portano giornalmente a Manhattan gli impiegati e gli operai che abitano alla periferia. I treni dei « commuters », rassomigliano, per le condizioni di viaggio offerte, ai tram, ma i passeggeri non si lamentano. A lamentarsi sono invece i dirigenti delle compagnie ferroviarie, che pur esercitando un « servizio pubblico » devono gestirlo in perdita, a causa delle note difficoltà proprie del traffico di banlieue. Eppure con i treni locali americani, il cui raggio d'azione supera in media i 200 km, la ferrovia esercita una funzione difficilmente surrogabile con l'automobile. Le strade sono sovraccariche e il mezzo ferroviario pei trasporti di massa rimane il sistema più comodo, più rapido e più a buon mercato per gli utenti. Ma l'esercizio non risulta economico e pertanto il governo federale sembra orientato a sovvenzionare le compagnie ferroviarie per i servizi vicinali.

Certo i treni locali non sono molto confortevoli, ma i « commuters » non ci fanno caso: salgono sulle vetture e quando hanno trovato posto si immergono nella lettura, finché il rumore della metropoli non li richiama alla consueta realtà di tutti i giorni: il lavoro e gli affari, dai quali li separa solo un breve tragitto sulla metropolitana.

Diversa è oggi la situazione sui treni viaggiatori normali. All'epoca del «boom» della motorizzazione, che negli Stati Uniti si è verificato con anticipo rispetto all'Europa, c'era un'aria di grande abbandono sui convogli americani, che erano lenti e scomodi. I dirigenti delle compagnie ferroviarie, di fronte all'incalzare della concorrenza, avevano perduto ogni speranza: il più triste esempio di questo atteggiamento lo si ebbe quando le varie compagnie si accordarono per non installare impianti di condizionamento d'aria nelle carrozze passeggeri.

Ma poi questa posizione rinunciataria fu superata e i magnati delle ferrovie si accorsero che buona parte del traffico ferroviario non l'avrebbero mai perduto se avessero guardato al futuro con maggiore fiducia e lungimiranza. Così, sebbene in ritardo, corsero ai ripari per correggere gli svantaggi della ferrovia rispetto all'automobile e all'aereo e iniziarono una vasta opera di ammodernamento, rivolta verso due obiettivi: velocità e comodità. Sono questi oggi gli elementi che caratterizzano gli sforzi delle Ferrovie americane per soddisfare le esigenze dei viaggiatori e recuperare una parte del traffico perduto.

Dalla fine della guerra ad oggi le compagnie ferroviarie statunitensi hanno speso oltre 2 miliardi di dollari per il perfezionamento delle attrezzature e degli impianti relativi ai servizi viaggiatori. La nuova attrezzatura dei treni americani comprende: speciali dispositivi di aggancio automatico per rendere più agevole la composizione dei convogli e più dolce la partenza e la fermata dei treni; un isolante di gomma che serve ad ammortizzare le vibrazioni e i rumori; doppio vetro ai finestrini che funge da isolante termico e acustico; acqua corrente in ogni scompartimento; impianto di radio diffusione regolabile e persino la possibilità di parlare al telefono dal treno durante il viaggio. In molti convogli è stato introdotto un servizio di assistenza ai

Sotto: L'interno di una delle vetture con soli posti a sedere a disposizione dei viaggiatori sulle linee ferroviarie statunitensi. I sedili imbottiti e ribaltabili, l'assenza di portiere rendono il viaggio più comodo e riposante. Al centro, in alto: Cupola panoramica di un moderno treno americano. Sotto: L'interno di una cuccetta letto di uno dei modernissimi treni americani. In alto a destra: Due tipici convogli merci USA: trazione Diesel e imponente numero di carri

passeggeri, con camerieri, hostesses, bambinaie e segretarie.

Ma per le velocità siamo ancora alle prime tappe di un progresso, che sarà tanto più rapido quanto più estesi saranno i miglioramenti tecnici tradizionali (ai mezzi di trazione e all'armamento) unitamente all'applicazione di tecniche moderne, che consentano l'automazione del traffico. Per avere un'idea della situazione attuale è utile riferirsi alla interessante relazione di viaggio dell'ing. Cirillo, che recentemente si è recato negli Stati Uniti con una delegazione di tecnici ferroviari italiani.

Da Washington a New York, passando per Baltimora e Filadelfia, la distanza di 362 km viene coperta dai treni viaggiatori più celeri in 3 ore e 35 minuti alla velocità di 100 km/h; da New York a Pittsburg il percorso di 700 km viene effettuato in 9 ore e 10 minuti, alla media di 76 km/h con punte massime di 90 km/h.

Siamo, quindi, al di sotto delle medie europee e tuttavia si tratta di quegli « itinerari ideali » ancora preferiti dagli utenti. La situazione cambia per i percorsi più lunghi: da New York a Los Angeles vi sono circa 3 mila miglia, vale a dire 4.800 km: un viaggio su questa relazione che allaccia l'Atlantico al Pacifico, obbliga il viaggiatore a partire il venerdì sera per arrivare a destinazione la sera della domenica, cambiando convoglio una sola volta a Chicago.

Per controbilanciare la concorrenza dei servizi aerei sui lunghi percorsi, le Ferrovie americane puntano sul massimo comfort, allineandosi in un certo senso all'indirizzo delle grandi società di navigazione marittima. Si cerca insomma di offrire al passeggero il piacere di una crociera in treno, creando nei treni un ambiente accogliente, fornendogli prestazioni aggiuntive, dandogli la possibilità di trascorrere delle ore piacevoli.

Perciò accanto a vetture normali (« coaches ») di classe economica, che poi sono comodissime e dotate di poltrone a spalliera regolabile, vi sono le carrozze-pullman, alcune fornite anche di cupola panoramica (« Dome Cars ») fatta di vetri colorati speciali, che assorbono la luce solare, riducendo il calore e filtrando la luminosità. Accanto alle carrozze-ristorante, ai vagoni-letto e alle vetture-bar, coesistono speciali carrozze di soggiorno, dette « Parlors », nelle quali i viaggiatori, seduti in comode poltrone, leggono, fumano, consumano bevande.

Una speciale attenzione è stata rivolta alle sistemazioni per i viaggi notturni: la più economica è quella in cuccette a due piani, tuttavia un orientamento più moderno tende a realizzare sui treni solo camere private, fornite di tutti i comforts per la notte e che durante il giorno possono trasformarsi in piccoli appartamenti per una o due persone. Il vagone-letto tradizionale, fatto solo per dormire si avvia al tramonto negli Stati Uniti.

Naturalmente tutte queste comodità si pagano in aggiunta alle tariffe normali, ma non bisogna credere che i prezzi dei viaggi siano eccessivi. Da New York a Washington con i veloci e frequenti treni della Pennsylvania Express un biglietto di andata e ritorno in « coach » costa dollari 19,36; viaggiando durante il week-end si risparmiando 5 dollari. Per andare

da New York a Boston con i treni della « New Haven R.R. » fruendo di una tariffa speciale valida due giorni si paga poco più di 11 dollari. Volendo recarsi a Chicago, che dista da New York 16 ore, il prezzo cumulativo in « coach » è di dollari 62,25, che andranno alla Pennsylvania RR e alla Central RR, le due compagnie che gestiscono le linee contigue. Il prezzo massimo di 180 dollari è quello che si paga sul percorso più lungo da New York a Los Angeles.

I trasporti merci

I servizi passeggeri delle Ferrovie americane sono migliorati in questi ultimi anni e continueranno a migliorare, ma non è sul traffico viaggiatori che le ferrovie americane possono costruire il loro avvenire. A differenza di quanto avviene in Europa, esiste negli Stati Uniti una netta preminenza dei trasporti merci, notoriamente più remunerativi, ed è pertanto in questa direzione che i dirigenti ferroviari intendono indirizzare i maggiori sforzi, per fronteggiare la sempre crescente concorrenza degli altri mezzi di trasporto, che negli ultimi decenni sono stati gli effettivi beneficiari dell'aumento globale del volume dei traffici, perchè liberi da ogni regolamentazione tariffaria imposta dagli organi federali di controllo (l'Interstate Commerce Commission).

Superato quel senso di scetticismo sulle prospettive delle ferrovie che si era andato diffondendo dopo la recessione la situazione ha subito un importante mutamento anche grazie alla coraggiosa posizione assunta dal Presidente Kennedy che agli inizi dello scorso anno, nel formulare il suo programma di rilancio economico, ha affrontato il problema dei trasporti in generale e delle riforme da attuare in particolare nel settore ferroviario, che costituisce il « punctum dolens » dell'economia americana.

E' apparso chiaro che parallelamente ad un problema di ammodernamento degli impianti e delle attrezzature, esiste un problema tariffario, che impone l'adozione di nuove e migliori concezioni, atte a porre le ferrovie in una condizione di parità con gli altri modi di trasporto.

Come aziende private, infatti, le Società ferroviarie, mentre debbono provvedere a loro spese all'efficienza delle proprie attrezzature, sono anche costrette a mantenere i prezzi a livello dei costi, e, tuttavia, quando questi ultimi aumentano, per aggiornare le tariffe debbono chiedere l'autorizzazione all'Interstate Commerce Commission, che, naturalmente, il più delle volte non la concede. Viceversa le società automobilistiche, aeree e di trasporto fluviali, mentre beneficiano di infrastrutture sovvenzionate dallo Stato, la cui manutenzione non incide in misura rilevante sui bilanci di esercizio, sono libere da ogni vincolo nella loro politica tariffaria.

Per eliminare questa situazione il Presidente Kennedy ha stabilito come principio generale che tutte le forme di trasporto debbano poter esplicare la loro attività in analoghe condizioni ed ha proposto di liberare circa il 70% dei trasporti ferroviari di merci dalle attuali restrizioni vigenti in materia di tariffe. Nel caso che il Congresso non volesse abolire la regolamentazione in vigore nei confronti delle ferrovie, dovrebbe estenderla anche agli autocarri e ai trasporti per vie d'acqua.

Il problema è stato posto, ma la sua soluzione non sembra nè facile nè immediata, soprattutto perchè i poteri pubblici sono piuttosto esitanti nel frenare lo slancio dei nuovi mezzi di trasporto. Essi si trovano nella condizione di chi guarda con interesse ai giovani per il loro entusiasmo, per quanto portano di nuovo, trascurando di valutare le conseguenze della loro spregiudicatezza.

D'altra parte le ferrovie, nonostante tutti i loro sforzi per ammodernarsi e mettersi al passo con il ritmo incalzante del progresso, sono tuttora ancorate alle strutture del passato, a causa delle leggi vigenti, che proibiscono alle società del ramo di diversificarsi con l'integrare società aeree o di autotrasporti e di operare fusioni di reti, che pure si dimostrano sempre di più necessarie.

Questo non vuol dire che le ferrovie americane sono rimaste ferme in tutti questi anni. Una continua evoluzione si è già registrata, basata su una stretta collaborazione fra le varie compagnie (riunite nella A.A.R.-Association of American Railroads) e in molti casi gli americani hanno anticipato di molto certi servizi ai quali in Europa si guarda con notevole interesse: basti pensare all'organizzazione creata per il noleggio dei carri merci, che ha il suo epicentro a Chicago, e al sistema del trasporto detto « piggyback », con il quale la ferrovia cerca di rivalersi nei confronti della strada, riconquistando almeno una parte del traffico che le è stato tolto. Il sistema permette infatti il trasporto di veicoli stradali (semirimorchi staccati dalla motrice) su carri ferroviari a piano ribassato.

Ma oggi la sola collaborazione non viene più ritenuta sufficiente e la suddivisione in centinaia di compagnie grandi, medie e piccole, si rivela anacronistica ed antieconomica per gestire le circa

L'Empire - State - Express sulle rive dell'Hudson.

249.000 miglia di strade ferrate americane. Basta star fermi ad un passaggio a livello e vedere passare uno di quei lunghissimi treni merci di più di cento vagoni, trainati da mastodontiche locomotive Diesel, per rendersi conto di quanto debba essere complicato amministrare e distribuire tutto quel materiale rotabile. I vagoni che passano sono tutti diversi, nei colori, negli stemmi, nei nomi che portano e spesso viaggiano lontani migliaia di chilometri dalla loro base, debbono scegliere l'itinerario più conveniente all'andata e quello più fruttuoso al ritorno, marciare possibilmente sempre pieni, fare le soste più brevi, combinarsi con gli orari di migliaia di altri treni viaggiatori e merci, mentre gli autotrasportatori possono correre con i loro automezzi sulle ampie strade, del cui mantenimento non sono responsabili, non debbono combinare i loro orari con altri trasportatori, nè incrociare o agganciare automezzi di altre compagnie e per tenere i loro uffici non debbono pagare, come le Società ferroviarie americane, miliardi di dollari all'anno in stipendi.

L'unificazione delle reti

«Abbiamo troppe ferrovie e troppo poco traffico» ebbe a dichiarare il presidente di una importante società americana. Da questa constatazione è nata la tendenza alla concentrazione delle compagnie ferroviarie, alla costituzione cioè di reti più vaste, allo scopo di sveltire il traffico e ridurre i costi. Nella fusione le varie società cercano, insomma, il modo di razionalizzare il servizio per poter difendere le proprie posizioni nell'attuale condizione di cessato monopolio, e questo processo di unificazione, sia pure per gradi, sembra ormai destinato a generalizzarsi, tanto più che lo stesso Governo vede in questo indirizzo una buona soluzione per la sopravvivenza delle ferrovie, purchè sia evitata la creazione di trusts.

In sostanza con queste fusioni, le ferrovie americane tendono a realizzare su basi regionali più vaste possibili quella unificazione che nei Paesi europei, a cominciare dal secolo scorso, fu risolta creando un unico sistema ferroviario a gestione pubblica.

Occorrerà per lo meno un decennio perchè ciò possa attuarsi e perchè le 110 circa ferrovie di 1ª categoria si riducano a una ventina di reti, ma i dirigenti ferroviari la ritengono una condizione indispensabile per realizzare una forte riduzione delle spese di esercizio e spingere più a fondo i programmi di rinnovamento e ammodernamento, basandoli essenzialmente sull'automazione dei servizi.

Negli ultimi dieci anni impianti e attrezzature elettroniche hanno già permesso di facilitare e accelerare enormemente il servizio nelle stazioni. Sono stati costruiti almeno 45 scali di smistamento, uno più moderno dell'altro, dove i carri merci sono manipolati con sistemi interamente automatizzati, che compiono tutte le operazioni nella metà del tempo che occorrerebbe con i sistemi tradizionali. Sempre nel campo dei trasporti merci è stata pure sperimentata la cosiddetta «servo-locomotiva», che viene collocata circa a metà di un lunghissimo convoglio con il compito di trascinare la seconda metà del treno all'unisono con l'automotrice di testa. L'impiego di una o due «servo-locomotive» permetterebbe di trainare convogli fino a 200 carri.

L'automazione dei servizi

Le innovazioni che in materia di trasporti vengono introdotte all'interno degli stabilimenti industriali, dove non vigono le norme che regolano i trasporti ferroviari federali, danno una chiara misura di quello che potrà essere l'automazione di domani su una scala più vasta. Treni «fantasma» privi cioè di guidatore sono impiegati comunemente da molte industrie.

Tuttavia fino ad oggi le riduzioni di spese di esercizio conseguenti all'introduzione di più moderne tecniche nella pratica realtà non sono state realizzate dalle Società ferroviarie, obbligate all'osservanza delle leggi e dei regolamenti sul lavoro, che contengono ferree clausole normative, alle quali si appellano i sindacati per tutelare gli interessi del personale, ogni qualvolta si profila l'eventualità di qualche innovazione. Non sempre questa azione è in linea con il progresso della tecnica: il treno sotterraneo telecomandato che fa la spola a New York tra Times Square e la Stazione Centrale, già da un anno funziona senza bisogno di macchinista, ma il Sindacato dei Trasporti di New York richiede che ci sia un uomo a bordo.

Proprio recentemente però si è verificato un avvenimento destinato ad avere larghissime ripercussioni sulla situazione delle ferrovie americane. La Suprema Corte degli Stati Uniti ha stabilito che le ferrovie possono modificare i propri regolamenti in materia di lavoro, sulla base della nuova tecnica dei trasporti, senza preventivo accordo con i sindacati.

Naturalmente le Compagnie ferroviarie hanno fatto sapere che si serviranno subito di questa maggiore autonomia per eliminare i soprannumeri e apportare quelle modifiche al ritmo e ai metodi di lavoro che finora la rigida legislazione e i regolamenti, per di più diversi da Stato a Stato, avevano impedito. Come nel caso di quella stazione, per esempio, che, trovandosi a cavallo fra l'Arkansas e il Texas deve impiegare due deviatori nel Texas e tre in Arkansas, perchè così stabiliscono le leggi dei due Stati, che sono sacre e inviolabili.

Si tratta di un insieme di norme che col passare del tempo avevano creato delle situazioni di comodo per il personale e che in America viene definito «featherbedding», che alla lettera vuol dire «letto di piume». Con la sentenza emessa dalla Suprema Corte la situazione sembra ora destinata a capovolgersi, perchè rafforza il potere delle Compagnie ferroviarie nei confronti dei Sindacati e potrebbe aprire la strada a un periodo di lotte sindacali.

Qualunque sarà lo sviluppo della situazione, appare chiaro che il progresso delle Ferrovie americane, ormai avviato, non potrà essere arrestato, e dal contrasto uscirà forse una soluzione atta a risolvere il problema degli addetti ai trasporti e delle Società ferroviarie nel quadro più vasto dell'economia generale.

R. MATTONE - M. GUIDA

NEL CORSO DI UN ECCEZIONALE RADUNO A ROMA

ALLE GIOVANI LEVE I GALLONI DEI "CONTROLLORI TERRIBILI,,

Figlio di capotreno, cioè di un conduttore capo che aveva salito duramente la gerarchia del personale viaggiante, intirizzendo, agli inizi, nelle garitte dei treni merci, venni portato sin dall'infanzia a considerare il controllore quale suprema autorità del treno, quanto, e in certo senso, più del capitano di mare. E sempre più, da allora, mi resi conto che quelle funzioni presupponevano una educazione naturale, oltre che un'istruzione adeguata, per assolvere i compiti — come seppi più tardi — nei modi indicati dall'Ordine di Servizio N. 165 del novembre 1930, tuttora in vigore.

« E' dovere dei controllori viaggianti — vi si legge all'articolo 10 — di usare nei rapporti col pubblico la massima garbatezza. Nelle contestazioni per irregolarità di viaggio, pure insistendo con fermezza e serietà quando occorra far valere i diritti dell'Amministrazione, debbono evitare discussioni superflue e serbare un contegno prudente e riguardoso, per non provocare giustificato risentimento da parte dei contravventori ».

Erano quelli gli anni in cui più appariscenti anche dal lato formale risultavano le funzioni del controllore, che era tenuto ad indossare in servizio, secondo le prescrizioni sul « vestiario uniforme », una giacca « di stoffa nera a due petti — due tasche laterali esterne con pattine e una interna — bottoni di metallo dorato: sei grandi per la bottoniera e due piccoli per ciascuna manica — bavero con due asole — monogrammi F.S., con corona reale, ricamati in oro ed applicati nella parte superiore del bavero ». C'era pure un panciotto, « di stoffa come sopra — quattro tasche interne — bottoni piccoli di metallo dorato — scollatura senza risvolti »; mentre i pantaloni, sempre della medesima stoffa, avevano due tasche laterali ed una posteriore, ed erano senza risvolti, anticipando di qualche anno una delle caratteristiche della moda maschile ancora di grande attualità. Intorno al berretto, alto, come si usava, giravano più *filetti*, ondulati e dorati, a seconda della qualifica rivestita.

L'abito non fa il monaco, d'accordo, ma anche la divisa, sia pure successivamente modificata, ha finito per rientrare in un unico quadro di tradizioni, fortemente intese e scrupolosamente osservate, che sembrano porre la figura di questo funzionario al riparo dell'usura del tempo, facendo acquistare alla parola *controllore* un significato ed un valore che rifuggono da qualsiasi etimologia o burocratica anagrafe. Per cui nemmeno negli antichi regolamenti delle ferrovie napoletane, intorno al 1845, la voce *Controloro* riesce ad assumere un carattere anacronistico.

Sta di fatto che, posto a diretto contatto del pubblico fin dalle più remote origini ferroviarie, il controllore si trova ad essere l'antesignano di quelle « relazioni pubbliche », oggi coordinate ed erette a sistema per diffondere cordialmente la conoscenza di un'azienda. Un contatto che non poteva non procurargli la nomèa di « duro», di implacabile, come succede a qualsiasi tutore o « controllore » dell'ordine, anche se, nell'adempimento dei propri doveri, come è spesso accaduto, egli sfiora o incorre in pericoli mortali.

Sopra: L'imposizione del berretto ai nuovi Controllori. Sotto: Il prof. Santoro, Direttore del Servizio A. G., parla ai convenuti.

Senza contare che la vita « viaggiante » dei controllori non risulta davvero tutta rosa.

Si legge infatti in quel fondamentale Ordine di Servizio che essi, controllori principali, « debbono particolarmente: *a*) eseguire nelle stazioni e sui treni, specialmente su quelli di lusso, controllerie e verifiche ai trasporti viaggiatori e bagagli, per quanto è possibile di sorpresa, anche quando già sono state fatte dai controllori viaggianti e conduttori, osservando e facendo osservare, per i treni notturni, le speciali disposizioni in vigore ». E questo non è che il primo di tredici paragrafi, i quali tutti dispongono e impongono di *accertarsi*, di *indagare*, di *verificare*, di *invigilare*, di *esercitare accurata sorveglianza*, di *riferire*. Frasario che corrisponde pienamente alla casistica di irregolarità di fronte alle quali possono venire a trovarsi i « controllori viaggianti », siano essi semplici, di 1ª Classe, Principali o Superiori. Ci sarebbe da ricavarne un volume di grande interesse psicologico e di eccezionale valore documentario nei riguardi del carattere di noi italiani in generale, degli stranieri in particolare: spassose curiosità ed episodi di gravità estrema.

Molti di questi aneddoti circolavano il 18 marzo scorso fra i controllori convenuti a Roma per la simbolica consegna del « berretto » ai giovani promossi. Oltre un centinaio. Avevano reso omaggio al Monumento al Ferroviere e il nastro della corona da loro offerta recava questa scritta: « Controllori viaggianti classe 1901 e neo-controllori ». I primi, cioè, pervenuti alla quiescenza dopo 44 anni di binari e l'esperienza di una guerra e di due dopoguerra; e gli altri, appena trentenni alla soglia di un ambito traguardo, dopo soli dieci anni di servizio (esame per Conduttore, abilitazione a Capotreno, altro esame per Controllore). Sia pure per una giornata, si sono tutti riuniti nel cordiale incontro nato dall'iniziativa individuale, animato soprattutto da Luigi Carrozza, oggi funzionario della Direzione Generale e nemmeno per un momento dimentico del suo passato di controllore, « terrore » dei treni.

Ad essi ha recato il saluto e il plauso dell'Amministrazione il prof. Francesco Santoro, Direttore del Servizio Affari Generali, ma evidentemente anch'egli pieno di nostalgie per il Commerciale. E non si poteva non restare ammirati dall'entusiasmo della vecchia guardia, nella quale rivive intatto uno spirito di corpo che, vogliamo sperare fervidamente, riuscirà a passare in questi giovanissimi, ai quali auguriamo al tempo stesso che il servizio riesca a plasmarli, a maturarli, senza far commettere loro soverchi peccati di orgoglio.

Livio JANNATTONI

In alto: La cerimonia al Monumento ai Caduti. Luigi Carrozza visto da Tom.

5 - CONOSCERE L'ENPAS

L'ASSISTENZA ANTITUBERCOLARE

In materia di assistenza antitubercolare agli impiegati dello Stato non esiste una precisa regolamentazione. La malattia tubercolare, qualunque sia la sua localizzazione e il suo stadio, è considerata *"malattia assistibile"*. Pertanto l'Enpas assiste i propri iscritti affetti da T.B.C. per un periodo di 180 giorni nell'anno solare, periodo suscettibile di essere eventualmente prolungato di volta in volta mediante, però, l'intervento indiretto dell'Ente, ossia mediante contributi a carattere straordinario concessi su anticipazione di spesa.

Ciò avviene, però, nel caso che non si riconosca la necessità e l'opportunità di ricoverare l'ammalato in un Istituto specializzato, a cura dei Consorzi Provinciali antitubercolari con i quali l'ENPAS ha stipulato apposite convenzioni.

La malattia tubercolare, dunque, può considerarsi alla stregua di una qualsiasi altra infermità, agli effetti dell'assistenza mutualistica; ma non esiste ancora nel nostro Paese una chiara e precisa regolamentazione, bensì solo una serie di accordi il più delle volte generici fra i vari Enti assistenziali e previdenziali il cui conflitto di competenza provoca, talvolta, un notevole disagio agli assistiti.

Ci risulta, in proposito, che il Ministero del Lavoro e della Previdenza Sociale, consapevole di tale stato di cose, ha da tempo disposto l'istituzione di una apposita Commissione che ha il compito di raccogliere gli studi e i dati necessari per l'ulteriore più efficiente organizzazione della lotta contro la T.B.C. soprattutto in senso preventivo e per rendere più efficienti le misure atte a garantire il definitivo ristabilimento degli ammalati nel periodo post-sanatoriale.

Non sarà, intanto, fuori luogo illustrare brevemente l'organizzazione e i compiti di un istituto, il Consorzio Provinciale antitubercolare, che tanta parte svolge nell'opera di prevenzione e cura della malattia di cui ci occupiamo.

Istituti, in ogni provincia, con legge 23.6.1927 numero 127, i Consorzi antitubercolari sono considerati Enti morali. Essi promuovono ed agevolano le opere necessarie per la difesa contro la tubercolosi. Nucleo fondamentale nell'azione del Consorzio è il Dispensario che ha il compito di ricercare gli ammalati allo scopo di individuare le forme latenti della malattia e procedere alla educazione igienico-profilattica tanto del malato che dei conviventi. Ha pure il compito di assicurare l'assistenza morale e materiale con distribuzione di mezzi e medicine al malato e favorire il suo ricovero in adatti Istituti di cura. Ai dispensari sono stati, anche di recente, affidati i compiti di controllo dei dimessi dai Sanatori.

L'Enpas ha una Convenzione con questi Istituti ed avvia spesso i suoi assistiti nelle loro Casse di cura.

In tali casi si riserva il diritto di far visitare i ricoverati dai propri medici di fiducia e di dichiararli eventualmente non più abbisognevoli di cure sanatoriali.

Le spese per la permanenza nell'Istituto di cura, rimangono a carico dell'ENPAS.

Lorenzo MAISANO

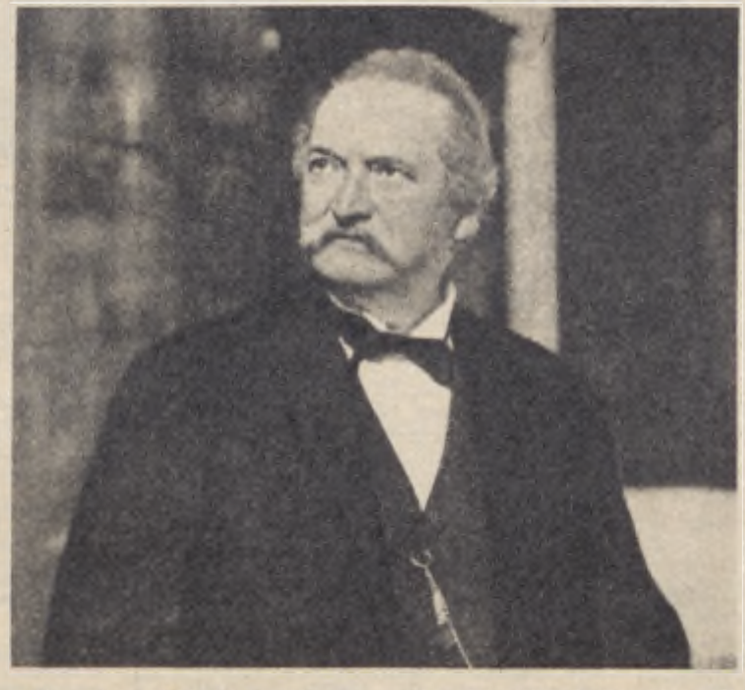
ANTONIO PACINOTTI

Sono trascorsi oltre cinquant'anni dalla morte di Antonio Pacinotti, che fu uno dei più grandi fisici italiani. Non si può dire che la stampa italiana abbia dedicato molto spazio al ricordo di quest'uomo, al quale la scienza deve l'"anello elettromagnetico" principio e base della trasformazione dell'energia elettrica in forza motrice.

Nato a Pisa, il 17 giugno 1841, Antonio Pacinotti rivolse fino da giovinetto il suo pensiero allo studio dell'elettricità ed ai problemi della sua utilizzazione, tanto che appena diciassettenne, iniziò a registrare con cura in due quadernetti (da lui chiamati "Libretti dei sogni") le sue prime idee in materia.

Ancor giovanissimo, nel 1859, egli portò a compimento lo studio di quella macchina portentosa (da lui modestamente chiamata in tutti i suoi scritti "macchinetta elettromagnetica") che doveva avere tanto sviluppo e tante applicazioni specie in questo secolo. La macchina era essenzialmente costituita da una *calamita* a ferro di cavallo, da un avvolgimento di filo conduttore intorno ad un *anello* girevole fra i suoi poli a da un *collettore* collegato a due spazzole comunicanti con i poli di una pila; il passaggio della corrente obbligava l'anello a rotare intorno al proprio asse e l'energia elettrica si trasformava così in energia meccanica. Adottando il procedimento inverso per l'introduzione di energia (utilizzando un piccolo motore) si otteneva la trasformazione dell'energia meccanica in energia elettrica.

I treni elettrici, i tram, i motori e le macchine di cui è pieno questo dinamico (la parola, dato l'argomento, calza proprio a pennello) mondo, circolano o si mettono in funzione proprio perché Pacinotti riuscì, dopo l'intenso studio, a portare a termine la costruzione della... "macchinetta".



Una dettagliata descrizione del meccanismo venne pubblicata, nel 1865, sul periodico *"Il Nuovo Cimento"* e nell'anno stesso, in occasione di un suo viaggio a Parigi, Pacinotti intrattenne sulla sua invenzione un costruttore francese ed un tecnico belga ai quali la illustrò con abbondanza di particolari. Non venne concluso accordo alcuno ma il nostro inventore poté rendersi conto dell'efficacia della illustrazione fatta, quando seppe che il belga si era dedicato alla costruzione (e alla vendita) di esemplari della "macchinetta" facendo passare per propria l'invenzione. La reazione del vero inventore fu dapprima limitata, e ciò in relazione alla grande bontà del suo carattere, ma quando anche in una relazione dell'Accademia di Francia, vide attribuita al Gramme (questo il nome del belga) la paternità della macchina, il Pacinotti si mosse riuscendo, dopo varie contestazioni e non senza molte amarezze, ad ottenere il riconoscimento della priorità della sua invenzione.

Alla Mostra Universale di Vienna venne poi assegnata alla "macchinetta" la Medaglia del Progresso e ciò fu motivo di grande soddisfazione per l'inventore, il quale, superati alcuni scogli burocratici, ottenne anche riconoscimento ufficiale e brevetto dal competente Ministero italiano.

Il Pacinotti, che fu titolare delle cattedre di fisica nelle Università di Pisa e di Cagliari e senatore del Regno, non tralasciò mai gli studi anche per altre importanti applicazioni sia nel campo preferito dell'elettrotecnica che della meccanica agraria.

Il grande fisico morì a Pisa il 25 marzo 1912, fra il cordoglio unanime della Nazione.

G. GIULIATTINI

Per mancanza di spazio rinviamo al prossimo numero BINARI NEL MONDO.

Come ci vede la stampa

Molti giornali si sono occupati della partecipazione delle F.S. alla Fiera di Milano. « L'automobile va in treno »: con tale titolo *l'Avanti!* ha illustrato uno dei temi proposti nella rassegna delle attività e dei programmi delle Ferrovie dello Stato, dalla quale è apparso evidente — ha scritto il giornale — lo slancio che il Piano Decennale ha conferito alle iniziative dell'Azienda, che oggi è protesa verso la riqualificazione dei servizi e la razionalizzazione dei metodi di lavoro e di esercizio. Le Ferrovie, insomma, marciano sui « binari del progresso » — ha osservato a sua volta *Il Sole* — ed i nuovi orientamenti rispondono a una duplice esigenza: da una parte fornire al Paese un sistema di trasporti il più possibile efficiente, dall'altra mettere in condizioni le Ferrovie di affrontare con attrezzature moderne e strutture affinate la competizione con gli altri mezzi di trasporto. In tale quadro vanno considerati i « servizi combinati » che realizzano in concreto un coordinamento tecnico tra i mezzi di trasporto, oggi abbinando l'automobile al treno, domani l'autocarro al treno. E poiché questi servizi incontrano il favore degli utenti, essi vanno potenziati e migliorati nelle varie forme (treno + auto; treni-navetta; trasporto al seguito del viaggiatore, « auto-cuccette »).

L'inizio della stagione dei viaggi ha riproposto il problema delle punte di traffico, di cui si è occupato con interessanti osservazioni il *Corriere della Sera*. Peraltro quest'anno all'intenso movimento tradizionale si è aggiunto il programma straordinario predisposto in occasione della consultazione elettorale. Le F.S. hanno dovuto adottare, pertanto, alcuni provvedimenti di emergenza, che sono stati variamente valutati dalla stampa. Alcuni giornali, ed es., hanno definito impopolare la sospensione delle agevolazioni riguardanti i viaggi turistici ed hanno notato con rammarico come queste limitazioni coincidano con l'aumento della domanda di trasporto, cui spinge lo sviluppo del turismo sociale. Purtroppo le F.S. non si trovano attualmente nella condizione ideale per poter soddisfare, nella sua variabilità, questo maggior traffico. A tale condizione ci si potrà avvicinare con la graduale attuazione del Piano Decennale, che permetterà di eliminare l'arretrato tecnico, accumulatosi negli anni passati, e di dotare l'Azienda di impianti e attrezzature adeguate alle nuove esigenze.

Altre critiche sono state rivolte alle F.S. da *Il Globo* ed altri giornali per l'aumento delle tasse di pesatura e di sosta dei vagoni, « attuate in deroga all'impegno del governo di non gravare le tariffe delle merci ». Queste critiche — ha scritto *24 Ore* con maggiore cognizione di causa — non hanno però tenuto conto del fatto che alcune di queste tasse sono di natura accessoria e rappresentano un compenso per prestazioni richieste dall'utente, mentre per le tasse di sosta l'aumento è stato dettato dalla necessità di accorciare i tempi morti dei vagoni che restano spesso diversi giorni negli scali inutilizzati e a disposizione dei clienti.

Non giova a nessuno, nè agli utenti nè alle Ferrovie, che i vagoni siano trasformati in « depositi » anziché circolare il più rapidamente possibile. Gli sforzi delle F.S. tendono appunto a comprimere verso quote più basse il « ciclo medio del carro » ancora inadeguato e non rispondente alle maggiori velocità dei convogli merci. Naturalmente altri provvedimenti sono necessari e vengono attuati per ridurre il ciclo di utilizzazione dei vagoni, che è questione complessa e che richiede la piena collaborazione, oltre che degli utenti, dei ferrovieri addetti alla circolazione e al traffico. Notiamo qui per inciso che il problema di accelerare il trasporto delle merci è all'ordine del giorno in tutti i Paesi, perfino nell'Unione Sovietica, dove sono stati costituiti degli appositi comitati di controllo nelle stazioni e nei porti fluviali e marittimi: « i responsabili delle soste prolungate dei vagoni — ha scritto la *Pravda* — verranno puniti »

Renato MATTONE

Cambi di residenza...

483) Manovale Movimento Antonio Le Piane, Stazione Torino Smistamento, cambierebbe con p.g. Compartimento Reggio Calabria. Non lascia nè chiede alloggio. Scrivere: presso Anselmo — Via Thesauro, 3 — Torino.

484) Applicato Tecnico Otello del Vecchio, Deposito Locomotive Salerno, cambierebbe con p.g. possibilmente Torino, Trieste, Firenze. Lascia e chiede alloggio F.S. a riscatto (4 vani e accessori). Scrivere: Via Alfonso Guariglia, 7 (Torrione) Salerno.

485) Manovale Movimento Armando Gioia, Stazione Torino P.N., con mansioni di Ausiliario, cambierebbe con p.g. Stazione Taranto o vicinanze. Non lascia nè chiede alloggio. Scrivere: Stazione Torino Porta Nuova.

486) Dirigente Movimento Capo Stazione Titolare Stazione Vanzago Pogliano, cerca — per sostituzione numerica — Dirigente Movimento Compartimento Torino disposto trasferirsi nel Compartimento di Milano. Scrivere: Guido Cavaliere Stazione Vanzago Pogliano.

487) Capo Stazione 1.a cl. Angelo Bolognini, Stazione Cisano C.B. (Milano), cambierebbe con p.g. o Movimentista località marine seguenti linee: Ventimiglia-Genova - Genova-Livorno-Civitavecchia-Salerno-S. Eufemia Lamezia e Messina-Siracusa. Non lascia nè chiede alloggio. Scrivere: Via 4 Novembre, 1 — Cisano Bergamasco.

488) Operaio qualificato Impianti Elettrici Mario Ferraro, 3.a Zona I.E. Torino, 7. Tronco Bricherasio (zona climatica), cambierebbe con p.g. Comp.ti Firenze, Napoli, Roma e Genova. Non lascia nè chiede alloggio. Scrivere: Sottostazione F.S. — Bricherasio (Torino).

489) Manovale Movimento Domenico De Carne, stazione di Castellaneta (Comp. di Bari), cambierebbe con p.g. Comp.ti Ancona, Venezia, Genova. Lascia alloggio privato e chiede alloggio possibilmente dell'Azienda. Scrivere: Viale G. Verdi, 6 Castellaneta (Taranto).

490) Capo Stazione Vincenzo Botte, stazione Bussoleno — linea Torino-Modane — cambierebbe con p.g. o movimentista Compartimento Napoli. Scrivere: Via Traforo, 25 — Bussoleno (Torino).

491) Capo Gestione Giorgio Milio, Delegazione F.S. Innsbruck, cambierebbe con gestionista di qualsiasi Scalo di Trieste. Non lascia nè chiede alloggio. Scrivere: Casella Postale-Brennero.

492) Capo Gestione Fernando Vigni, stazione Villadossola (Comp. Torino), cambierebbe con p.g., o Assistente, o Assistente Principale di Stazione, Compartimenti Firenze. Lascia alloggio F.S. nuovo, tre vani più servizi, bagno, telefono e non ne chiede. Scrivere: Stazione Villadossola (Novara).

493) Alunno a p., movimentista, cambierebbe con p.g. Compartimenti Napoli o Roma. Lascia alloggio moderno F.S. in stazione (3 vani accessori) e ne chiede possibilmente altro. Scrivere: Stazione F.S. Mortara (Prov. di Pavia).

494) Manovale Trazione, Angelo Schiavone, Squadra Rialzo Milano Centrale, cambierebbe con p.g. qualsiasi località della rete, ad eccezione Sardegna e Alto Adige, possibilmente Regione Marche. Non lascia alloggio e non ne chiede. Scrivere: Viale Monza, 113 — Milano.

495) Operaio qualificato I.E. Angelo Zanniello, 17.a Zona TT. Milano Centrale, cambierebbe con p.g. Compartimento Napoli, possibilmente tratta Napoli C.le-Salerno. Lascia alloggio privato (3 vani più servizi) con pigione conveniente. Si riserva di contribuire in parte alle prime spese di trasloco. Scrivere: Via A. Manzoni, 12 — Arcore (Milano).

496) Manovale Movimento Serafino Corradetti, stazione Vespolate — a 13 km. da Novara — abilitato f.s.m., cambierebbe con p.g. Compartimenti Ancona, Bologna, Roma o Firenze. Non lascia nè chiede alloggio. Scrivere: Stazione F.S. Vespolate (Novara).

Notiziario di Villa Patrizi

AL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Il Consiglio di Amministrazione delle F.S., riunitosi lo scorso mese sotto la presidenza del Ministro dei Trasporti On. Mattarella, ha deliberato l'effettuazione di numerosi lavori ed ha approvato molteplici forniture di mezzi e materiali per un importo complessivo di oltre 27,500 milioni di lire.

Da segnalare:

— la fornitura di 195 locomotive diesel per manovra, di 400 carri ad alte sponde, di 100 carri refrigeranti e di 70 carrozze con compartimento ristoro; — il potenziamento degli impianti di sicurezza e segnalamento e l'installazione del blocco manuale sui tratti di linea Palermo-Alcamo Diramazione e Bicocca-Motta S. Anastasia; — il consolidamento di 11 ponti della linea Taranto-Reggio Calabria e di 4 ponti della linea Bologna-Verona; — la costruzione di opere di difesa in corrispondenza della sponda destra del fiume Basento; — la sistemazione degli impianti della stazione di Cinisi Terrasini ed il prolungamento del 2° e 3° binario della stazione di Partinico, sulla linea Palermo-Milo-Trapani; — il consolidamento ed il rifacimento di alcuni tratti del rivestimento murario della galleria del Turchino, sulla linea Genova-Ovada-Acqui; — la fornitura in opera di equipaggiamenit telefonici automatici nelle Centrali di Bari, Brindisi, Lecce e Taranto; — la sostituzione del freno su 615 carrozze a cassa metallica e l'applicazione su 185 di esse dell'impianto di riscaldamento elettrico; — la costruzione di 7 fabbricati per complessivi 68 alloggi, di cui 28 a Trento, 14 a Lavis, 6 a Mezzocorona, 6 a Salorno, 8 ad Ora e 6 a Vitipeno; — l'Orario Generale dei treni viaggiatori, che entrerà in vigore il 26 maggio p.v.; — l'assunzione di un'ulteriore aliquota di almeno 860 candidati riusciti idonei oltre i vincitori del concorso a 1.200 posti di Manovale.

PROVVEDIMENTI A FAVORE DEL PERSONALE

Nel decorso mese il Consiglio di Amministrazione ha esaminato, esprimendosi favorevolmente, numerosi provvedimenti riguardanti il personale.

Fra i più importanti sono da segnalare:

— **Bando di pubblico concorso** ad 11 posti di Ispettore medico in prova;

— **Costruzione di un dormitorio** per il personale viaggiante nella stazione di S. Eufemia Lamezia;

— **Costruzione di 11 fabbricati** per complessivi 104 alloggi a Catanzaro Lido, Sibari, Trento, Lavis, Mezzocorona, Salorno, Ora e Vipiteno.

Il Consiglio di amministrazione si è pure pronunciato favorevolmente per la concessione di un notevole numero di sussidi e di elargizioni straordinarie. Ha esaminato, inoltre, vari ricorsi avverso punizioni e trasferimenti, istanze per riapertura di procedimenti disciplinari, dispense dal servizio e riammissioni in impiego.

NELL'ALTA DIRIGENZA

Con D.M. 11-4-63, n. 4036 sono state conferite le sottoindicate promozioni con decorrenza 13-4-63:

a Direttore Centrale di 1° classe

Ing. Domenico Ciocia - Servizio Materiale e Trazione.

a Direttore Compartimentale

Ing. Giuseppe Gullo, dalla dirigenza della Divisione Movimento di Napoli, alla dirigenza del Comp.to di Trieste, in sostituzione dell'ing. Salvatore Giannone collocato a riposo il 13-4-63.

TRATTAMENTO ECONOMICO DEI PORTIERI E DEGLI INCARICATI

Con la circolare n. P. 3.2.3/12290 del 9-1-63 sono state stabilite le nuove retribuzioni massime per gli Incaricati, che sostituiscono, con effetto dal 24 ottobre 1962, quelle previste dal capitolo « Corrispettivi » delle norme di attuazione del Capitolato per l'espletamento di servizi dell'Azienda Autonoma delle F.S. a mezzo di incaricati (art. 26 della legge 30-12-195, n. 1236). In conformità di tali disposizioni sono stati aggiornati i compensi da attribuire ai portieri degli stabili dell'Azienda ed agli incaricati della sola pulizia degli stabili stessi, già previsti dalla circolare n. P. 4.2. 2/23200 del 20-12-62. Pertanto le norme e le tabelle dei compensi fissati da quest'ultima circolare vengono sostituite da altre già inviate agli uffici periferici. (Circ. P. 4.2. 2/13200 del 18-3-63).

« LA TRAZIONE ELETTRICA »

La Casa Editrice « PATRON » — Via Zamboni, 34, Bologna —, per contribuire ad una maggiore diffusione dell'opera del prof. Spani « La Trazione Elettrica », è disposta a praticare a favore dei dipendenti della nostra Azienda, per tutto il corrente anno, lo sconto del 20% sul prezzo di copertina dell'opera stessa. (Circ. AG. 5.2/22586 del 2-4-63).

VIAGGI IN SARDEGNA PER SERVIZIO

Con O.d.S. n. 15 del 28-2-63 è stata prevista, fra l'altro, la istituzione di apposita credenziale per i viaggi di servizio sulla Nave Traghetto da e per la Sardegna del personale di officina del Reparto Navigazione di Civitavecchia e di quello comandato di scorta a mezzi rotabili o ad altri trasporti in servizio. Tali credenziali sono disponibili presso il Servizio Affari Generali (Sezione 3ª, Reparto Concessioni di viaggio), al quale potranno essere richieste dai Servizi o Compartimenti per uso di quegli impianti che ne avessero necessità. Le credenziali stesse potranno essere rilasciate, per i viaggi di cui alle premesse, con una validità massima di giorni 30 dalla data di emissione, e saranno utilizzate con le modalità indicate nella circolare C. 213 N.T. 153 del 2-4-63 del Servizio Commerciale e del Traffico. (Circ. A.G. 3.2/4800/II dell'11-4-63).

CONCESSIONI DI VIAGGIO

E' stato chiesto all'Azienda se per i Manovali assunti a contratto a termine di diritto privato e che in base alla circolare A.G. 3.2/8611/I del 23-11-62, possono fruire dell'abbonamento a prezzo ridotto per ferrovieri, sia necessaria o meno, per far luogo al rilascio di tale abbonamento, l'autorizzazione preventiva a risiedere in località diversa dalla sede di servizio. Al riguardo è stato precisato che, secondo le disposizioni vigenti in materia per tutto il personale ferroviario, anche per i suddetti Manovali l'autorizzazione a dimorare fuori della residenza di servizio, costituisce un presupposto indispensabile per il rilascio della agevolazione di cui trattasi.

CARICHE PUBBLICHE AMMINISTRATTVE

Con Cir. P.2-3-1/174980/34-12-1-C del 18-2-63 è stato indicato il trattamento da usare ad Agenti dell'esercizio eletti a cariche pubbliche amministrative, i quali siano costretti ad effettuare brevi assenze dal servizio per adempiere agli obblighi derivanti dal mandato loro conferito. A tutti i dipendenti in questione ai quali non si possa accordare il permesso, si dovrà concedere, a seguito di tempestiva domanda, l'assenza giustificata con il trattamento di cui alla circolare P.2-3-1-23600-34-12-I.C. del 30-9-1961 per l'intero orario di lavoro anche se gli impegni derivanti nella circonstanza dal loro mandato dovessero tenerli occupati per un tempo inferiore. Dette assenze devono essere cumulate con quelle eventualmente chieste direttamente degli interessati per l'intera giornata lavorativa e non possono, quindi, superare complessivamente i due mesi all'anno.

AUTORIZZAZIONE USO TRENI RAPIDI SU BIGLIETTI AS DI 2a CLASSE

In occasione di viaggi urgenti per motivi di servizio, da parte di agenti muniti di biglietti serie As di 2a classe (di cui alla circolare AG.3.3/16500/C.V. del 2 marzo 1960), il superiore che ha disposto la missione, ove riconosca necessaria l'utilizzazione di un "rapido", farà apporre sulla casella successiva a quella indicante il viaggio da effettuare, la seguente annotazione, convalidandola con la propria firma: "Per il viaggio di cui alla casella precedente, è autorizzato l'uso di treno rapido senza pagamento del relativo supplemento. (Circ. n. AG.32/3100/1 dell'11-2-63).

AMMISSIONI NELLA CASA DI RIPOSO

Il Comitato Amministratore dell'Opera di Previdenza per il Personale delle F.S., ha ripreso in esame le « Norme di ammissione » alla Casa di Soggiorno, e riconosciuta l'opportunità di un allargamento, nel senso di estendere l'assistenza anche alle coppie di coniugi che dimostrino di avere mezzi sufficienti per pagare le prescritte rette, ha approvato la seguente disposizione, che integra quelle già stabilite a suo tempo: « Possono essere ammesse nella Casa di Riposo anche le coppie di coniugi che dimostrino di avere mezzi sufficienti per pagare le prescritte rette, restando inteso che, qualora in prosieguo di tempo il numero delle domande dovesse aumentare, sarà data la precedenza a quelle riferentisi ai dipendenti a riposo soli ed alle vedove sole ». (Circ. n.P.OP/0111/1493/A. 116/11-A del 26-4-63).

ARRIVA SUBITO • NON SPORCA LE PENTOLE • DURA PIU' A LUNGO • E' USATO DA PIU' DI TRE MILIONI DI FAMIGLIE

4 RAGIONI PER PREFERIRE **Agipgas**

il gas liquido del sottosuolo italiano

DLF D

Il XII Campion

In un 1° maggio splendente di sole e nella atmosfera festosa che sempre caratterizza le nostre manifestazioni sportive, si è svolto nel moderno stadio S. Giuliana di Perugia il « XII Campionato Nazionale di Atletica Giovanile ».

Quest'anno il Campionato si è articolato secondo la nuova formula che — in sostituzione del Triathlon, Tetrathlon, Mezzofondo — prevede l'effettuazione delle gare sulla base delle categorie di concorrenti, suddivisi in Allievi e Juniores-Seniores.

Impeccabile, come nelle previsioni, l'organizzazione tecnica e logistica della manifestazione, curata direttamente dall'Ufficio Centrale Dopolavoro in collaborazione con i Dirigenti sportivi dei Dopolavoro di Foligno e di Perugia.

La cerimonia ufficiale della premiazione, svoltasi alla presenza delle maggiori Autorità locali e ferroviarie, ha avuto luogo nel salone dell'Albergo Umbria di Foligno.

In apertura della cerimonia il Vice Dirigente dell'Ufficio Centrale Dopolavoro Dott. Milone, ha rivolto ai giovani atleti ed agli organizzatori calde parole di elogio e di incitamento.

Ed ecco i risultati del Campionato:

CATEGORIA « ALLIEVI »

Salto in alto

1) Orzetti Remo, DLF Roma, 1,60, p. 7 - 2) Carpi Angelo, DLF Bari, 1,50, p. 5 - 3) Marchetti Ilario, DLF Terni, 1,30, p. 4.

Lancio del giavellotto

1) Ciappini Angelo, DLF Messina, 42,77 - 2) Pellorca Giorgio, DLF Roma, 40,58 - 3) Cagiano Raffaele, Bari, 30,88.

Salto in lungo

1) Angeli Alberto, DLF Foligno, 5,32 - 2) Frateani Lucio, DLF Foligno, 5,14 - 3) Panelli Antonio, DLF Foggia, 4,74.

Lancio del peso (Kg. 5)

1) Gentile Luciano, DLF Foggia, 12,49 - 2) Cozzoli Walter, DLF Bari, 12,29 - 3) De Mori Giuseppe, DLF Verona, 10,83.

Corsa piana m. 80

1) Ciampa Alfonso, DLF Napoli, 9"6 - 2) Zazza Ermando, DLF Roma, 9"8 - 3) Ruffelli Enzo, DLF Roma, 9"9.

Corsa piana m. 1200

1) Ventira Valores, DLF Bologna, 3'32"7 - 2) Donati Giuseppe, DLF Foligno, 3'33"1 - 3) Barbone Michele, DLF Bari, 3'42"2.

LF DLF DLF

ato giovanile di atletica leggera

Corsa piana m. 250
1) D'Angelo Salvatore, DLF Napoli, 31"9 - 2) Scarpa Gianni, DLF Mestre, 31"9 - 3) Parente Raffaele, DLF Bari, 32".

CATEGORIA « JUNIORES-SENIORES »

(fino al 20° anno di età)

Lancio del disco
1) Schepici Giovanni, DLF Messina, 37,62 - 2) Simonelli Pasquale, DLF Foggia, 32,66 - 3) Vitali Arturo, DLF Milano, 32,50.

Corsa piana m. 3000
1) Finelli Renzo, DLF Bologna, 9'05" - 2) Dolente Giuseppe, DLF Pescara, 9'36"8 - 3) Barreca Giuseppe, DLF Reggio Calabria, 9'49".

Salto in alto
1) Follis Marcello, DLF Asti, 1,90 (nuovo record ferroviario) - 2) Andrichetti Tiziano, DLF Verona, 1,85 - 3) Bonetti Roberto, DLF Firenze, 1,80.

Corsa piana m. 400
1) Gubbini Nazzareno, DLF Foligno, 54"2 - 2) Giostrelli Francesco, DLF Verona, 54"6 - 3) Vasapolli Gaspare, DLF Verona, 55'3.

Lancio del giavellotto
1) Vecchietti Roberto, DLF Milano, 54,61 - 2) Scheppici Giovanni, DLF Messina, 48,70 - 3) Andrichetti Tiziano, DLF Verona, 46,08.

Corsa piana m. 800
1) Santi Adolfo, DLF Milano, 2'05" - 2) Pozzoli Ernesto, DLF Milano, 2'06"6 - 3) Anzini Fortunato, DLF Reggio Calabria, 2'10"6.

Corsa piana m. 100
1) Vagnoli Giorgio, DLF Roma, 11"5 - 2) Brizzi Giampiero, DLF Foligno, 11"8 - 3) Natali Carlo, DLF Firenze, 11"9.

Salto in lungo
1) Bellani Severino, DLF Mestre, 6,21 - 2) Pedersani Leonardo, DLF Bologna, 6,20 - 3) Carboni Gaetano, DLF Ancona, 6,07.

Staffetta 4 x 100
1) Dopolavoro Ferroviario Firenze, 46"4 - 2) Dopolavoro Ferroviario Roma, 47"3 - 3) Dopolavoro Ferroviario Bari, 47"7.

CLASSIFICHE GENERALI

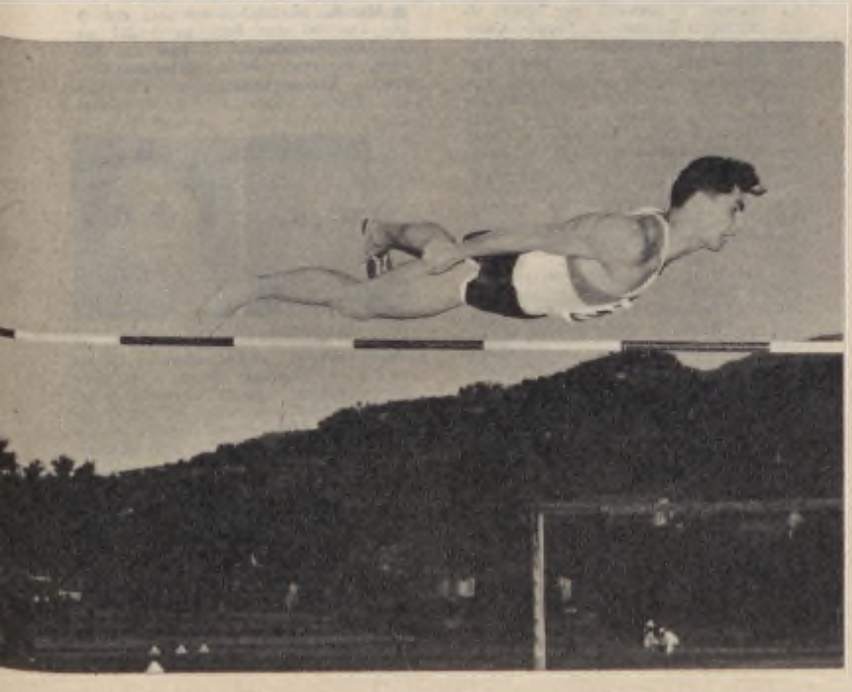
Per Dopolavoro

1)	DLF - ROMA	p.	46
2)	DLF - BARI	»	36
3)	DLF - MILANO	»	35
4)	DLF - FOLIGNO	»	32
5)	DLF - FIRENZE	»	25
6)	DLF - VERONA	»	25
7)	DLF - MESSINA	»	23
8)	DLF - BOLOGNA	»	21
9)	DLF - NAPOLI	»	21
10)	DLF - FOGGIA	»	21
11)	DLF - R. CALABRIA	»	16
12)	DLF - MESTRE	»	14
13)	DLF - ANCONA	»	13
14)	DLF - PESCARA	»	8
15)	DLF - ASTI	»	7
16)	DLF - TERNI	»	6
17)	DLF - TORINO	»	4
18)	DLF - AGROPOLI	»	4
19)	DLF - VICENZA	»	—
20)	DLF - SULMONA	»	—
21)	DLF - SALERNO	»	—

Per Compartimenti

1)	ANCONA	punti	59
2)	BARI	»	57
3)	ROMA	»	46
4)	MILANO	»	35
5)	VERONA	»	25
6)	FIRENZE	»	25
7)	PALERMO	»	25
8)	BOLOGNA	»	21
9)	NAPOLI	»	21
10)	R. CALABRIA	»	20
11)	VENEZIA	»	14
12)	TORINO	»	11

A. F.



Saluto di commiato all'ing. Giannone

La sala del Cinema-Teatro del D.L.F. non è stata sufficiente per contenere la massa dei ferrovieri che hanno voluto porgere il saluto di commiato al Direttore Compartimentale, ing. Giannone, nel momento in cui prendeva ufficialmente congedo dalla nostra grande famiglia.

Il Direttore Generale, dr. Renzetti, accompagnato dal Vice Direttore Generale, ing. Fienga, dal Direttore del Servizio Personale, ing. Valdivieso e dall'ing. Ciocia in rappresentanza del Servizio Materiale e Trazione, ha voluto essere presente alla manifestazione, svoltasi in un clima di affettuosa cordialità e di autentica commozione.

L'ing. Giannone è stato per più di 30 anni tra i ferrovieri del Compartimento di Trieste; e negli ultimi sei alla massima dirigenza. Ha vissuto in mezzo a loro periodi difficili e periodi felici, ne ha condiviso le ansie, le speranze e le preoccupazioni in momenti spesso drammatici. Tutto ciò ha ricordato ai presenti l'ing. Spaccini, Capo della Divisione Movimento, che ha in particolare sottolineato la nobiltà d'animo dell'ing. Giannone e la sua competenza professionale, che gli hanno meritato l'affetto e la stima più profonda da parte di tutti i collaboratori.

I ferrovieri triestini hanno poi fatto omaggio all'ingegner Giannone di tre album di foto che sintetizzano i momenti salienti della sua attività nel Compartimento.

Il Direttore Generale, dopo aver porto gli auguri dell'Amministrazione Centrale e del Ministro dei Trasporti, ha offerto all'ing. Giannone, visibilmente emozionato, una medaglia d'oro dell'Azienda ferroviaria.

« Voci della Rotaia » si unisce ai ferrovieri del Compartimento di Trieste nel porgere il saluto di commiato all'ingegner Giannone, ed augura all'alto funzionario lunghi anni di serenità.

L. DE LEONARDIS

Convegno sindacale a Livorno

Organizzata dal Sindacato Ferrovieri Italiani, ha avuto luogo a Livorno una « Assise nazionale delle libertà », nel corso della quale sono stati dibattuti vari problemi sui diritti sindacali.

Nella sua relazione introduttiva il Segretario Nazionale dello S.F.I., Giuseppe Di Blasio, ha precisato gli scopi del Convegno ed ha sottolineato l'importanza della funzione dei sindacati nel moderno mondo del lavoro, ai fini del progresso economico e civile della società.

I concetti che hanno formato argomento di discussione nel corso dei vari interventi sono stati riepilogati nel documento conclusivo del convegno denominato « quaderno dei diritti democratici dei lavoratori delle F.S. ». In esso oltre alla rivendicazione sul diritto di sciopero sono contenute richieste riguardanti l'ampliamento delle attività sindacali in materia di riunioni del personale e di propaganda scritta e orale negli impianti. Quanto all'incremento della funzione dei sindacati in seno all'Azienda delle F.S. il «quaderno» prospetta l'opportunità che i rappresentanti del personale collaborino attivamente alla soluzione dei problemi attinenti alla politica economica dei trasporti e alla organizzazione tecnico-amministrativa aziendale. Nel documento viene anche affermato il principio che ai sindacati dovrebbe essere reso possibile l'intervento nella contrattazione di tutti gli aspetti del rapporto di lavoro dei ferrovieri a cominciare dalla assunzione fino al collocamento in quiescenza.

A. D'ERRICO

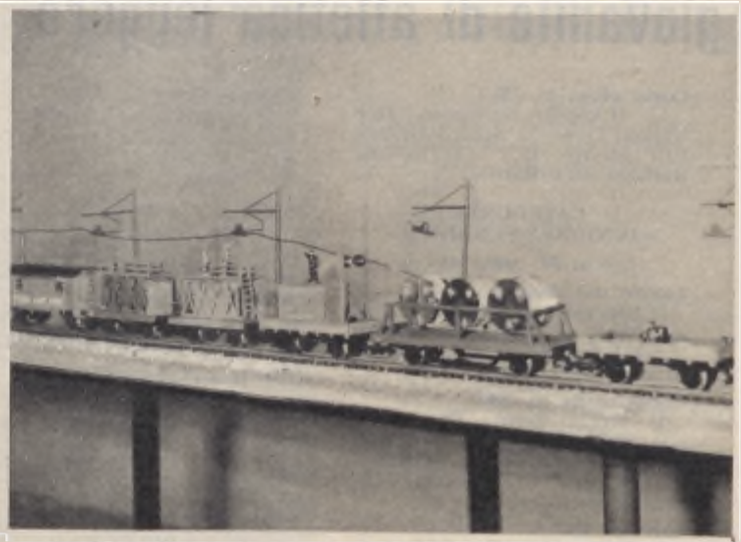
Per venire incontro al desiderio espresso da un gruppo di studenti del Collegio Universitario di Torino, la Direzione Generale dell'Azienda, in collaborazione col C.I.F.I., ha organizzato un ciclo di conferenze destinate ad illustrare l'attuale situazione dei trasporti ferroviari.

La prima conferenza è stata tenuta il mese scorso nella sala del Collegio Ingegneri Ferroviari di Torino P.N. dal Direttore Compartimentale ing. Giuseppe Funghini. Dopo la chiara esposizione dei problemi ferroviari piemontesi, l'ing. Funghini ha illustrato in particolare la situazione della linea Limone-Ventimiglia, della quale ora, unanimamente, si auspica il ripristino.

E' seguito un vivace colloquio con gli studenti, che si sono dimostrati appassionati studiosi dei problemi dei trasporti su rotaia. Sono stati così affrontati i più diversi argomenti: efficienza, comfort, velocità, sicurezza dei treni, facilitazioni di viaggio per gli studenti, collegamenti più rapidi fra Sud e Nord, ecc.

La riunione è terminata con un cordiale arrivederci alle altre conferenze, che saranno tenute, nel corrente mese di maggio, dall'ing. Palladini, Direttore Compartimentale di Genova e dai Direttori Centrali ingg. Maroni, Prunas e Camposano.

C. PARLATO



Alla presenza dei rappresentanti della nostra Azienda, di altre Ferrovie in concessione e con l'intervento di numeroso pubblico, è stata inaugurata la IV Mostra di Fermodellismo a cura del G.R.A.F. (Gruppo Romano Amici della Ferrovia). Rispetto alle precedenti edizioni, c'è quest'anno una decisa prevalenza dei modelli integralmente autocostruiti sui «pezzi» da collezione col risultato di un miglioramento qualitativo della Mostra, sia pure a lieve pregiudizio della varietà.

Notevoli, per complessità di esecuzione e la dovizia di particolari, un treno cantiere per l'iniezione delle traverse ed uno per la elettrificazione delle linee, costruito dal geom. Mario Gonnelli; una locomotiva «746» realizzata in ottone e metalli pregiati dal sig. Giovanni Del Priore; una ricca serie di nostre locomotive elettriche ed a vapore, dalle «835» alle «685», dalle «626» alle «428», in parte costruite e in parte elaborate dai sigg. Trotti e Tamilio. Non mancano opere di giovanissimi come Mario Gonnelli di nove anni, che espone una graziosa «rimessa per locomotive» e fa spicco anche un rappresentante del sesso gentile, la signorina Anna Maria Mauretti con una suggestiva elaborazione della «Rocket» di Stephenson. Belle foto di plastici e pubblicazioni italiane ed estere corredano l'interessante rassegna.

D. LOFFREDO

ANCONA

Red. Dr. A. Rosso T. 370

● **Con l'intervento** del Vice Direttore Generale, dr. Santoni Rugiu, del Direttore Compartimentale, ing. Capuano, del Capo dell'Ufficio Centrale del D.L.F., avv. Cutrona, di Autorità civili e militari locali e di molti ferrovieri, è stato inaugurato a Terni il nuovo cinematografo del Dopolavoro, sorto per iniziativa del Consiglio direttivo dell'Ente e con il fattivo interessamento ed il cospicuo contributo finanziario del D.L.F. Centrale. Il locale è stato benedetto dal Vescovo; hanno fatto seguito brevi discorsi delle massime autorità ferroviarie che hanno posto in rilievo gli scopi ricreativi, culturali ed assistenziali cui tende quotidianamente il nostro Dopolavoro. E' seguita la proiezione di alcuni interessanti documentari forniti dal Reparto Cinema del Centro Relazioni Aziendali.

● **Nella ricorrenza della Pasqua**, il Cappellano Compartimentale padre Oddo Tesei, ha celebrato la Messa nella Cappella di via S. Margherita, alla presenza di funzionari, agenti e familiari. Analoghe cerimonie religiose si sono svolte nei principali centri ferroviari del Compartimento anconetano.

● **Per limiti di età** hanno lasciato il servizio, salutati con affetto da superiori, dipendenti ed amici il Capo Stazione Pr.le cav. Ercole Ragnetti, Titolare di Jesi; il Capo Stazione Pr.le Domenico Cannarsa di Perugia; il Controllore Viaggiante Pr.le Angelo Mordibelli di Ancona e il Capo Stazione Pr.le Francesco Lesti di Civitanova Marche. A tutti l'augurio cordiale di «Voci».

● **Cicogna Express:** Paolo e Maurizio, due amori di gemelli, sono venuti a rallegrare la casa del manovale Enzo Petroni della stazione di Terni; Marino, al Macchinista di 1.a cl. Roberto Pasqualini del Deposito Locomotive di Ancona. Felicitazioni e auguri.

BARI

Red. Dr. N. Zingarelli T. 302

● **Nel Quartiere «Picone»** di Bari, in fase di espansione, è stato recentemente aperto un nuovo negozio de «La Provvida». Alla cerimonia inaugurale sono intervenuti il Direttore Compartimentale, ing. Cossu, il Capo Reparto Provvida, dr. Chimienti, nonché funzionari ed invitati.

● **Il dr. Attilio Lobello,** Ispettore Capo della Divisione Movimento, ha lasciato il servizio per limiti di età. Anche il Titolare di Foggia, Capo Stazione Sovrintendente, cav. Alfredo Romantini, si è accomiatato dai collaboratori e dal personale di stazione per la quiescenza. E' stato calorosamente salutato e gli è stata donata un'artistica pergamena ricordo ed una medaglia d'oro. A sostituire il cav. Romantini è stato designato il Capo Stazione Superiore Ardito Mori, proveniente da Ancona. Anche il Capo Tecnico Pr.le Antonio Napolitano, dirigente l'Officina Veicoli di Foggia ha lasciato il servizio per limiti di età, come pure i seguenti Agenti: il Capo Stazione Pr.le Michele Basanisi di Bari Marittima, il Capo Deposito Pr.le presso la Divisione Trazione Pietro Cimmarusti, il Coadiutore Pr.le della Divisione Movimento Emilio Parrella, il Capo Squadra della Linea del 30. Tronco di Francavilla Fontana Raffaele Chiarura, l'Operaio qualificato della Squadra Apparati Centrali di Bari Nicola Caradonna e il Manovale del Deposito Locomotive di Taranto Nicola Calò. A tutti il nostro affettuoso e fervido augurio di ogni bene e di lunga e felice quiescenza.

● **E' stato testè promosso** Segretario Superiore il dr. Donato Di Giulio, dirigente del I Gruppo Avanzamenti della Segreteria Compartimentale. Vive felicitazioni.

● **Marcia nuziale:** Attorniati dai figli, tra cui due Funzionari del nostro Compartimento (il cav. dr. Ercole, Ispettore Pr.le, Delegato Contratti Compartimentaleed il cav. dr. Enrico, Ispettore Pr.le, Capo.

Riparto Movimento a Taranto) e da molti nipoti, l'ex-Conduttore Capo di 1.a cl. Pasquale Bruno e la gentile Consorte signora Carmela D'Armento, hanno celebrate le nozze di diamante. Alla coppia felice le nostre felicitazioni ed i più cordiali auguri.

* * *

Apprendiamo con vivo piacere che il nostro collega cav. dr. Nicola Zingarelli, Redattore di «Voci» e Capo della Segreteria Compartimentale di Bari, è stato promosso Ispettore Capo. All'amico carissimo Nicola, decano dei Corrispondenti, i rallegramenti affettuosi del corpo redazionale e del nostro Periodico.

BOLOGNA

Red.: Cav. A Sensi T. 3350

● **I ferrovieri bolognesi** hanno santificato la Pasqua negli Impianti O.M.R., D.L. Bol. C.le e Officina Nazionale I.E. Il sacro Rito ha avuto folta corona di maestranze e dirigenti negli ambienti di lavoro.

● **Quaranta partecipanti** ai corsi per alte dirigenze aziendali dell'ferrovie inglesi stanno visitando gli impianti più importanti delle ferrovie europee. In Italia essi si sono soffermati in particolare a Bologna, dove hanno visitato con il C.T.C. dell'intero nodo e lo Scalo smistamento di S. Donato.

● **Un saluto augurale** al dott. Alberto Mastrini, Ispettore Capo collocato a riposo e tornato definitivamente nella Capitale dalla quale era giunto due anni e mezzo or sono per dirigere la Segreteria Compartimentale. Felicitazioni ed auguri all'avv. Aurelio Giacomini, l'Ispettore P.le che da tanti anni fa parte della Segreteria, chiamato a succedergli nell'importante dirigenza.

● **Salutiamo chi va a riposo:** Giuseppe Cappelletti, Op. q. I.a, 11.a Zona IE; Bartolomeo Roi, Appl. capo Div. Lav.; Giovanni Bonduà, C. St. p.le Bol. C.; Aderito Corazza, C. St. p.le DC Bol.; Raffaele Rincassaglia, Fren. DPV Faenza; Eriberto Paltrinieri, C. St. sup. Reggio E.; Antonio Tavoni, Macch. I.a DL Bol. C.; Tolmino Giovagnoli, Man. DL Bol. C.; Riccardo Cappelletti, Op. q. I.a DL Bol. C.; Oreste Ambrosani, Op. q. I.a DL Rimini; Paolo Dall'Agata, Csq. linea tr. 26; Franco Mulazzani, C. St. Ravenna; Giuseppe Zanforlin, Ass. viagg. DPV Rovigo; Valerio Dazzi, Csq. Manovr. Parma; Maurizio Tripaldi, C. St. p.le Fidenza, Valter Ferlito, Appl. p.le Div. Mov.; Arcangelo Zannini, Man. Ferrara. A tutti gli auguri fervidi di « Voci ».

CAGLIARI

Red.: Dr. A. Luchi T. 56673

● **Sono entrati a far parte** della famiglia ferroviaria sarda: l'Assistente di Stazione Celestino Sanna e il Manovale Domenico Atzeni presso la stazione di Oristano; il Manovale Pasquale Fozzi presso la stazione di Pabillonis; l'Assistente di Stazione Antonio Tuveri presso la stazione di Decimomannu e gli Aiuto-Macchinista Giovanni Cuscusa e Filippo Moretti presso il Deposito Locomotive di Cagliari. Auguri vivissimi di buon lavoro.

● **Proveniente dalla Stazione** di Priverno-Fossanova, è giunto a Cagliari il Capo Stazione Principale Alberto Ferrante, il quale compirà il suo esperimento pratico da Revisore Capo presso la locale Divisione Movimento. Il nostro benvenuto.

FIRENZE

(Dal Servizio Mat.le e Trazione)
Red.: Cav. G. Giuliattini T. 3407

● **Apprendiamo con vivo piacere** che il nostro collaboratore Marinaio Giovanni Lo Coco, imbarcato sulla Nave Traghetto « Hermaea » in servizio fra Civitavecchia e Golfo Aranci, è stato recentemente gratificato dal Servizio Materiale e Trazione dell'Azienda con un premio eccezionale, per la intelligente, costante ed efficace propaganda ferroviaria che va svolgendo fra i passeggeri. All'amico Lo Coco i nostri rallegramenti e l'augurio rinnovato di buon lavoro.

● **Maria Cristina Montelatici,** figlia del Segretario Superiore dr. Osvaldo del Reparto Affari Generali della sede centrale del Servizio Materiale e Trazione, ha vinto un premio di I.a categoria nello svolgimento di un tema « contro la bestemmia », riservato agli alunni delle scuole elementari e medie di Firenze. I premi sono stati consegnati, ai concorrenti vincitori, dal Sindaco, on. La Pira, durante una solenne cerimonia che ha avuto luogo nel Salone dei Cinquecento in Firenze. Alla piccola Maria Cristina, « Voci » invia rallegramenti vivissimi.

● **A 80 anni, è deceduto** Paolo Chiorra, padre del Coadiutore Tecnico Capo Carlo Chiorra, della sede centrale del Servizio Materiale e Trazione. Lo scomparso, ex Capo Tecnico di I.a cl. ap., aveva appartenuto al Servizio Impianti Elettrici ove godeva larga stima. Ai familiari, ed in particolare al figlio Carlo, le nostre sincere condoglianze.

● **Il 16 aprile scorso,** nell'antica Basilica di S. Miniato al Monte, in Firenze, è stata celebrata una Messa in suffragio di Carlo Diegoli, figlio del Direttore del Servizio Materiale e Trazione, e dell'amico con lui tragicamente perito durante un viaggio nel Pakistan lo scorso anno. Alla famiglia Diegoli le rinnovate espressioni di cordoglio del nostro giornale.

(Dagli Impianti)

Red.: Dr. A. d'Errico T. 2301

● **Cordialmente salutato da superiori** ed amici ha lasciato l'Azienda per limiti d'età il Capo Stazione Superiore Giuseppe Rocco, titolare della stazione di Firenze Rifredi. Dopo oltre quarant'anni di ottimo servizio è stato pure collocato in quiescenza il Capo Personale Viaggiante Superiore Vasco Maraviglia, titolare del Deposito P.V. di Firenze S.M.N. Ad entrambi giunga gradito il nostro augurio di ottima salute e sereno riposo.

● **I migliori voti augurali** ed un cordiale saluto rivolgiamo anche ai neo pensionati: Capo Stazione principale Vittorio Biasci, di S. Miniato Fucecchio; Applicato Capo Giuseppe Rossi, della Divisione Ragioneria; Macchinista Duilio Polvani, del Deposito Locomotive di Firenze; Macchinista di I.a cl. Quintilio Ghelardini, del Deposito Locomotive di Pistoia; Aiuto Macchinista Alfonso Pini, del Deposito Locomotive di La Spezia; Deviatore Egidio Scafacci, della stazione di Livorno S.M.; Applicato principale Guglielmo Petessi, della Divisione Ragioneria.

● **Anche quest'anno nei vari impianti** del Compartimento è stata solennemente celebrata la Pasqua del Ferroviere. Alla stazione di Pisa Centrale è stata officiata una Messa dall'Arcivescovo Mons. Camozzo, il quale, nella circostanza, ha pronunciato affettuose espressioni augurali ai presenti. A Pistoia il rito è stato celebrato dal Vescovo Mons. Longo Dorni con la partecipazione del Direttore Compartimentale, ing. Cavagnaro, e di un folto gruppo di ferrovieri e loro familiari. Analughe cerimonie hanno avuto luogo, in un suggestivo clima di raccoglimento, presso la stazione di Prato, officiante il Vescovo Mons. Fiordelli, nella Officina Motori di Firenze Romito, nelle Officine Materiale Fisso di Pontassieve, nonché nel Deposito Locomotive di Pisa e nel Magazzino Approvvigionamenti di Firenze, dove la Messa è stata celebrata dal Cappellano Compartimentale Don Renzo Forconi.

● **Un altro nuovo negozio viveri** de « La Provvida » è stato aperto nella zona centrale della città di Livorno. Alla breve cerimonia inaugurale sono intervenuti il Direttore compartimentale, ing. Cavagnaro, ed alcuni funzionari.

● **L'Ingegner Tullio Grimaldi,** vice capo della Divisione Materiale e Trazione di Firenze, è stato trasferito alla dirigenza della consorella di Verona. Al valente funzionario esprimiamo il nostro caloroso saluto ed auguri.

GENOVA

Red.: Geom. A. Battaglia T. 2522

● **Una cerimonia religiosa** si è svolta a Genova Principe in occasione della Pasqua: il Cardinale Arcivescovo, Mons. Siri, ha celebrato la Messa per la ricorrenza della grande festa cristiana e in suffragio dei caduti per la costruzione della galleria di Granarolo.

L'illustre Presule, dopo aver sottolineato il significato della Pasqua e ricordato gli operai caduti, ha benedetto una lapide ricordo posta sul frontone della galleria sottostante il ponte « dei Bianchetti ». Al sacro rito, assieme al Direttore Compartimentale ing. Palladini, hanno partecipato numerosissimi ferrovieri.

● **Alcuni membri partecipanti** ai corsi preparatori per le alte dirigenze aziendali, a cura del « British Transport Staff College », hanno visitato, accompagnati dal Direttore Compartimentale, gli impianti ferroviari della grande Genova e le installazioni portuali, soffermandosi con particolare attenzione alle nuove realizzazioni concernenti la sicurezza e l'armamento. La portata delle opere è stata illustrata ai visitatori — in gran parte funzionari delle ferrovie britanniche e della London Transport — dal Sig. Spengler, rappresentante in Italia delle ferrovie inglesi.

● **Si è spento,** ancora in giovane età, il Capo Tecnico Guido Foco dell'Ufficio Collaudi. Porgiamo alla famiglia le più sentite condoglianze.

● **Marcia nuziale:** Per la gentile signorina Giuliana Marconi e il Capo Squadra Manovratori Antonio Ambrosini; e per la gentile signorina Liliana Spotorno e il Manovale Rinaldo Antonio. Alle due coppie le più vive felicitazioni.

● **Cicogna Express:** Maria Rosa, all'Appligato Gianmino Parmigiani della Segreteria Compartimentale. Congratulazioni ai genitori e tanti auguri alla bimba.

MILANO

Red.: Rag. L. Paina T. 6256

● **Alla biglietteria di Milano Centrale** è stato cordialmente salutato da tutto il personale il Capo Gestione Superiore Luigi Guatteri, posto in quiescenza per limiti di età. All'anziano funzionario gli auguri fervidi di « Voci ».

● **In seguito ad infortunio sul lavoro,** è deceduto alla stazione di Pieve Vergonte il Conduttore Giovanni Feltrin, del Deposito Personale Viaggiante di Domodossola. Ai familiari le nostre profonde condoglianze.

● **In seguito a malore,** a soli 41 anni, è mancato il Macchinista di I.a cl. Elio Barbieri, del Deposito Locomotive di Pavia. Agente molto stimato ed apprezzato dai superiori e colleghi per le sue spiccate doti. Alla famiglia le espressioni di cordoglio del nostro Giornale.

REGGIO CALABRIA — Il Direttore Compartimentale, ing. Abrignani, in visita alla Mostra Compartimentale di disegno infantile.

● **Marcia nuziale:** La signora Enrica Rimoldi Musi, Applicato Pr.le alla Divisione Movimento, ha festeggiato il 25. anno di matrimonio. Colleghe e colleghi rinnovano all'ottima signora le espressioni del loro augurio.

● **Cicogna Express:** Enrica, tanto attesa, è venuta ad allietare la famiglia di Ferdinando Milano, Coadiutore Capo alla Divisione Commerciale e Traffico; Mauro, al Capo Gestione Rino Brambilla della stessa Divisione; Giovanna, a Paolo Biagetti, Revisore Capo della stessa Divisione; Stefania e Laura (gemelle), al Manovale Antonio Leoni della stazione di Milano Farini. Rallegramenti vivissimi.

■ NAPOLI
Red.: Dr. D. Manganelli T. 3271

● **I ferrovieri della sede compartimentale** di Napoli hanno assolto il Precetto Pasquale presso la chiesetta di S. Lucia, presente anche il Direttore Compartimentale, ing. Bastianelli, accompagnato da tutti i Capi delle Divisioni. La Messa è stata officiata da Mons. Savino, della Curia napoletana, assistito dal Cappellano Compartimentale, don Scarpato. Presso il D.L.F. di Cancello tutti i ferrovieri dello Scalo e il personale della Polfer hanno assolto il Precetto Pasquale. Ha officiato don Scarpato il quale, con calde parole, ha illustrato il profondo significato della cerimonia.

● **Gli amici e colleghi** della Segreteria Compartimentale hanno festeggiato, nel corso di una simpatica cerimonia, l'Aiutante Mario Di Leva, in occasione del collocamento a riposo per limiti di età. Ha salutato il neo pensionato il dr. Brancaccio, Capo della Segreteria Compartimentale. Anche il Capo Personale Viaggiante Superiore Mario Gioia, della Divisione Movimento e il Capo Stazione Pr.le Elbano De Nuccio, Titolare del. la stazione di Sarno, hanno lasciato il servizio per limiti di età, calorosamente salutati da superiori, dipendenti ed amici. A tutti l'augurio fervido ed affettuoso di « Voci ».

● **Cicogna Express:** Il Capo Stazione Superiore Antonio Guadalupi, Titolare della stazione di Aversa, annuncia la nascita del nipotino Antonio Bambino. Al nonno felice ed al papà Luigi, Capo Gestione di Napoli Centrale, inviamo i migliori auguri.

■ PALERMO
Red.: G. Caruso T. 649

● **In seguito a gravissimo incidente** è deceduto alla stazione di Palermo Brancaccio il Manovale Giuseppe Sucameli. Ai congiunti le espressioni del nostro sentito cordoglio.

Un momento della cerimonia a Genova P.pe della inaugurazione della lapide a ricordo dei Ferrovieri Caduti durante la costruzione della galleria di Granarolo: il Cardinale Siri si intrattiene con il Sovrintendente Titolare di Principe, commendator Campanini; alla sinistra del Cardinale, il Direttore Compartimentale ing. Palladini. Sotto: i partecipanti ai corsi preparatori per le alte dirigenze aziendali, organizzati dal « British Transport Staff College », accompagnati dal Direttore Compartimentale, visitano gli impianti ferroviari della grande Genova.

● **Il Capo Deposito Superiore** Pasqualino Macaluso, Titolare del Deposito Locomotive di Palermo e la moglie signora Vincenza Labella, hanno celebrato le loro nozze d'argento attorniati e festeggiati da parenti, amici

e conoscenti. Alla simpatica coppia gli auguri cordiali di « Voci ».

● **Cicogna Express:** Maria Carmela, è venuta a rallegrare il fratellino Mimmo ed a rendere felici i genitori. Al collega Domenico Piccolo, Capo Treno di I.a cl. del Deposito Personale Viaggiante di Castelvetrano, alla sua Signora vivissimi rallegramenti e alla piccola Maria Carmela gli auguri fervidi di lieto avvenire.

● **Alla Officina Velcoli** di Messina, organizzata dal Cappellano don Torre, è stata celebrata la Pasqua del Ferroviere, con la partecipazione dei Dirigenti e delle Maestranze. Ha officiato il Vescovo Mons. Canzonieri, che ha rivolto ai presenti parole di elevato spirito religioso.

● **E' stato collocato** in quiescenza per limiti di età, dopo 46 anni di servizio, il Segretario Superiore cav. Beniamino Troisi, anziano della rotaia. Il dr. Cricchio, Capo della Segreteria Compartimentale, ha porto al neo-pensionato il saluto affettuoso dell'Azienda e del personale della Segreteria e gli auguri fervidi di lunga vita felice, a cui si associa anche « Voci ».

● **Sono stati insigniti** della Croce di Cavaliere al Merito della Repubblica l'Ispettore Pr.le dr. Attilio Tomaselli, dirigente il 3. Reparto della Segreteria Compartimentale; l'Ispettore Pr.le ing. Pietro Bazan, Capo dell'Ufficio Collaudi della Divisione Trazione; l'Ispettore Pr.le ing. Giuseppe Crisciune, Capo del Reparto Trazione di Catania; il Capo Deposito Superiore Luigi Rizzo, Titolare del Deposito Locomotive di Catania; il Coadiutore Capo Carmelo Coniglio, Segretario del Capo Reparto Trazione di Palermo e il Coadiutore Capo Antonino Catalano, della Divisione Ragioneria. Rallegramenti.

■ REGGIO CALABRIA
Red.: A. Cremona T. 436

● **L'Associazione Invalidi, Mutilati** e Famiglie dei Caduti delle F.S. ha tenuto l'assemblea generale dei soci nei locali del D.L.F., alla presenza del Direttore Compartimentale, ing. Abrignani, dei rappresentanti Compartimentali dei Mutilati ed ex Combattenti Ferrovieri, della Stampa e dei Segretari dei vari Sindacati. Ha parlato per primo il Presidente locale, sig. Durante, illustrando gli scopi e l'attività dell'Associazione la quale, in meno di tre anni, ha già raccolto oltre tremila adesioni. Seguiva il Direttore Compartimentale, che assicurava il suo particolare interessamento nella soluzione dei vari problemi che interessano l'Associazione. Hanno fatto seguito il Presidente Nazionale dr. Amadori, il dr. Cozzupoli dello S.F.I., il sig. Mammì del SAUFI e il prof. Vigilante, Presidente della Associazione Mutilati di Guerra. Approvato il rendiconto 1962, molti mutilati hanno preso la parola per far presenti al Presidente Nazionale i problemi che attendono una soluzione

● **L'ing. Antonio Bitto,** stimato e colto funzionario della locale Divisione Movimento, è stato recentemente promosso Ispettore Capo Superiore. Rallegramenti ed auguri.

● **Colpito da inesorabile male,** si è spento il cav. Francesco Placanica, Segretario Superiore di I.a cl. a riposo. Ai familiari, ed in particolare ai fratelli dr. Arturo, Ispettore Pr.le della Divisione Commerciale, geom. Giuseppe della Divisione Lavori e rag. Salvatore della Divisione I.E. le più sentite condoglianze da parte di « Voci ».

● **A distanza di mezz'ora** l'uno dall'altro, come al compimento di una vita vissuta insieme, sono deceduti i coniugi Rosa e Giuseppe Barberio, quest'ultimo ex Operaio delle F.S., che appena otto mesi fa avevano celebrato le nozze d'oro, attorniati dagli otto figli e numerosi nipoti. Sincere condoglianze.

● **Binario dieci:** La signorina Maddalena, figlia del Coadiutore Capo Eugenio Armagrande della Divisione Trazione, si è laureata in Economia e Commercio presso l'Università di Messina, svolgendo brillantemente la tesi: « Premessa dell'obbligazione o del fatto del terzo » (art. 1381 c.c.). Relatore, il chiarissimo prof. Vincenzo Trimarchi. Un 110 con lode ha premiato la neo dottoressa, alla quale « Voci » augura una felice carriera.

● **Il Centro Compartimentale R.U.** di Reggio Calabria ha organizzato, nei saloni dell'Hotel Miramare, una riunione riservata ai funzionari direttivi del Compartimento. Hanno partecipato il Direttore Comp.le, ing. Abrignani, tutti i Capi Divisione e buon numero dei Capi Reparto in sede. Ha svolto una brillante relazione il dr. Maschio, Capo della Divisione Commerciale e del Traffico di Palermo e il rev. Padre Messori, animatore del Movimento, ha successivamente intrattenuto l'uditorio sui vari aspetti del problema organizzativo del Movimento stesso.

■ ROMA
(Dai Servizi)

● **Il Segretario Capo** Riccardo Mancini, della Sezione IX del Servizio Approvvigionamenti, ha perso l'adorata Mamma, signora Bianca De Rubertis. Al collega ed ai familiari le nostre sentite condoglianze. (C. C.).

● **Il nostro saluto** ed il nostro augurio all'Applicato Pr.le Michele Cardona, del Reparto Approvv.ti di Roma, collocato a riposo per limiti di età.

● **Un cordiale saluto** al Segretario Salvatore Bevilacqua, che ha lasciato il Servizio Ragioneria perché trasferito al Servizio Approvvigionamenti (Reparto di Roma) ed è entrato a far parte della famiglia dei lettori di « Voci ».

● **Felicitazioni vivissime** all'Ispettore Principale Mario Degli Abbati del Servizio Ragioneria, di recente in pensione, per l'ambita nomina a Cavaliere Ufficiale al merito della Repubblica.

● **Per limiti di età** ha lasciato l'Azienda il Segretario Superiore Guido Nerici. I colleghi del Servizio Ragioneria gli augurano una lunga e serena quiescenza.

In occasione delle nozze del figlio Lamberto, Conduttore del Deposito Personale Viaggiante di Ancona, i componenti la famiglia dell'Applicato Capo Tecnico Archimede Ferraioli, della Divisione Lavori anconetana, si sono ritrovati dopo 26 anni di lontananza. Per l'occasione erano presenti anche il nonno e tre zii dello sposo, anch'essi ferrovieri in quiescenza. Agli sposi i nostri migliori auguri.

● **E' deceduto** il Coadiutore Capo a riposo Amilcare Cataldi del Servizio Ragioneria. Ai familiari giungano le espressioni del più vivo cordoglio da parte dei colleghi, che lo ebbero caro in vita. (C. L.).

● **Binario dieci:** Il collega Segretario Pr.le Antonio Cimino, della Sezione X del Servizio Appr.ti, si è laureato in giurisprudenza presso la Università di Camerino, discutendo col prof. Bussi la tesi in Diritto del lavoro: « La sospensione del rapporto di lavoro ». Vivissimi rallegramenti.

● **Marcia nuziale:** Per Maurizio Napoletano, Segretario presso la Sezione Personale del Servizio Appr.ti e per la gentile signorina Grazia Contadini. Felicitazioni e auguri.

● **Cicogna Express:** Alessandro, al Manovale Mario Vezza della Tipolitografia F.S. Rallegramenti e auguri.

(Dagli Impianti)
Red.: D. Loffredo T. 71290

● **Dopo aver tanto sofferto,** vittima di un male inesorabile, è deceduto lo scorso mese il Verificatore Gidio Cristofaro della Squadra Rialzo e Verifica di Roma Termini. Ai funerali partecipavano i Dirigenti dell'impianto, una rappresentanza della Divisione Materiale e Trazione, i colleghi liberi dal servizio e numerosi altri ferrovieri. La Commissione Interna della Squadra Rialzo e Verifica, a nome del Personale, porge alla famiglia Cristofaro, così duramente colpita, le espressioni di rammarico per la perdita del caro compagno di lavoro. Ai congiunti le condoglianze sincere del nostro giornale.

● **E' pure scomparso** il sig. Salvatore Jannamorelli, padre amatissimo del collega Capo Stazione Pr.le Domenico di Roma Termini. Le nostre affettuose condoglianze.

● **Dopo oltre 45 anni** di lodevole prestazione, ha lasciato l'Azienda per limiti di età, il Sovrintendente Roma Di Biagio, Titolare del Deposito Locomotive di Roma S. Lorenzo. Tutto il personale si è stretto attorno al suo Dirigente, festeggiandolo durante una riunione conviviale in un caratteristico ristorante romano. Al termine del lieto simposio, fra un discorso e l'altro, i presenti hanno offerto all'ottimo funzionario una medaglia d'oro con pergamena, a ricordo del tempo trascorso fra le maestranze del Deposito di S. Lorenzo. Anche « Voci della Rotaia », che ebbe sempre dall'amico Di Biagio prove concrete di cortese collaborazione, gli porge gli auguri sinceri ed affettuosi di lunga e serena quiescenza.

TORINO
Red.: Dr. R. Marello T. 2089

● **Dopo oltre 46 anni di servizio,** ha lasciato l'Azienda per limiti di età, il Capo Stazione Superiore Giovanni Stalla, Titolare di Vercelli. Tutti lo ricordano non soltanto « movimentista » emerito nella Venezia Giulia, in Calabria ed in molti impianti del Piemonte, ma istruttore di corsi, esaminatore in Commissioni d'esami e Titolare di stazioni in espansione, ove si ponevano nuovi problemi di organizzazione, come Trecate, Chivasso ed altre. A Giovanni Stalla il saluto fervido e cordiale dei ferrovieri piemontesi e del nostro giornale, ed al figlio Arrigo, Capo Stazione Pr.le a Novara, l'augurio che l'esempio del valoroso genitore determini una carriera altrettanto brillante.

● **Auspice il Cappellano Compartimentale,** i dipendenti della Officina Materiale Rotabile hanno avuto anche quest'anno la possibilità di adempiere il Precetto Pasquale presso il loro impianto.

● **Il personale della stazione** di Pinerolo ha cordialmente salutato il Capo Gestione Pr.le cav. Mazzino Negri, Dirigente le Gestioni Riunite, collocato a riposo per limiti di età. Al neo-pensionato è stata offerta una pergamena e una medaglia d'oro. Anche il Capo Tecnico Superiore Ernesto Milone, dell'Officina Materiale Rotabile, ha lasciato l'Azienda per limiti di età e di servizio. Ai due anziani della rotaia gli auguri fervidi del nostro giornale.

● **Cicogna Express:** Antonella Giuseppina, ad Angelo Palazzolo, Operaio qualificato di 1.a cl. delle O.M.R. Rallegramenti.

VENEZIA
Red.: F. Poli T. 3209

● **Il personale** della Segreteria Compartimentale, presenti l'ing. Di Rosa e numerosi funzionari di tutte le Divisioni, ha festeggiato il Capo della stessa Segreteria, dr. Gerardo Da Ponte, Ispettore Capo, che è stato collocato a riposo per limiti di età e di servizio. Il Direttore Compartimentale, nel ricordare i 46 anni di benemerita attività dedicata dal festeggiato alla nostra Azienda, ha messo in risalto le doti di cuore e di mente del dinamico funzionario, e nel consegnargli un dono ricordo ha augurato al dr. Da Ponte una lunga e serena quiescenza. Auguri fervidi anche da parte di « Voci ».

● **Binario dieci:** Si è recentemente laureato presso l'Università di Padova in Medicina e Chirurgia Carlo Sadei, figlio del Capo Gestione Pr.le a riposo Carlo, discutendo la tesi « Reumatismo nei bambini » con l'illustre prof. Bentivoglio. Congratulazioni ed auguri.

● **Cicogna Express:** Nerino, al Cantoniere Armando Bertolin del 2. Tronco di Venezia; Federico, all'Operaio di 1.a Alfonso Boldini; Antonella, all'Operaio qualificato di 1.a Danilo Moro della Squadra Rialzo di Mestre; Alessandro, all'Ausiliario Vittorio Marin della Stazione di Padova C.le e Arianna, all'Operaio qualificato di 1.a Ezzelino Puntin della Squadra Rialzo di Venezia. Felicitazioni e auguri.

VERONA
Red. Dr. R. Campagnari T. 2247

● **Cicogna Express:** La casa dell'A. Macchinista T. M. Riccardo Saiani, del Deposito Locomotive di Bolzano, è stata rallegrata dalla nascita della piccola Mara, secondogenita. A papà Riccardo ed alla signora Attilia Melchiori i più vivi rallegramenti e alla piccola Mara gli auguri migliori di lieto avvenire.

SCAMBI DI OSPITALITÀ

● **Ferroviere francese** amministrativo in servizio alla stazione di Tours, Indre et Loire, regione suggestiva, metterebbe a disposizione ferroviere italiano e famiglia — durante estate '63 — camere per 3-4 persone più cucina, servizi e giardino, in cambio similare ospitalità in Italia. La famiglia francese è composta dai genitori e due ragazze di 15 e 11 anni. Scrivere dettagliando circa la composizione della famiglia a: Madame Benoux 3, Impasse Origet - Tours (Indre et Loire - Francia).

Alberghi e pensioni a Lourdes

HOTEL DE ROME - Proprietario Abadie Domec - Prezzi speciali per ferrovieri e familiari - 53, rue de la Grotte.

●

PENSIONE FAMILIARE LLERINS - 51, rue du Bourg - Prezzi modici, buona tavola - Pensione raccomandata - Si parla italiano.

●

HOTEL DECUYER, all'ingresso del Santuario - Hotel e locali St. Charles, 73, bd de la Grotte - Tel. 16-24.

LOURDES

VISITATE LE GROTTE DI

BETHARRAM

ALLA MOSTRA DEL MOBILIO IMEA - CARRARA

L. 62.000 L. 248.000

Aperta anche festivi. Visitatela. Due mesi di vendite speciali per cambio locali. Anche a rate senza cambiali in banca. Consegna ovunque gratis. Preannunciate visita telefono 22.47. Servizio auto stazione. Chiedete catalogo a colori VR/5 inviando L. 200 in francobolli alla MOSTRA DEI MOBILI ETERNI IMEA-CARRARA

Piccolo Galateo

PER LE NOZZE

Nel numero precedente abbiamo parlato dei preparativi delle nozze. Oggi ci soffermiamo sulle modalità della cerimonia e del ricevimento.

E' piuttosto superata, ormai, l'usanza di riunirsi a casa della sposa e quindi accompagnarla in corteo in chiesa. Molto più semplice e simpatico sarà invece recarsi in chiesa direttamente, con un certo anticipo, entrare e prendere immediatamente posto nei banchi, così da essere già disposti in modo da fare ala al passaggio della sposa. Anche i genitori e i testimoni giungeranno alla spicciolata. La madre sarà accompagnata dal padre dello sposo e la madre di quest'ultimo da un parente prossimo o da un fratello di lei. Lo sposo attenderà a lato dell'altare l'arrivo della sposa che verrà accompagnata dal padre, il quale le darà il braccio e sarà alla sua destra.

Alla fine della cerimonia non ci si accalcherà intorno a loro per congratularsi, ma si aspetterà di essere usciti dalla chiesa: gli sposi usciranno per primi, seguiti dai testimoni, dai genitori, quindi dai parenti e dagli amici.

Il ricevimento. - Vi sono varie maniere per festeggiare l'avvenimento. Talvolta si preferisce un ricevimento qualche giorno prima della cerimonia in chiesa, ma è assai più frequente l'usanza di un rinfresco o di un pranzo dopo la benedizione religiosa. La sposa giungerà per prima al luogo dove si terrà il rinfresco: appena arrivata distribuirà alle amiche un fiore del suo mazzo per buon augurio e quindi lascerà mazzo, velo ed acconciatura in un'altra sala. Se si è scelta la formula del pranzo, gli invitati prenderanno posto a piccoli tavoli per quattro o per sei disposti intorno ad una tavola più grande riservata agli sposi, ai testimoni e ai genitori. Lo sposo, che avrà alla sua sinistra la madre della sposa, avrà quest'ultima alla sua destra. Seguiranno dalle due parti i testimoni, alternati con le eventuali sorelle. Il rinfresco in piedi è più semplice e meno impegnativo: un lungo tavolo apparecchiato farà da buffet e gli ospiti si serviranno da soli, aiutati da qualche cameriere. In ambedue i casi il menù sarà composto di piatti freddi e caldi, molto leggeri, accompagnati da vini. Il pranzo o il rinfresco si concluderanno con il taglio della classica torta a vari ripiani e con i brindisi con lo champagne. Inutile dire che si dovrebbe evitare qualunque tipo di discorso. Al massimo, uno dei testimoni potrà rivolgere una breve frase augurale ai due sposi. Questi distribuiranno i confetti, in numero dispari, facendo il giro degli invitati: lui porterà il vassoio e lei li porgerà con un cucchiaio. Quindi se ne andranno alla chetichella, seguiti, poco tempo dopo dagli altri invitati.

Maria PIA

SOLUZIONE COLONNATO

11	S	C	A	R	I	C	A	R	E
10	S	I	C	H	O	C	A	C	R
9	S	M	O	L	Z	I	C	A	R
8	B	A	N	D	I	O	R	R	E
7	C	R	I	S	T	O	B	A	L
6	A	S	T	I	N	E	N	Z	A
5	P	A	T	E	R	N	I	T	A
4	C	L	A	V	I	C	O	L	A
3	A	M	I	R	A	M	E	S	I
2	S	A	L	D	A	T	O	R	E
1	C	R	I	S	T	A	L	L	O

Libreria

Il Dr. Furio DI BELLO valoroso funzionario della Segret. Comp. di Napoli ha dato alle stampe il primo volume di una collana di studi giuridici su materie ferroviarie, dal titolo « Gli accertamenti disciplinari ». L'A. tende a rivalutare le attribuzioni del funzionario inquirente, contro la tendenza a restringerne il compito al solo accertamento dei fatti, e sviluppa tale tesi con indubbia perizia ed attento riferimento alle fonti del diritto vigente e ad una vasta bibliografia. L'interessante pubblicazione si raccomanda in modo particolare all'attenzione di chi sia incaricato di condurre accertamenti amministrativi nel campo disciplinare, ma è altresì consigliabile ai candidati a concorsi ed in genere a chi si interessi allo studio della Disciplina nello S.G.P. — (C.M.).

F. Di Bello: « Gli accertamenti disciplinari » (presso l'A., Via F. Cilea 117, Napoli - pagg. 174, L. 1.200).

I modelli di Mara Bottari

Tailleur primaverile di lana leggera. La giacca in linea diritta è aperta e rimane fermata sui fianchi da due bottoni. La gonna segue il taglio della giacca. Camicetta e basco sono in maglina di seta stampata.

Abito estivo in linea semplice e diritta. Scollatura con spalline. Bolerino corto e aperto sul davanti con motivo di plissé.

Abito di seta in linea molto semplice. Unico particolare è il grande collo a mantellina plissettato. L'abito è allacciato nel dietro.

Filatelia

NOVITA' ITALIANE. - Il Centenario della prima Conferenza Postale Internazionale di Parigi, che venne tenuta nel 1863, è stato ricordato con l'emissione di un francobollo del valore facciale di 70 lire che è stato messo in vendita il 7 maggio. Il francobollo stesso — stampato in rotocalco nei colori blu e verde su carta bianca liscia, filigrana tappeto di stelle, dentellatura 14, formato mm. 40 x 24 — presenta a sinistra la riproduzione di un frammento di francobollo nel quale compare il « corno di Posta » ed a destra il globo terracqueo.

Non si conosce ancora la data di emissione della prevista nuova serie dedicata alla Croce Rossa.

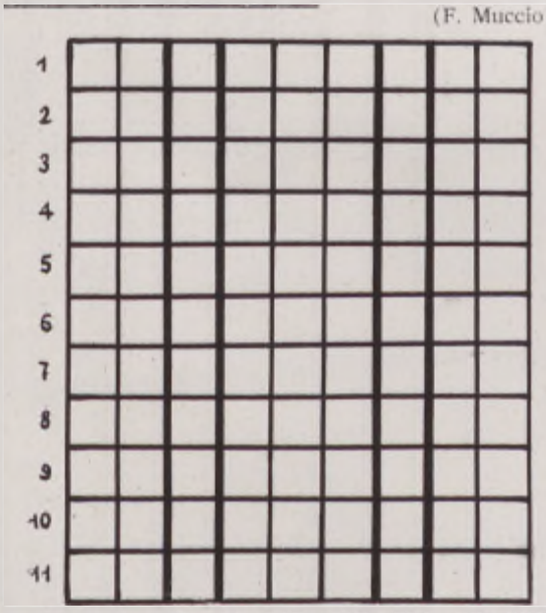
NOVITA' DELLA CITTA' DEL VATICANO. - Il giorno 8 maggio è stata emessa una serie speciale di francobolli dedicata al conferimento del noto premio « Balzan » della Pace a S.S. Giovanni XXIII. Detta serie è composta di due valori a soggetto uguale (L. 15 e L. 160) che raffigurano il Sommo Pontefice, con mozzetta e stola, assiso sul trono. I francobolli sono stati stampati in rotocalco nel senso verticale dall'Istituto Poligrafico dello Stato Italiano su carta bianca nel formato di mm. 24 x 40, filigrana « chiavi decussate ». Recano entrambi la scritta in latino: « Joannes XXIII P. M. Pacis Balzaniano Proemio Ornatus A. MCMLXIII ».

La prossima emissione del Vaticano sarà dedicata ai Santi Cirillo e Metodio, sacerdoti greci che evangelizzarono i popoli slavi. S. Cirillo fu l'ideatore dell'alfabeto « Cirillico » e tradusse per primo la Bibbia in lingua paleoslava.

Dino BONCOMPAGNI

Colonnato

(F. Muccio)



A, AM, BAL, BAN, CA, CAR, CAR, CLA, CO, CRI, CRI, DA, DI, LA, LO, MI, NEN, NI, PA, RAR, RE, RE, RE, RI, SAL, SCA, SCHIOC, SI, SMOL, STAL, STI, STO, TA, TER, TO, TO, VI, ZA, ZI.

Nelle colonne a bordo ingrossato si leggerà, a soluzione ultimata, un noto proverbio (Soluz. a pag. 26)

1) Vetro pregiato; 2) Serve a riunire due parti metalliche; 3) Il verbo della vanitosa; 4) Osso della spalla; 5) La acquista il neo genitore; 6) Continenza, ritegno; 7) Città sul Canale di Panama; 8) Leggeva... a suon di tamburo; 9) Rompere in più pezzetti (tr.); 10) Il verbo... della frusta (tr.); 11) Svuotare, liberare un veicolo.

Umorismo

Ma come, Arturo? Hai viaggiato in vagone letto e sei così affaticato?

PRIMA DELL'ERA DEL VAPORE

VOCI DELLA rotaia

Visione notturna della Stazione di Torino Porta Nuova

(Servizio a pag. 6) Foto Resta

VOCI DELLA
rotaia

Roma S. Lorenzo: Cittadella e frontiera commerciale

Anno VI N. 6 - GIUGNO 1963

FRANCIA	0,40	NF	LIRE
BELGIO	4	Fr.	
SVIZZERA	0,30	Fr.	40

VOCI DELLA rotaia

ANNO VI - N. 6 - GIUGNO 1963

PERIODICO MENSILE

Sped. Abbon. Post. Gr. III

Direzione, Redazione, Amministrazione, Pubblicità: Piazza della Croce Rossa - Roma - Telefono TETI: 861.312.

Direttore Responsabile: Mario Pellegrino - **Redazione:** Alberto Ciambricco (Redattore-capo), Mario Alberto Tuninetti, Mario Casacci.

Il materiale, pubblicato o no, non si restituisce. La proprietà letteraria ed artistica è riservata. La direzione non è impegnata dalle opinioni espresse negli articoli firmati.

Stampatore: ROTOCOLOR - Via Tiburtina 1094 - Roma - Tel. 419.440. Registrato al Tribunale di Roma con D. n. 6041 del 9-11-1957.

ABBONAMENTI ANNUI

« VOCI DELLA ROTAIA »: Italia L. 400 - Francia NF 5 - « VOCI DELLA ROTAIA » e « LA VIE DU RAIL »: Italia L. 5.600 - Francia NF 30 - Belgio Fr. 435. I relativi versamenti devono essere effettuati sul C/C postale n° 1/28424, intestato a: Servizio Ragioneria F.S. - Periodico Aziendale « Voci della Rotaia » - Direzione Generale F.S. - Roma.

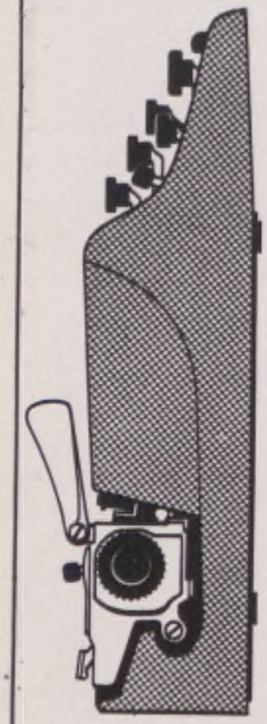
ALTRE PUBBLICAZIONI FERROVIARIE

BOLLETTINO FFS (Ferrovie Federali Svizzere) in lingua italiana Fr. s. 8 (L. 1220). Il relativo versamento deve essere effettuato con vaglia postale intestato alla Amministrazione di « Voci della Rotaia », Periodico Aziendale F.S. - Piazza Croce Rossa, Roma; oppure, direttamente, a mezzo vaglia postale internazionale, intestato a: Segretario Generale F.F.S. Cheques Post 4950, Berna (Svizzera).

IN COPERTINA

Uno scorcio dello scalo merci di Roma S. Lorenzo. Lo scalo registra un movimento intenso, in costante aumento, spesso frenato dalle complesse procedure delle operazioni doganali. (Vedere art. alle pagg. 10-12).

(Foto Marinelli)



PROVARE UNA PORTATILE VUOL DIRE

osservarne le dimensioni e il peso
saggiare la scorrevolezza del carrello
sentire come scattano i suoi tasti
contare il numero dei suoi servizi
assicurarsi se è robusta o no
analizzare la chiarezza dei segni
verificare l'allineamento delle righe
controllare se scrive anche inclinata
guardare se le copie sono nitide
sperimentare tutti i suoi comandi
vedere se entra ed esce facilmente dalla sua valigetta, **domandare** quanto costa - e alla fine
ACQUISTARE UNA
LETTERA 22

Olivetti
Lettera 22
Prezzo lire **42.000** + I.G.E.

Lettere al Giornale

Come una elegante Pensione il Dormitorio di Brescia

Desidero esprimere un grazie tramite il nostro Giornale alla sig.ra Paola Conti del Dormitorio P.V. di Brescia.

Sin dal lontano '43, quando ero ancora A. Macch. sedicenne, notai con piacere l'ordine e la pulizia che regnava in quei locali. In quei tempi c'era la trazione a vapore e la tenuta di lavoro del personale di macchina recava abbondanti tracce di polvere di carbone e di olio: mantenere la pulizia nel dormitorio era davvero una fatica improba.

Ed oggi che quei locali sono stati rinnovati si ha la sensazione di entrare in una buona pensione: tutto è lindo, ordinato e dovunque si nota uno sforzo per rendere l'ambiente più accogliente: basti ricordare le piante rampicanti lungo le scale, i vasi di foglie verdi sui pianerottoli. Serramenti, vetri, lettini, stuoino, materassi, coperte, insomma tutto il corredo delle camere rivela la meticolosa cura che il personale femminile diretto dalla signora Conti dedica alle pulizie. Insomma, un esempio da seguire da parte di tutti coloro che hanno in cura i dormitori del nostro Personale.

Io credo che alla signora Conti ed alla sua collaboratrice sig.ra Bettina, la nostra Amministrazione dovrebbe rilasciare un attestato di benemerenza.

Angelo Dozio

Manovali delle piccole stazioni

Cara « Voci »,

sono un manovale in servizio presso la stazione di Conselice fin dal 1945 e vorrei porre alla tua benevola attenzione un quesito che tanto sta a cuore a tutto il personale della nostra categoria.

Nelle piccole stazioni, è risaputo, il manovale deve adempiere ai più svariati servizi: dalla manovra al servizio scambi, dal carico e scarico dei colli, alle pulizie dei locali della stazione, tutti quei servizi, insomma, che, in altre stazioni, svolgono i manovali, i deviatori, i manovratori.

Ora la stazione di Conselice è sì una piccola stazione, ma trovandosi in un centro ortofrutticolo, spedisce in media circa duemila carri di derrate alimentari all'anno. Data questa circostanza, i servizi di manovra e scambi sono abbastanza rilevanti e l'agente in servizio è sempre solo perchè un solo agente è assegnato ad ogni turno. Ora se al manovale delle grandi stazioni è concesso di avanzare di grado e di passare manovratore o deviatore, con un adeguato aumento di stipendio, perchè non si fa nulla affinché anche i manovali delle piccole stazioni possano migliorare e passare manovratori, deviatori?

Molte stazioni sono dirette da Capi Stazione Principali, quando la pianta prevede la dirigenza di un agente col grado di alunno o Capo Stazione.

Perchè allora un manovale non può passare Deviatore o Manovratore pur prestando servizio nelle piccole stazioni?

Non sempre il manovale, per avanzamento di carriera, può trasferirsi quando ha una famiglia, un alloggio assicurato, dei figli già avviati ad un lavoro nel piccolo centro ove risiede.

Per quanto a mia conoscenza, tutti i sindacati si sono disinteressati della categoria dei manovali.

Fiducioso che questa lettera trovi benevola comprensione nei Dirigenti della nostra Azienda, porgo cordiali saluti.

Dante Zappi
Stazione Conselice

Bandi di concorso

Egregio Direttore,

sono un abbonato del nostro giornale e posso dirvi che lo trovo molto interessante.

Però, a mio parere, manca una rubrica importante: quella relativa ai concorsi nelle Ferrovie dello Stato.

Perchè non si riserva una pagina per pubblicare tutti i bandi di concorso?

Sebastiano Santonocito
Via Acquedotto Greco, 242 - Catania

N.d.R. — Nella rubrica « Notiziario di Villa Patrizi » noi segnaliamo tutti i concorsi di cui l'Azienda ha approvato l'effettuazione. La pubblicazione dei relativi bandi non sarebbe invece utile perché — data la nostra Periodicità mensile — risulterebbe quasi sempre fuori tempo rispetto ai termini stabiliti per la presentazione delle domande di ammissione ai Concorsi.

Vetture declassate

Egregio Direttore,

la « Tribuna del Mezzogiorno » quotidiano di Messina e della Calabria, ha pubblicato una lettera a firma di alcuni dettori dal titolo « Vetture declassate e diritti dei viaggiatori ». In sostanza i lettori lamentavano il fatto che spesso, pur avendo pagato il biglietto di 1ª classe, sono stati costretti a viaggiare in piedi perché le vetture di 1ª classe sono state declassate e quindi occupate dai viaggiatori di 2ª classe.

Ora, secondo me, queste critiche potrebbero essere evitate lasciando in ogni caso, a disposizione dei viaggiatori muniti di biglietto di 1ª classe, due o tre compartimenti al centro della vettura.

Ritengo che anche sul piano psicologico, un tale accorgimento possa dare ai viaggiatori di 1ª classe la soddisfazione che meritano; servirà a convincerli che, nello stesso momento in cui abbiamo favorito gli altri viaggiatori, non ci siamo dimenticati dei loro diritti e che abbiamo fatto il possibile per salvaguardarli.

Giovanni De Santis
Capo Tecnico P.le
Officine Veicoli (Messina)

Il "Parroco del mondo„

Sono passati appena otto mesi da quando i ferrovieri italiani ebbero la ventura e il privilegio di trasportare a Loreto e ad Assisi Giovanni XXIII in pellegrinaggio d'amore e di pace, ed il ricordo festoso si è mutato in commosso rimpianto.

Il Suo nome non resta legato soltanto alle azioni del Suo Pontificato e a quella deferenza e prestigio che i successori di Pietro hanno sempre riscosso dovunque, ma ad un fenomeno di affetto e di umana — se pur devota — simpatia, che per spontaneità, ampiezza e universalità non trova termini di paragone.

Asceso alla Cattedra di Pietro in un difficile momento delle relazioni fra i popoli, il Papa bergamasco si era fatto apostolo della generale intesa nella pace di Cristo.

Quello che allora sembrò incantevole candore, si rivelò poi per illuminata intelligenza: ed Egli apparve non « profeta disarmato », ma vero Padre comune, formidabilmente armato di una bontà più potente degli ordigni spaziali, più convincente e risolutiva delle testate nucleari. Con la buona volontà — Egli diceva — si disarmano anche gli spiriti più accesi, si affratellano gli uomini, si assicura la pace. Nella tolleranza reciproca, nella comprensione, nell'elevazione, Giovanni XXIII trovò i motivi del suo apostolato e per questo, senza dimenticare d'essere il Capo riconosciuto di una grande Chiesa, seppe elevarsi al di sopra di tutte le confessioni, di tutte le credenze, di tutte le divisioni umane, per attingere l'Universale, e cioè lo spazio spirituale in cui Dio s'intrattiene con le anime elette.

Tutti — e non solo gli uomini di altra fede religiosa, ma anche gli agnostici — colsero nelle parole e nel pensiero del sacerdote bergamasco, assunto a Vicario di Cristo, quell'elemento universale ed immortale e tutti pregarono durante la Sua malattia e il Suo doloroso tramonto terreno.

L'affratellamento degli uomini nel nome del Padre comune, la pace giusta destinata ad affossare superbie, rancori e intolleranze, l'avvento del regno dell'amore sono le tappe future e meravigliose di una conquista propiziata dallo spirito di Colui che passerà alla storia come il dolce « Parroco del Mondo », come il Papa della carità operante, fonte di vita.

Binari & vie d'acqua

Le divergenze tra idrovie e ferrovie ripropongono la necessità di un sollecito coordinamento dei vari mezzi di trasporto

L'Unione Internazionale della Navigazione Fluviale ha recentemente accusato le ferrovie in generale, e in particolare quelle francesi e della Germania federale, di esercitare nei confronti delle vie d'acqua una concorrenza sleale mediante tariffe straordinariamente basse e di utilizzare, nello stesso tempo, le sovvenzioni statali per compensare le corrispondenti perdite di introiti.

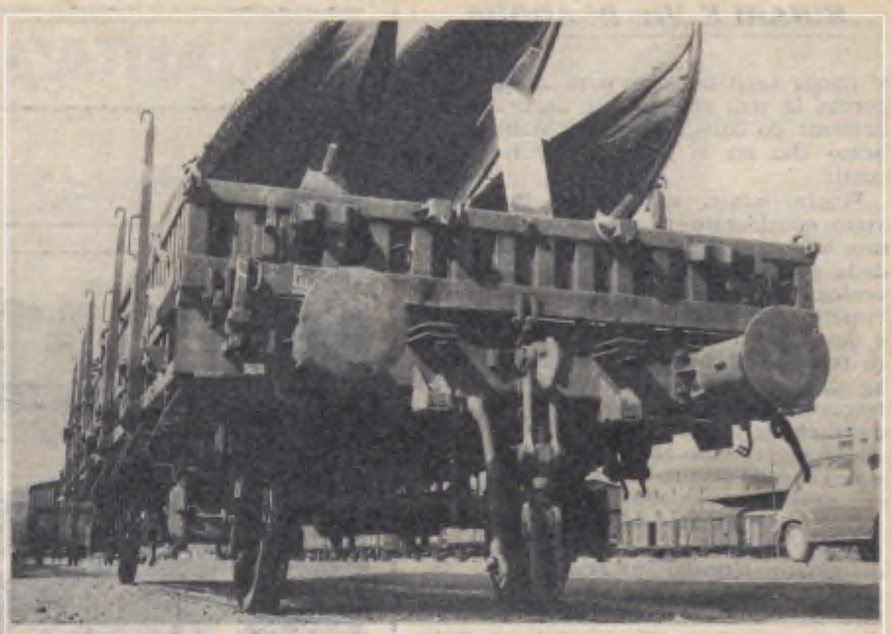
Di fronte a questa accusa, del tutto priva di fondamento, l'U.I.C. ha preso una netta posizione, ricordando anzitutto come le stesse vie d'acqua beneficiano spesso di sovvenzioni simili a quelle di cui godono le ferrovie e possono, per di più, disporre, a titolo quasi gratuito, delle proprie infrastrutture, il che costituisce un vantaggio non indifferente.

D'altra parte non è giusto considerare sussidi le somme versate alle ferrovie dai poteri pubblici, in quanto la maggior parte di queste somme viene erogata a titolo di rimborsi dovuti per oneri extra-aziendali e sociali che vengono loro imposti. Il passivo che resta dipende dal fatto che le misure di coordinamento tra i diversi modi di trasporto sono insufficienti e per lo più gli introiti tariffari non coprono la totalità dei costi di trasporto.

Se si considera, poi, che le categorie di traffico essenzialmente responsabili del passivo di alcune Aziende ferroviarie sono la maggior parte dei trasporti viaggiatori, i trasporti di colli al dettaglio e i trasporti sulle linee a scarso traffico, risulta chiaro che nessuno di questi trasporti si trova in concorrenza con le vie fluviali.

Le ferrovie possono praticare certe riduzioni di tariffa per trasporti in concorrenza con le vie d'acqua solo quando si tratta di traffici massicci, su linee a buona resa, che abbiano un costo di esercizio particolarmente basso, ed è naturale che ciò avvenga, tanto più che, essendo necessaria in ogni caso l'approvazione dei rispettivi governi, non può mai trattarsi di una concorrenza sleale.

Un mezzo fluviale risale la corrente lungo un fiume dell'Europa Centrale.



A sinistra: un mezzo fluviale con un carico di minerale di ferro. A destra: un originale «collo»; sotto: un lungo treno merci. Nei soli paesi della comunità Europea il trasporto fluviale corrisponde a circa la metà dei trasporti merci per ferrovia.

La controversia ha assunto, per così dire, un carattere ufficiale a seguito dei ritocchi apportati in Francia dalla SNCF ad alcune tariffe di trasporto nelle regioni sottosviluppate e nella Germania Federale, dove il Governo ha riconosciuto l'opportunità di una aiuto finanziario alla D.B., che, per evitare una perdita di traffico, ha potuto così procedere a una riduzione delle tariffe di trasporto merci. Essa ha un significato se si considera la importanza assunta dal traffico per vie d'acqua interne in Europa nell'ultimo decennio e il contributo notevole che esso ha portato allo sviluppo delle economie interessate.

Se l'esame si restringe ai Paesi della Comunità Economica Europea, ci si accorge che essi trasportano attualmente per vie d'acqua circa 300 milioni di tonn. di merci per 65 miliardi di tonn.-km. all'anno. Tale volume corrisponde a circa la metà dei trasporti merci per ferrovia, che ammontano a 700 milioni di tonn. per 130 miliardi di tonn.-km. Il quadro muta nella ripartizione del traffico, se si considera ciascun Paese, in relazione alla lunghezza delle vie navigabili, ma conferma sempre l'importanza assunta dal traffico idroviario.

In Francia, dove esistono 7800 km. di vie fluviali, questo traffico è pari a 62,5 milioni di tonn. su 290 milioni di tonn. che rappresentano l'intero movimento dei trasporti interni, nel quale tuttavia le ferrovie detengono il primato con 200 milioni di tonn. Nella Germania Occidentale, dove esiste il sistema fluviale del Reno, il traffico sulle vie d'acqua interne rappresenta il 30% dell'intero movimento; un traffico bilanciato si registra nel Belgio, ma totalmente diversa è la situazione dell'Olanda, provvista di una vastissima rete di canali, dove il traffico fluviale ha raggiunto 90 milioni di tonn. sui 203 milioni del movimento totale, in cui le ferrovie figurano con 9,5 milioni di tonn.

Per quanto riguarda l'Italia, l'incidenza dei traffici fluviali sul complesso dei trasporti interni è minima, in relazione all'attuale situazione della rete navigabile, eppure non sono mancate le dispute e le polemiche tra ferrovia e vie d'acqua. Quando nel 1959 le F.S., per fronteggiare la concorrenza delle navi cisterna nei trasporti petroliferi a mezzo idrovia tra Venezia, Mantova e Cremona, stabilirono tariffe più basse, gli ambienti interessati, pur riconoscendo all'Azienda F.S. il diritto di contrastare tutti i tentativi fatti per sottrarre traffico alla sua rete, affermarono che, d'altra parte, le iniziative delle F.S. dovrebbero limitarsi a quei casi in cui può essere dimostrato che esse possono dare risultati positivi anche sotto il profilo della copertura dei costi. Da qui la necessità di arrivare a un coordinamento dei vari modi di trasporto (compresi gli oleodotti), assegnando a ciascuno quella parte di traffico più confacente alle sue caratteristiche e alle sue possibilità.

A questo tende la Commissione Economica Europea quando afferma la necessità di garantire una leale e libera concorrenza tra i trasportatori, siano essi stradali, ferroviari o fluviali, basata su un sistema tariffario che tenga conto, anzitutto, dei costi reali, da determinare con una analisi estesa agli aspetti tecnici, economici e sociali del trasporto.

Sebbene in Italia il problema della concorrenza fra vie navigabili e ferrovie non

si ponga negli stessi termini che altrove, perché la rete idroviaria è ancora praticamente da costituire, non è senza significato che già si discuta in termini di costi.

Finora, infatti, il trasporto fluviale è stato considerato in un certo senso su una base puramente teorica. A conferma della nota caratteristica di spiccata convenienza economica del mezzo idroviario rispetto agli altri modi di trasporto, si è detto, per esempio, che con una forza di trazione di 1 CV si trasportano 4000 kg. di merci per via d'acqua, 500 kg. per ferrovia e 150 kg. per strada ordinaria, quasi che le merci da trasportare per via d'acqua si trovino lungo le rive dei fiumi e dei canali, pronte per l'imbarco, senza che nessuno ve le abbia portate!

Oggi, invece, il problema dei costi dei trasporti fluviali viene, anche in Italia, esaminato tenendo maggior conto dei trasporti affluenti alle vie d'acqua. Per fare un confronto con i costi dei modi di trasporto terrestri esistenti, è stato condotto recentemente uno studio inteso a determinare i costi probabili dell'esercizio idroviario a rete sistemata, tenendo conto dei rapporti con la zona d'influenza delle vie d'acqua e dei limiti territoriali che essa potrà determinare nei vari punti di approdo. Non sempre, infatti, il minor costo unitario per idrovia riesce ad annullare lo svantaggio di un percorso più lungo e dell'onere per i necessari trasbordi da un mezzo all'altro.

Si è giunti così alla conclusione che l'idrovia padana permetterà costi di trasporto ridotti entro una determinata zona di influenza e, grazie alla possibilità economicamente accertata di servizi combinati idro-ferroviari e idro-stradali, potrà svolgere un'importante funzione ausiliare nel sistema nazionale dei trasporti, alleviando le principali arterie ferroviarie e stradali da buona parte del traffico pesante che contribuisce oggi a congestionarle, e maggiormente potrà farlo in futuro se lo sviluppo economico in atto continuerà e raggiungerà una diffusione omogenea su tutto il territorio nazionale.

In questo quadro l'idrovia non costituisce più una temibile concorrente per la ferrovia, ma stabilisce con essa organici collegamenti attraverso il cosiddetto traffico « misto », e imponendo piuttosto problemi di potenziamento delle infrastrutture nelle zone maggiormente interessate all'idrovia stessa, anche perché questa, una volta completata, susciterà certamente nuove iniziative economiche e incoraggerà, con nuove localizzazioni, quel decentramento industriale già oggi ritenuto indispensabile nel nord d'Italia.

Si ritiene in sostanza che esistano le premesse per affrontare con buoni risultati economici l'attuazione di un « Piano nazionale delle idrostrade », pur tenendo debito conto dei cospicui investimenti richiesti dalla sua realizzazione. L'asse principale di questa rete, partendo dal mare Adriatico dovrebbe raggiungere, attraverso Cremona e Milano, Locarno, ma è già stata prospettata l'utilità e l'opportunità di una eventuale prosecuzione della rete idroviaria fino a Torino, mentre nei progetti più arditi non si è mancato di illustrare anche le prospettive che l'idrovia stessa potrebbe dischiudere al traffico del porto di Genova, specie per quanto riguarda il transito svizzero.

Maria GUIDA

ATTUALITA' • ATTUALITA' • ATTUALITA

Milano P. G. secondo tempo

Il 26 maggio alle ore 7,56, col transito dell'Accelerato 1473 proveniente da Chiasso è stato dato praticamente il via alla seconda fase di attivazione della stazione milanese di Porta Garibaldi. Da quel momento, infatti, il nuovo scalo ha incominciato a funzionare anche come stazione « passante » oltre che come stazione « di testa ». Per chiarire meglio le cose è però necessario a questo punto fare un passo indietro per dire come e per quali scopi le ferrovie hanno progettato e costruito a Milano una nuova stazione e per quali motivi la sua entrata in funzione viene fatta per gradi.

Il primitivo progetto, che col tempo ha subito sensibili aggiornamenti e ampliamenti, scaturì dalla constatazione che la vecchia stazione Centrale, inaugurata nel maggio del 1931, appariva già da tempo incapace a far fronte al crescente traffico. Progettata per un movimento medio di 350-370 convogli al giorno, la Centrale già nel 1954 — nell'anno cioè in cui fu dato il via ai lavori per lo scalo di Porta Garibaldi — doveva sopportare un movimento giornaliero di 460-470 treni (ora siamo giunti addirittura a 500 con punte ancora maggiori). Partendo da questo presupposto, il progetto fu studiato con caratteristiche tali per cui la nuova stazione avrebbe dovuto essere non già un modesto scalo secondario, ma una stazione satellite di quella principale, in grado di accogliere tutti quei convogli che senza danno o scomodità per il pubblico avrebbero potuto fare capo linea a Porta Garibaldi. Per giungere a questo risultato i progettisti decisero di creare una stazione che fosse in parte di testa e in parte passante. Il grande piazzale comprende infatti 12 binari « di testa » riservati quasi esclusivamente ai convogli locali, quelli cioè che facevano capo alla vecchia stazione di Porta Nuova (ora demolita) e che fanno la spola tra Milano e Varese (linee « varesine ») e 8 binari di corsa che, attraverso un raccordo lungo 2800 metri, dei quali 1600 in galleria, si innestano nella stazione di Greco Pirelli alla linea di Como, Lecco, ecc.

Il 5 novembre 1961 si ebbe una prima parziale attivazione della nuova stazione con l'apertura all'esercizio dei 12 binari di testa. Fu in tal modo possibile trasferire a Porta Garibaldi tutti i treni che facevano capo alla stazione di Porta Nuova dando contemporaneamente il via alla demolizione del vetusto edificio. Dal novembre del 1961 al maggio del 1963 i lavori proseguirono a ritmo serrato. Fu ultimato il raccordo con Greco-Pirelli, fu ampliato il piazzale per permettere la posa dei binari passanti, furono costruite le nuove pensiline e anche i lavori per l'edificio viaggiatori compirono sostanziali progressi. Nel frattempo fu approvata la costruzione di un secondo raccordo che allaccerà la nuova stazione a quella di Lambrate e che, secondo le previsioni dei tecnici dovrebbe essere ultimato per la fine del 1964.

Compiuta anche questa parte dei lavori, il 26 maggio scorso, come si è detto, si è dato il via alla seconda fase dell'attivazione della nuova stazione la quale, a questo punto, benché non ancora finita, può considerarsi sotto l'aspetto tecnico pienamente funzionante. Degli 8 binari passanti previsti dal progetto, ne sono entrati, per ora, in servizio soltanto tre, ai quali, tra un paio di mesi, seguirà un quarto. Per gli altri quattro bisognerà invece attendere sino alla fine di questo anno per il completamento dei lavori di copertura del piazzale. Per l'edificio viaggiatori, il cui allestimento è già a buon punto, si prevede di ultimare ogni cosa

entro l'estate del 1964. La terza e definitiva fase per la totale attivazione di Porta Garibaldi avverrà pertanto nel giugno-luglio del prossimo anno. Tuttavia, agli effetti funzionali e sotto l'aspetto tecnico, già sin dal 26 maggio scorso la nuova stazione può considerarsi pienamente efficiente.

Sui tre binari « passanti » che sono stati aperti all'esercizio circolano per ora 7 coppie di treni: 2 da e per Chiasso, 2 da e per Bergamo (via Carnate), 2 da e per Carnate e 1 per Lecco. Non è molto, specie se si considera la urgente necessità di decongestionare il traffico che fa capo alla Centrale, ma si tratta di un primo provvedimento al quale presto seguiranno altri spostamenti di convogli dall'una all'altra stazione. Inoltre è previsto sin d'ora che nei momenti di maggior traffico di questa estate numerosi convogli straordinari facciano capo o abbiano origine da Porta Garibaldi.

Ed ora un po' di conti: dal primitivo stanziamento di 5 miliardi e mezzo disposto dal Ministero del Tesoro nel 1945 si è saliti un po' alla volta ad una spesa di circa 8 miliardi e, a lavori ultimati, si arriverà a 10 miliardi. In più per il raccordo Porta Garibaldi-Lambrate si spenderà un altro miliardo e 100 milioni. La somma preventivata all'origine è stata dunque largamente superata sia per il sensibile aumento dei costi verificatosi in questi nove anni sia per le maggiori dimensioni che il progetto ha assunto nel corso della lunga e laboriosa esecuzione.

Mario RIGHETTI

Convegno R. U. a Roma

L'Hotel dei Congressi di Roma-EUR ha ospitato un convegno dei Reggenti dei Centri Relazioni Umane compartimentali. Ogni Compartimento era rappresentato da due membri del rispettivo C.I.R.U. e questa riconferma della « presenza » del Movimento in tutta la Rete ha destato favorevole impressione nell'Ing. Valdivieso, Direttore del Servizio Personale, che è stato invitato a presiedere la prima parte dei lavori. Benché presente a titolo dichiaratamente personale, egli ha assicurato i convenuti che l'Azienda segue « con interesse » il Movimento R.U.

In realtà, il Movimento si propone di dare qualificati contributi per la soluzione di tanti problemi mai affrontati o rimasti insoluti, per i quali nemmeno il sindacalismo attivo — fino ad ora ritenuto dal personale il proprio più qualificato interprete e difensore — è riuscito o riesce a proporre soluzioni valide.

Padre Messori, Direttore del C.I.R.U. (Centro Italiano Relazioni Umane), preso atto con piacere di quell'« interesse » dell'Azienda, dichiarato da un funzionario tanto autorevole, ha assicurato che il Movimento si adopera per non deludere l'aspettativa, sentita dal personale non meno che dall'Azienda.

Il Convegno aveva appunto il compito di discutere e decidere se non fosse già arrivato il momento di avviare la seconda fase, senza ovviamente chiudere la prima, che è quella della formazione del « ferroviere R.U. », perseguita da vari anni attraverso i corsi di Dobbiaco, Villavecchia di Frascati, Quercianella, Rivalta di Reggio Emilia e gli innumerevoli simposi e convegni minori.

La seconda fase dovrebbe caratterizzarsi con la formazione dei « G.P.S. », i Gruppi Paritetici di Studio da istituirsi in tutti i Compartimenti rispettando appunto la pariteticità dei vari soggetti interessati allo studio dei singoli problemi da affrontare e risolvere. I molti interrogativi e le obiezioni avanzate dai convenuti hanno dimostrato da un lato la consapevolezza delle difficoltà che i « gipiesse » dovranno affrontare, e la serietà di intenti che caratterizza gli aderenti al Movimento R.U.

A conclusione dei lavori è stata demandata al C.I.R.U. la formulazione delle direttive per la costituzione e il funzionamento dei « G.P.S. » che dovranno tener conto delle convergenze e delle tesi particolari emerse nella discussione dei Reggenti convenuti. I C.R.U. compartimentali, poi, realizzeranno man mano, al momento opportuno, la costituzione dei G.P.S. compartimentali, alimentandone la funzionalità e l'attività.

Per quanto previsti, per ora, con funzioni consultive, questi Gruppi appaiono strumenti logici e responsabili, per cui sembra si possano attendere da essi contributi sostanziosi: in questa fiduciosa aspettativa, li salutiamo con viva simpatia.

Aldo SENSI

Inaugurato dal Direttore Generale un nuovo D. P. V.

In occasione della sua recente visita ai lavori in corso per il completamento del raddoppio sulle linee calabresi, il Direttore Generale, dr. Renzetti, ha inaugurato a Paola il nuovo complesso edilizio destinato ad ospitare il personale viaggiante.

L'opera consta di 147 posti letto, e 7 camere riservate, di due ampie sale-mensa e del bar.

La cerimonia inaugurale, alla quale sono intervenuti tutti i ferrovieri liberi dal servizio, ha avuto inizio con un breve discorso di circostanza dell'ing. Abrignani Direttore del Compartimento di Reggio Calabria. Ha preso poi la parola il Direttore Generale che, dopo aver sottolineato la mole e l'importanza delle opere che le F.S. vanno realizzando nel Sud, ha rilevato il significato di questa opera, indubbiamente minore, ma chiaramente indicativa dello spirito con cui si intende offrire un contributo di serenità al personale costretto per ragioni di lavoro a star lontano dalla famiglia. Il dott. Renzetti, seguito dal Direttore Compartimentale, da tutte le più alte Autorità Civili e Ferroviarie, ha proceduto quindi al rituale taglio del nastro ed alla visita dei nuovi locali.

A. C.

"Giornate Europee" dell'A. E. C. a Bruxelles

Circa duecento ferrovieri, provenienti dall'Italia, dal Belgio, dall'Inghilterra e dalla Francia, hanno partecipato a Bruxelles alle « Giornate Europee » indette dall'Associazione Europea dei ferrovieri. Tra i dirigenti dell'Associazione erano presenti: il Sig. Huet, Presidente europeo, l'Ing. De Rosa, Vice Presidente, il Geom. Morchio, Segretario Generale, il Sig. Akhurst, Vice Presidente europeo e Capo della Sezione inglese, il Sig. Watteriot, altro Vice Presidente europeo, il Sig. Depoorter, Presidente della Sezione belga, il Dr. Nesti, Presidente della Sezione italiana.

Nella mattinata del giorno 6, essi sono stati ricevuti dagli esponenti della Comunità Economica Europea, mentre nel pomeriggio dello stesso giorno ha avuto luogo, un ricevimento per tutti i congressisti, che hanno ascoltato una conferenza del Sig. Patris, cui è seguito un intervento del Sig. Schulze, alto dirigente delle Ferrovie della Germania Federale.

Alla fine ha preso la parola il Presidente Europeo dell'A.E.C., il quale, dopo aver ringraziato per le accoglienze ricevute, ha trattato della politica dei Movimenti Europei e dell'A.E.C.

Renzo MARELLO

BINARI NEL MONDO

ITALIA

CARRI FERROVIARI PRIVATI

Sono state prorogate le facilitazioni accordate fin dal 1957 dalle FS per la costruzione e l'ammodernamento dei carri ferroviari privati da immatricolare nel parco delle F.S. Il termine di scadenza è stato portato al 30 giugno 1968. Le facilitazioni consistono nella riduzione delle tasse di porto, sì da far realizzare agli utenti il recupero parziale — fino al 20% — del costo del carro o delle spese per ammodernarlo.

CARROZZA VISITA LINEE

Una nuova carrozza visita linee ha recetemente superato le prove di collaudo ed è entrata in servizio. La vettura è dotata di un equipaggiamento che permette di effettuare in piena corsa, a velocità fino a 180 km/h, rilevazioni e misure. Si può così agevolmente rilevare l'altezza e la poligonazione delle condutture di contatto; misurare la tensione in piena linea, le correnti, le potenze e le energie totali assorbite dai mezzi di trazione e dalle apparecchiature per il riscaldamento delle vetture.

Una delle nuove carrozze visita linee.

IL RADDOPPIO DELLA VOLTRI-VARAZZE

E' stato recentemente approvato il progetto per il raddoppio del binario fra le Stazioni di Voltri e Varazze che migliorerà le comunicazioni con la Costa Azzurra. Esso misura Km. 19 e la spesa prevista è di circa 18 miliardi di lire.

Il progetto prevede lo spostamento dell'intera tratta di linea a monte dell'attuale sede, in massima parte in galleria.

La completa modifica del tracciato si rendeva necessaria per varie ragioni. Anzitutto i centri abitati si sono talmente sviluppati da arrivare con le nuove costruzioni fino a ridosso della ferrovia, inoltre con la linea precedente era necessaria la costruzione di scogliere di protezione, molto onerose per la manutenzione, infine la Via Aurelia attraversava numerose volte la strada ferrata.

Con lo spostamento della linea si è ovviato a questi inconvenienti e si è realizzato un tracciato adatto alle alte velocità (140 Km/h. contro i 75-80 Km/h. attuali).

I lavori prevedono la costruzione di circa 14 chilometri di gallerie, opere d'arte per circa mezzo chilometro, scavi all'aperto per 270 mila mc. e rilevati per 84 mila mc.

FERMATO IL TRENO DAL « FUCILE SPAZIALE »

Un fucile spaziale, con il quale stava giocando un bambino in stazione, ha fermato il direttissimo Milano-Roma. Il treno si era appena mosso e si stava avviando per uscire dalla stazione centrale quando il macchinista affacciandosi dal finestrino del locomotore e voltandosi indietro ha visto lampeggiare una luce rossa. Il macchinista ha pensato ad un segnale di emergenza ed ha subito azionato i freni. Il capostazione, che aveva dato il segnale di partenza pochi istanti prima, è corso a vedere cosa fosse accaduto e si è potuto accertare che la luce rossa proveniva dai lampeggiamenti di un « fucile spaziale » con il quale un bambino stava giocando sul marciapiede. Il direttissimo è ripartito con oltre un quarto d'ora di ritardo.

ESTERO

CONGO: COMPLETATA LA NUOVA LINEA MINERARIA

Il consorzio franco-anglo-americano di Citra-Utah-Taylor Woodrow ha completato in tre anni la costruzione dei 277 km. di binario che uniscono il Monte Binda, punto di arrivo della funivia della miniera di manganese di Manda (Gabon), con Dolise e quindi con la linea ferroviaria Brazaville-Pointe Noire, porto d'imbarco del minerale verso l'Europa. La nuova linea ha lo scartamento di un metro ed è costituita con rotaie da 30 kg/m posate su traversine d'acciaio. Le rotaie sono lunghe 12 metri, ma subiscono vari processi di saldatura sino a costituire, messa a punto la massicciata e sistemato l'allineamento delle curve, tratti continui fra stazione e stazione. Si sono seguiti speciali accorgimenti in modo di ridurre le sollecitazioni interne delle rotaie stesse. I movimenti di terra sono stati dell'ordine di 11 milioni di mc. circa.

FRANCIA: LOCOMOTORI BICORRENTI PER MANOVRA

E' stata consegnata alla SNCF la prima fornitura concernente una serie di nove locomotori bicorrenti atti a circolare con corrente alternata di 25.000 volt, 50 periodi e 15.000 volt, 16 2/3 periodi. Essi sono destinati al servizio di manovra nella stazione di Basilea e agli scambi fra questa stazione e quella di St-Louis. Ogni locomotiva pesa 52 t. e ha una potenza di 625 CV.

GERMANIA: UN PONTE SILENZIOSO CON ROTAIE « INCOLLATE »

Il ponte ferroviario che scavalca la Bramschertrasse a Osnabrück sta per essere prolungato. La vecchia struttura metallica, lunga 25 metri, posata durante la prima guerra mondiale è stata sostituita da una costruzione di 50 m. in calcestruzzo precompresso, a forma di conca, allo interno della quale piastre d'ancoraggio per i binari sono « incollate » secondo un recentissimo procedimento. Grazie al nuovo ponte, il sottopassaggio avrà due luci e la larghezza della strada medesima sarà raddoppiata. La costruzione massiccia in calcestruzzo e la forma a conca della sopraelevazione, separate per ognuna delle tre linee, avrà, come effetto immediato una diminuzione considerevole del rumore causato dal passaggio dei treni.

DALLA NAVE DIRETTAMENTE SUL TRENO

Una stazione ferroviaria marittima a cinque piani di 5.000 mq., con un fronte di 60 metri e collegata ad altro edificio di tre piani, è stata realizzata a Bremerhaven. Si chiama « Colombo II » e rappresenta una delle più ardite creazioni della tecnica industriale tedesca. La « Colombo II » permette ai passeggeri dei grandi piroscafi che collegano la Germania alle Americhe, di passare direttamente dalla cabina della nave allo scompartimento ferroviario attraverso una « teleway » sospesa e viceversa. Mille persone contemporaneamente si spostano e vanno verso due treni che attendono sotto una grande pensilina, con vetture dirette o provenienti da tutti i centri principali del Paese.

Questo elettrotreno suburbano delle ferrovie indiane è stato costruito dalla Breda

INDIA: LE FERROVIE SI AMMODERNANO

La Banca mondiale ha messo a disposizione dell'India un credito pari a 67,5 milioni di dollari per contribuire al finanziamento da parte delle Ferrovie indiane delle importazioni di materiali e attrezzature durante il 1963 per il programma di ammodernamento della rete ferroviaria, che rappresenta il sistema fondamentale dei trasporti nel Paese. Il credito è concesso per un periodo di 50 anni e il rimborso del capitale inizierà dal 1973 nella misura dell'1% ogni anno per 10 anni e del 3% per i successivi anni.

INGHILTERRA: IL « TRENO DELL'AVVENIRE »

Così è stato denominato in Inghilterra un nuovo tipo di treno caratterizzato da eccellenti qualità di scorrimento, sedili tipo aereo, riscaldamento e ventilazione a compressione ed ampie finestre, il cui disegno e un modello a grandezza naturale sono stati presentati alla recente Esposizione di progetti delle Ferrovie Britanniche. La manifestazione tenutasi a Londra è stata organizzata congiuntamente dalle BR e dal Consiglio per le progettazioni e i disegni industriali per mostrare i disegni adottati dalle ferrovie inglesi per treni, stazioni e navi di lorc proprietà, nel quadro del vasto programma di ammodernamento in corso. Un prototipo del treno dell'avvenire sarà costruito nella fabbrica di materiale rotabile di Derby. I nuovi convogli, destinati alle principali linee ferroviarie, avranno anche compartimenti per toilette, ampi vestiboli e, ciò che costituirà la novità più notevole, avranno anche porte dorate.

SOPPRESSO L'UFFICIO LIQUIDAZIONI

L'ufficio ferroviario cosidetto delle « liquidazioni » istituito 120 anni or sono è stato soppresso recentemente in Inghilterra. Il sistema di « liquidazione » era stato introdotto nel 1842 per ripartire gli introiti tra le compagnie di trasporto allora esistenti e per organizzare conferenze tra i dirigenti delle ferrovie. Nel 1897, questo ufficio era divenuto una corporazione. La nazionalizzazione delle varie compagnie rese inutile il lavoro di ripartizione, ragione per cui la corporazione si sciolse nel 1955. L'ufficio tuttavia rimase e continuò ad assumere alcune funzioni che sono ora passate ai servizi commerciali e contabili.

LA FERROVIA TRASPORTA I PASSEGGERI DEGLI AEREI

Le Ferrovie Britanniche, d'intesa con la BEA e le principali compagnie d'aviazione, hanno organizzato un servizio strada-rotaia-aereo per i passeggeri che arrivano e partono dall'aeroporto di Londra. I collegamenti sono particolarmente numerosi e rapidi per la vasta zona del centro-ovest, ed in particolare per Wellington, Birmingham e Coventry. I passeggeri viaggiano sui treni espressi della linea Londra-Birmingham sino a High Wycombe, dove trovano un torpedone che li conduce direttamente all'aeroporto. Le medesime possibilità sono offerte per la direzione contraria. Occorrono circa due ore e mezzo di tempo per recarsi da Birmingham all'aeroporto, cosa che abbrevia di quasi un'ora le precedenti possibilità di viaggio.

MOLLE A CUSCINETTI D'ARIA PER LE SOSPENSIONI

I tecnici ferroviari inglesi hanno studiato un nuovo sistema di molle di sospensione « a cuscinetti d'aria » destinate a rendere più dolce la marcia delle vetture. Il nuovo carrello possiede sei cuscinetti ad aria che — gonfiandosi e sgonfiandosi — si regolano automaticamente per equilibrare il peso ed il carico della carrozza. Questi cuscinetti d'aria, regolabili, assicurano al veicolo, sia vuoto sia carico, una marcia regolare su molle correttamente equilibrate, il che rappresenta, specie per i treni pesanti, un grande vantaggio rispetto alle tradizionali molle d'acciaio. In via sperimentale è stata dotata di due carrelli speciali di questo tipo una carrozza-buffet. Se si avranno risultati soddisfacenti i nuovi carrelli saranno applicati alle automotrici della linea della Regione del Centro che viene ora elettrificata. Anche i nuovi treni merci a grande velocità saranno provvisti di carrelli con molle a cuscinetti d'aria, ma di un tipo un po' diverso.

SVIZZERA: NUOVO SCHEMA DI NUMERAZIONE TRENI

In occasione del cambiamento d'orario avvenuto in maggio tutti i treni delle Ferrovie Federali Svizzere sono stati contrassegnati con altri numeri. Questa misura è dovuta a due motivi. Prima di tutto il precedente schema di numerazione dei treni risaliva ad un tempo in cui il traffico era molto meno importante e quindi non tutti i treni introdotti negli ultimi 20 anni hanno potuto ricevere un numero corrispondente a quello che sarebbe lorc spettato in base allo schema in vigore. Il secondo motivo è che le stazioni più importanti saranno prossimamente dotate di impianti d'annuncio dei numeri di treno, i quali trasmettono automaticamente da stazione a stazione il numero di ogni treno segnalato dal luogo di partenza. Negli apparati centrali si accende, prima dell'arrivo del treno, il rispettivo numero, facilitando sensibilmente il lavoro degli operatori in servizio.

A RIPOSO L'ULTIMA VAPORIERA PER TRENI DIRETTI

Le ferrovie federali svizzere hanno ritirato dalla circolazione l'ultima locomotiva a vapore per treni diretti, la A 3/5 n. 705, a cinque assi (3 motori, 2 portanti). La locomotiva unica superstite d'una serie di 111 vaporiere verrà collocata, per la sua importanza storica, dopo accurata revisione, nel Museo Svizzero dei Trasporti, a Lucerna.

ARNI

Il fatto del mese

Un ponte ferroviario, su una linea non più in funzione, è stato rubato. Una squadra di operai, munita di completa attrezzatura, si è presentata nel villaggio di Killearn, in Scozia, per procedere alla demolizione del locale ponte ferroviario, sul quale passava, un tempo, il tronco Glasgow-Aberfoyle. Gli abitanti sapevano che il ponte doveva essere smantellato e, per due giorni, gli operai hanno lavorato con la massima calma facendo a pezzi le campate con la fiamma ossidrica. Terminati i lavori, i rottami di ferro sono stati caricati su un autocarro e gli operai

hanno lasciato il villaggio dopo aver ringraziato il Sindaco e abitanti per la cordiale ospitalità.

Dopo pochi giorni si è presentata un altra squadra di operai; il loro dirigente si è recato dal Sindaco, gli ha presentato i documenti che autorizzavano lo smantellamento del ponte e si è quindi informato dove questo si trovasse, dato che nei paraggi non ve ne era nessuno.

Solo allora ci si è reso conto che il ponte era stato rubato. Più avvilito di tutti l'agente che costituisce l'intera forza di polizia del villaggio e che aveva attentamente e benevolmente sorvegliato il lavoro dei falsi operai.

Ar.

nuovi rotabili F. S.

Il nostro parco di materiale rotabile è in via di rinnovamento e di ammodernamento e le maggiori disponibilità finanziarie hanno avuto le loro prime ripercussioni sulla produzione di nuovi mezzi di trazione e di veicoli di vario tipo da parte dell'industria nazionale, alla quale vengono passate le ordinazioni man mano che vengono assicurati gli stanziamenti necessari.

269 sono i rotabili nuovi entrati in servizio sulla rete F.S. durante i mesi di marzo e aprile 1963, come risulta dal seguente elenco dettagliato:

- **6 locomotive elettriche, gr. E. 646;**
- **2 locomotive Diesel, gr. P. 341;**
- **2 locomotive Diesel da manovra, gr. 141;**
- **4 locomotive Diesel da manovra, gr. 225;**
- **1 treno per servizi suburbani, gr. ALe-Le-Le 803;**
- **2 elettromotrici, gr. ALE 601;**
- **2 rimorchi per elettromotrici, gr. Le 601;**
- **6 automotrici, ALn 668;**
- **1 carrozza, serie Bz;**
- **18 carri chiusi standard, serie F;**
- **66 carri refrigeranti standard, serie Hg;**
- **128 carri ad alte sponde standard, serie L;**
- **17 carri pianali per trasporti pesanti, serie Poz;**
- **14 carri pianali, serie PPo.**

G. G.

Lasciata alle spalle Porta Maggiore coi suoi ingorghi, la guerra del traffico prosegue lungo il Viale dello Scalo S. Lorenzo, dove i motori cercano sfogo alla lunga rabbia accumulata nelle soste. Ma l'ingresso nello scalo merci ci libera improvvisamente dall'oppressione: nell'immenso spazio che si apre e raggiera davanti a noi, l'animazione ha un ritmo non meno intenso, ma tutto è più ordinato, regolare. Uno scalo come S. Lorenzo, in effetti, non riposa mai. La sua vita ha un ritmo più o meno intenso a seconda delle ore, con punte addirittura febbrili durante la notte, ma il ciclo è incessante. Qui confluiscono le grandi correnti del commercio e dell'industria interni ed internazionali: lo scalo le controlla e le irradia ordinatamente nelle vene della città.

I fabbricati dei magazzini partono dal piazzale e si protendono in una fuga veloce di tetti sporgenti verso l'intrico delle catenarie più lontane. Da un lato, van-

Qui confluiscono le grandi corre

ROMA SAN LORENZO

CITTADELLA E FRONTIERA COMMERCIALE

no e vengono i carri merci sui binari a dente; dall'altro, la selva di autocarri attende il carico. Procedendo tra i fabbricati, scopriamo, come in una vecchia «Main Street», insegne e nomi che magari dicono poco al gran pubblico, ma son ben noti agli operatori dell'industria e del commercio. Ognuno ha il suo magazzino fiduciario, come Pandimigli, importatore di generi alimentari; come Passarini-Kalfus, che rifornisce Roma di latticini; e Grelli, che importa vetro in lastre da tutta Europa con una media di tre, quattro carri al giorno; Buccini, che smista i mobili col collettame in tutte le località vicinori; l'ENDSI, che riceve i rifornimenti e li spedisce ai vari enti di beneficenza; e Borghi, Sada, Borghi-Vallania, Reniero, Tavoni, Pieroni.

el commercio e dell'industria: lo scalo le controlla e le irradia nelle vene della città

L'accettazione delle merci, la formazione dei carri misti in partenza e lo scarico di quelli in arrivo, nonché il *groupage* in arrivo e in partenza, sono tutte operazioni devolute all'Istituto Nazionale Trasporti.

Un'idea della mole dell'attività dello scalo e delle sue possibilità d'incremento (bloccate in parte, come vedremo più avanti, dall'asincrono ritmo delle operazioni doganali), può essere data dalle cifre che compediano il movimento dei mesi di Aprile '62 e '63.

CARRI ARRIVATI

	Aprile 1963	Aprile 1962
Servizio interno	1430	904
Servizio estero	365	331
Tonnagio totale	14642	12877

Senza notevoli variazioni è il confronto fra i carri partiti, per un tonnellaggio totale di 2498. I carri militari in arrivo sono stati 302 nell'Aprile '63 e altrettanti nello stesso mese dell'anno scorso. In quelli partiti c'è invece un notevole aumento: 265 su 147. Per il normale servizio ferroviario A. '63, arrivati: 226 — A. '62 179; partiti: A. '63: 92 — A. '62: 71. Grosso modo, un incremento del 10-15% in un anno.

Il Dirigente dello scalo, Capo Stazione Superiore Mario Staderini, ci ha cortesemente fornito dati e informazioni, ci ha accompagnati in un lungo giro, dando ordine e significato a ciò che vedevamo. Abbiamo naturalmente parlato del personale ferroviario, dei compiti che gli sono affidati in uno scalo dove il riferimento all'INT è costante e quasi esclusivo. Un terzo del nostro personale è degli uffici e si occupa della tassazione delle merci e di altre pratiche commerciali, come, ad esempio, il controllo di tutte le anormalità (mancanze, eccedenze, avarie). In più c'è un'agenzia FS dislocata in Dogana, con quattro Capi Gestione che provvedono a tutte le formalità inerenti alle operazioni doganali; il personale di manovra (due terzi) è addetto al movimento; la manovalanza, infine, cura la pulizia del piazzale.

Qual è la situazione del personale? Lo abbiamo chiesto al sig. Amleto Cipriani, rappresentante della Commissione Interna.

In linea di massima la situazione può considerarsi discreta. Naturalmente c'è sempre qualcosa che non va come si vorrebbe o almeno che dovrebbe andar meglio. Per esempio, la grossa difficoltà del congedo. D'accordo, è lo stesso spinoso ed annoso problema di tanti impianti, chè nei periodi di punta non c'è mai scorta di personale sufficiente; ma a S. Lorenzo sembra aggravato dalla presenza di molti invalidi, i quali prendono il congedo straordinario per cura (a volte di 30 giorni) nei periodi migliori della stagione, lasciando agli altri ben scarse possibilità. Si cerca in qualche modo di porvi rimedio: è allo studio un turno che comprenda due invalidi con congedo cura e un agente con congedo ordinario. C'è qualche rivendicazione « particolare » del personale di S. Lorenzo? Sì, è l'unica stazione di Roma in cui si fanno 48 ore settimanali; in tutte le altre, invece, 46. Inoltre, con la revisione delle piante organiche in vigore dal 1 Maggio, è stato tolto un agente dal turno di notte (un pilota) e questo non è stato certo un piacere fatto al personale. Miglioramenti apprezzabili dal punto vista organizzativo? Certamente: dal 24 maggio a S. Lorenzo non ci sono più i pensionati « trattenuti ».

Tutto il materiale in transito proveniente dall'estero passa per la Dogana di S. Lorenzo. I carri e le macchine agricole acquistati dalla Cassa per il Mezzogiorno sono scaricati in Dogana e poi spediti nei vari centri. Anche le casse mobili (containers) sono scaricate a S. Lorenzo, sdoganate, rimesse sui carri, riportate allo scalo, per essere infine spedite a destino.

A detta di tutti, è proprio questa la spina nel fianco dello scalo: la lentezza delle operazioni doganali. E' come un ingranaggio dal rapporto sbagliato, che non trasmette adeguatamente il moto che riceve, non consentendo quindi la speditezza di tutto il meccanismo. Quali le ragioni? E quali le inevitabili conseguenze?

Per introdurre un carro in Dogana ci vuole l'ordine del Direttore. L'ordine è dato quando tutto è pronto per lo svincolo. Si pensi che nel recinto doganale, già di per sé molto ristretto, sostano in media 90 carri. Altri 60 circa sono allo scalo in attesa d'introduzione. E' evidente che meno le operazioni doganali sono sollecite, più si restringe la capacità di assorbimento del recinto. Perché le operazioni vanno a rilento? La Dogana lavora dalle 8 alle 14. I destinatari, dal canto loro, non sempre sono pronti a pagare le grosse somme che occorrono allo sdoganamento. Il pagamento della tassa di sosta (cinque lire al giorno per quintale) consente una dilazione a largo margine. Questo spiega molte cose. La sosta fagocita lo spazio, paralizza a tempo più o meno indeterminato le successive operazioni e aumenta quindi le spese generali. Tipico è il caso di 36 carri di palline di vetro per la decorazione natalizia, importate dalla Germania: sono rimasti in sosta per circa tre mesi, non avendo il destinatario la somma occorrente allo svincolo. Treni interi di automobili restano a volte per lunghi periodi ai margini del recinto doganale.

La nostra Amministrazione sta cercando di venire incontro, almeno in parte, alla sete di spazio che divora la Dogana: nei prossimi giorni si aprirà un magazzino doganale delle FS. E' un po' d'ossigeno a un malato asfittico, forse il primo passo verso una cura più intensa che permetta di sperare per il meglio. Una cosa è certa: affrettare i tempi di controllo e di consegna è ormai una necessità indilazionabile, se si vuole che lo scalo S. Lorenzo stia al passo con i tempi, con i bisogni e le sollecitazioni dell'industria e del commercio moderni.

Fausto CINCOTTI

Si procede allo scarico di una grossa partita di formaggio.

a Napoli la prima metropolitana

Circostanze particolari hanno dato alla città partenopea - dopo la prima ferrovia voluta da re Ferdinando - questo secondo primato.

Tra i numerosi primati di Napoli, ora strettamente legati alla personalità geniale ed estrosa di questa eccezionalissima città, ora piuttosto imprevedibili, è quello nei trasporti ferroviari in Italia: a Napoli nacque, infatti, la nostra prima ferrovia (Napoli-Portici, 1839), a Napoli nacque la prima metropolitana.

In tutti e due i casi gli eventi furono determinati da un concorso di circostanze particolari: la bizzarria e lo snobismo del re Ferdinando II nel primo, le particolari esigenze e le caratteristiche del tracciato di una linea ferroviaria nel secondo.

La nascita della metropolitana è legata infatti a quella della direttissima Roma-Napoli, per il cui ultimo tratto Pozzuoli-Bagnoli si rese necessario la costruzione di una galleria urbana fino a Napoli Centrale.

Il progetto di una ferrovia che unisse la Città di Napoli con Roma, mediante un collegamento più rapido e sicuro — impostato subito dopo la proclamazione di Roma a Capitale d'Italia — poté concretarsi, superate non poche difficoltà di ca-

→

Nella foto in alto un convoglio della metropolitana napoletana in sosta alla stazione di Piazza Cavour. Qui a destra la biglietteria della metropolitana a Napoli Centrale.

La stazione di Piazza Garibaldi ancora in fase di completamento e, a destra, l'esterno della Stazione di piazza Cavour

rattere tecnico-finanziario, ai primordi del ventesimo secolo. I lavori, iniziati nel 1912, si trascinarono, con alterne vicende, dovute soprattutto alle interruzioni causate dal conflitto mondiale, fino al 1927, anno in cui l'intera linea « direttissima » venne aperta all'esercizio. I vari tronchi della parte «metropolitana», vennero aperti all'esercizio in questa successione: il 20.9.1925, il tronco Napoli Piazza Garibaldi-Pozzuoli; il 12.5.1927, il tronco Napoli Gianturco-Piazza Garibaldi; il 28.10.1927, il tronco Pozzuoli-Villa Literno, con trazione elettrica e terza rotaia a 750 V.

Nel 1935 la Roma-Napoli venne elettrificata a 3.000 V. con linea aerea per il servizio a lungo percorso. Successivamente, negli anni che precedettero l'ultimo conflitto, venne disattivato il sistema di trazione con 3.a rotaia anche sul tronco detto « metropolitano».

Il tronco da Pozzuoli a Napoli Centrale, oltre a costituire parte integrante della «direttissima », ha avuto, fin dal suo inizio, funzione di tratta a servizio urbano e, quindi, a carattere di «metropolitana». Per valutarne l'importanza, basti considerare che su di un sviluppo di soli 14 Km a doppio binario, esistono attualmente ben 11 Fermate: Gianturco-Piazza Garibaldi - Piazza Cavour - Montesanto-Piazza Amedeo-Mergellina-Piazza Leopardi-Campi Flegrei-Cavalleggeri d'Aosta-Bagnoli e Pozzuoli.

Il tratto metropolitano maggiormente utilizzato, però, è quello fra Napoli Piazza Garibaldi e Mergellina, di Km 6.

Allo stato attuale, non può tuttavia affermarsi che questa tratta abbia gli attributi e le caratteristiche di un vero e proprio servizio metropolitano. Manca, infatti, principalmente la possibilità di adottare marciapiedi al livello del piano interno delle vetture e ciò a causa del servizio comune (metropolitano e a lungo percorso).

La promiscuità del servizio crea anche difficoltà in tema di impostazione di orari dei convogli. Malgrado ciò, nelle ore di punta si effettua un servizio con intervallo medio dell'ordine di 7 e 10 minuti, non molto superiori, quindi, ai 6 minuti della Metropolitana di Roma.

Malgrado tali difficoltà, la «metropolitana » partenopea si è dimostrata uno dei mezzi più rapidi e funzionali tra quelli urbani. Basti ricordare che si tratta del sistema di trasporti pubblici cittadini che ha ripreso a far servizio per primo dopo le distruzioni del settembre-ottobre 1943 e che, specie nell'ultimo decennio, ha visto il numero dei viaggiatori trasportati in crescente aumento.

Nel 1952 furono 10 milioni e 400 mila i viaggiatori trasportati; nel 1961 furono 12 milioni, con punta massima, nel 1957, di oltre 13 milioni di persone servite.

La media giornaliera dei viaggiatori che utilizzano la «metropolitana» si aggira sulle 32 mila unità, con un incasso medio che supera il milione di lire. E' da tener presente, comunque, che molti sono gli abbonati e che il prezzo del biglietto è di L. 40, inferiore a quello di molti mezzi del servizio propriamente urbano (A.T.A.N.).

Nella storia della metropolinta è rimasto memorabile il collaudo delle stazioni urbane, sia per la complessità dei lavori eseguiti e sia per le caratteristiche delle nuove attrezzature messe in esercizio, come le scale mobili delle stazioni di Piazza Cavour e Montesanto. All'approssimarsi della data di apertura della tratta Napoli Centrale-Margellina (20 settembre 1925), la nostra Azienda si rivolse al Comando del Presidio Militare perché concedesse un certo numero di soldati «da fare andare su e giù per le scale mobili a titolo di prova». Caso volle che in quel tempo le truppe fossero impegnate nelle manovre estive: così l'invito fu girato agli utenti. All'ora fissata — dicono le cronache — il pubblico partenopeo, nuovo a tale mezzo di comunicazione, si riversò in massa alle stazioni di Montesanto e di Piazza Cavour, e « dopo un istante di meditazione, si lasciò sedurre dalla piacevole giostra di quelle scalinate scorrenti come un tapis-roulant fra le sue mobili ringhiere». E chi provò una volta volle riprovare ancora, tra « turbe di scugnizzi calati dai quartieri popolari, attratte dalla fama di questo "toboggan" sotterraneo che non costava un soldo».

Naturalmente, in una città come Napoli, l'episodio divenne subito motivo di canto ed in quello stesso giorno, sulla bocca di tutti risuonava la canzonetta: «A direttissima Napoli-Roma 'e scala mobile »:

Sotto terra nu traforo
Hanno fatto pe passà
Nu vapore comm'o viento
Va a Roma e vene ccà
Se nun me cride a me
Te voglio purt'a vedè
E paura nun avè...

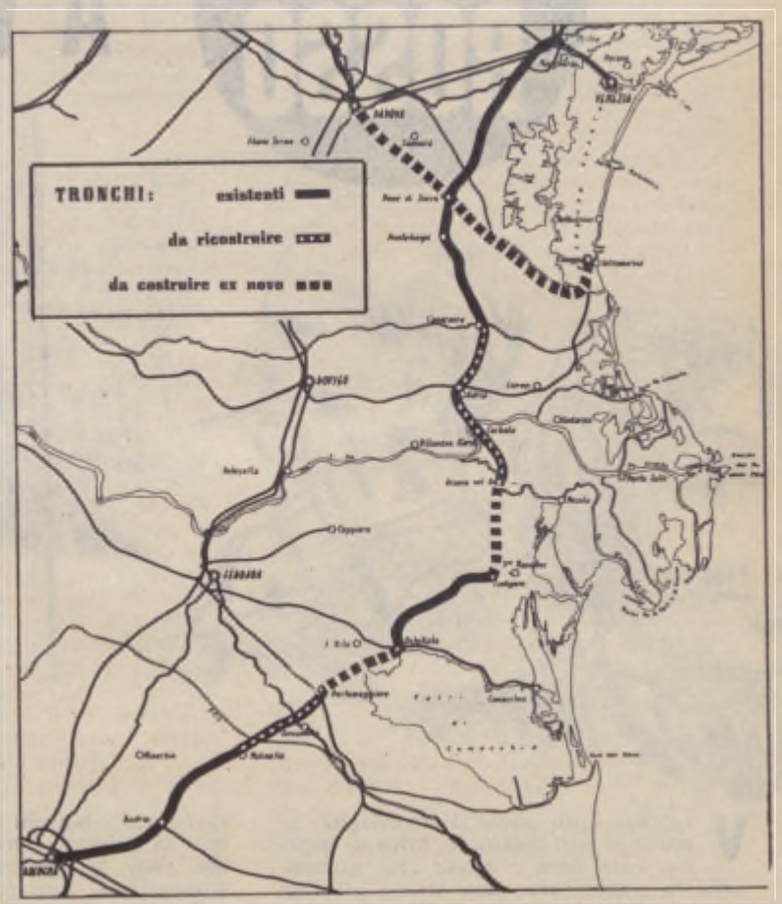
La canzone, al contrario di quella dedicata alla funicolare del Vesuvio, fu presto dimenticata. In compenso la metropolitana, conserva la sua piena attualità nella vita cittadina: sono appena di ieri i progetti e le proposte per ammodernarne gli impianti e potenziarne i servizi. Insomma, la prima metropolitana d'Italia è ancora viva e vitale.

Domenico MANGANELLI

Si farà la Romea ferroviaria?

● *Il completamento della Romea ferroviaria, che interessa in particolare l'economia delle zone agrarie gravitanti intorno alla città di Ferrara è un obiettivo perseguito dagli Enti locali della regione e dall'Ente Delta Padano. Resta a vedere anche se la sua realizzazione potrà comunque interessare l'Azienda, in vista delle acquisizioni del traffico da preventivare per effetto della inalveazione e dell'afflusso dei trasporti dalla "Romea" alla Rete F.S. E' inoltre da considerare che la realizzazione del sistema di navigazione nella zona padana — in particolare attraverso il Po di Volano, da Pontelagoscuro a Porto Garibaldi — potrebbe determinare una più appropriata ripartizione del traffico, che assegnerebbe con tutta probabilità alle vie d'acqua i trasporti più economici, e alle Ferrovie, più che ai mezzi stradali, il trasporto dei prodotti agricoli, da inserire, ove opportuno e possibile, nella catena del "freddo".*

In ogni modo sulla opportunità di dare vita alla « Romea ferroviaria » i pareri possono essere diversi e discordi. Invitiamo, anzi, tutti i lettori che lo desiderino ad esprimere il loro parere sull'argomento.



La Romea Ferroviaria, così denominata in analogia alla statale che da Ravenna attraversa tutta la zona del Polesine, è o dovrebbe essere quella linea ferroviaria veneto-emiliana che, partendo da Mestre, raggiungerebbe, per Piove di Sacco, Adria per poi scendere di qui, per Ariano Polesine, a Codigoro e a Portomaggiore, unendosi, con altri brevi tratti da un lato alla Ferroviaria Ravenna-Rimini, e dall'altro alla Ferroviaria Molinella-Bologna.

Della realizzazione di tale itinerario si parlava dopo la guerra. Nel 1950, i rappresentanti degli Enti locali, delle Camere di Commercio, dei Sindacati, ecc. delle zone interessate si riunivano a Ferrara per una discussione generale dell'argomento e per le raccomandazioni al Governo. Ricordata la situazione della zona del Piovese e delle altre contermini, tutte bisognose di aiuti e di provvedimenti su piano nazionale, venne interessato il Ministro dei Trasporti a provvedere per la realizzazione del collegamento di Padova con Piove e venne altresì impegnata la Giunta Prov.le a predisporre un programma organico per la ricostruzione della Romea. Per quanto riguardava particolarmente Ravenna, l'on. Zaccagnini fece presente che la città si avviava a diventare un importante centro industriale ma che il ravennate decadeva poco a poco a zona depressa, essenzialmente per il fatto della insufficienza del sistema delle comunicazioni e dei trasporti per ferrovia.

Il Governo mise allo studio il relativo progetto, ma tutto fu poi sospeso, per motivi più che altro di bilancio; intanto progrediva lo sviluppo della zona del ferrarese, anche in seguito al prosciugamento del comprensorio del Mezzano ed alla utilizzazione agraria delle terre sottratte alla palude.

E' da tener presente che non è tutta da costruire la «Romea ferroviaria». Esistono già oggi tratti in servizio, che ne costituiscono la parte maggiore; altri ricostruiti, non hanno avuto ancora la debita utilizzazione. Mancano infine taluni completamenti: la Padova - Chioggia; la Ariano Polesine-Codigoro (Km. 15); la Ostellato-Porto Maggiore (km. 9). Tutto ciò su una lunghezza totale della linea di 250 Km.

Una parola a parte merita la tratta Padova-Piove-Chioggia: per essa qualche cosa già è stata fatta. Con provvedimento 7 novembre 1953 n. 5012, in applicazione dell'art. 2 R.D.L. 14 ottobre 1932, n. 1496, il Ministero dei Trasporti autorizzava la rimozione degli impianti e la integrale sostituzione del preesistente servizio tranviario con corse automobilistiche. Ma, non potendosi per altro concepire la realizzazione della linea Bologna - Portomaggiore - Adria-Piove-Mestre, cioè quella — grosso modo — longitudinale collegante i centri agricoli del Polesine senza il necessario disimpegno di quest'ultima verso Padova e verso Chioggia e Mestre, dovrà pur provvedersi alla costruzione della ferrovia Padova-Piove-Chioggia in sostituzione della vecchia tranvia. A tale scopo, con lo stesso provvedimento fu stabilito di conservare i manufatti principali e i terreni già costituenti la sede della linea.

La regione servita dalla Romea si estende su una superficie di circa 240.000 ettari, oggi pressoché interamente bonificati, in piena e rigogliosa coltivazione, con produzione agricola ingente, destinata, per la maggior parte alla esportazione. La regione, come si sa, è intersecata da numerosi canali, alcuni dei quali navigabili, ed è servita dai due porti di Volano e Porto Garibaldi. Importanti mercati del pesce si tengono a Goro ed a Comacchio con un movimento di circa 50 mila quintali di prodotto. Nella regione sono in corso altre grandi opere di bonifica prevalentemente ad opera dell'Ente Delta Padano.

Francesco CARTA

Lo stato attuale del rilevato ferroviario, visto dalla sommità arginale del Reno del tratto Portomaggiore Molinella

DISCO ROSSO A VIGHEFFIO

Vigheffio è un paese di montagna, se paese si può chiamare, fatto di quattro case nere e basse che, quando soffia la tramontana, pare stiano in piedi per miracolo. La gente di Vigheffio vive nei boschi, a raccogliere castagne e funghi, a seconda delle stagioni; o spacca la legna, che porta a vendere in pianura. Alla domenica, nella piazza davanti la chiesa, gli uomini giocano a bocce quando c'è il sole; a carte, quando piove, dentro l'unica osteria del paese. Per le donne non esiste neanche domenica. Tutt'al più le ragazze mettono la pezzuola bella in capo, e vanno a messa.

Tra questa gente mi mandarono, al tempo che facevo il capostazione delle ferrovie. La stazione era una specie di casello da cantoniere; il lavoro consisteva in qualche treno merci che saliva e scendeva lungo la linea, cigolando come un vecchio barroccio. Poi c'era un accelerato al mattino e uno al pomeriggio. Insomma, un lavoro da sbadigliare tutto il giorno, io e il manovale, seduti sul marciapiedi, con le scarpe sulle traverse cotte dal sole. Per non crepare di noia ogni tanto si piantava lì la stazione e si andava a caccia nelle selve.

Soltanto di notte, a rompere la monotonia, transitava il direttissimo 115: se ne vedevano le luci da lontano, il vento ne portava il rumore di ferraglie, il fischio lungo del locomotore; allora i paesani uscivano di casa e scendevano giù, a riempire il marciapiedi della stazione. Donne, ragazze, vecchi contadini baffuti, bambini scalzi, boscaioli: si piazzavano vociando dinanzi la cabina-movimento, con la testa rivolta alle luci, per vedere il 115.

La prima volta che questo accadde io volevo far sgomberare la stazione; ma il manovale mi fece capire che quella gente ci teneva troppo, a vedere il direttissimo che andava a Milano, e da Milano andava a Parigi, in Francia. Per darmi un tono mi misi a camminare avanti e indietro sul marciapiedi, nella mia divisa nera coi bottoni d'oro, il cappello rosso e la paletta sottobraccio; ma i vigheffini non si presero paura, restarono tranquilli al loro posto.

Il direttissimo arrivava in stazione mugliando, simile a un mostro scintillante. Faceva tremare le pareti, il marciapiedi, la terra e tutta Vigheffio. Una folata di vento, che sapeva di vernici e di ferro, ci investiva come per buttarci fuori di là. Subito dopo restava un vuoto, mentre i fanali di coda rimpicciolivano rapidamente, fino a scomparire inghiottiti dalla montagna.

Una lunga pausa di sbigottimento, quasi di delusione per tanta rapidità; si udiva ancora il battito delle ruote sui binari e il sussulto delle traverse; qualche contadino, qualche donna che diceva « Milano », « Parigi »; poi la gente tornava alle case.

Sopra la stazione deserta passavano nuvole, si rincorrevano sul crinale dei monti.

— Vede, capo, — mi diceva il manovale, fatto anche lui malinconico, — questo treno va a Milano, va a Parigi, — mentre io battevo al telegrafo, avvertendo le altre stazioni della linea: « 115 transitato in orario ».

— E' un bel treno, — continuava il manovale. — Fra tre ore è a Milano. Domani all'alba entra in terra di Francia. Mi capisce?

Io guardavo gli occhi tristi del manovale: no, non riuscivo a capire. Tanto meno capivo i paesani di Vigheffio, che ogni sera continuavano a scendere alla stazione come a un appuntamento, acqua o vento che fosse.

E venne l'inverno con la neve. « Ora starò a vedere », dissi tra me. Ma anche quella notte, imbacuccati nei tabarri fino al naso, i contadini, i boscaioli, le donne scesero giù sotto la luna bianca, simili a ombre senza rumore, e stettero sul piazzale pestando i piedi.

Ne fui contento; ormai ci avevo fatto l'abitudine.

— Proprio un bel treno, — dissi, passando davanti ai vigheffini, con la paletta sottobraccio e le mani nelle tasche del cappotto.

— Eh sì, capo, — la gente sospirò. — Questo treno va per il mondo, non sta sprangato in casa come noialtri.

— Va a Parigi, — dissi.

Mi accorsi che da un po di tempo l'aspettavo anch'io questo direttissimo 115. Già quando udivo il fischio nella lontananza mi veniva addosso un'agitazione.

— Neanche la neve lo ferma, — disse il manovale sconsolato.

— E una donna aggiunse: — E' un treno speciale. Avete visto i vagoni? Illuminati più di un altare.

— Chissà a vederlo fermo! — disse qualcuno. — Ma si ferma solo a Milano e a Parigi. Vero, capo?

Questa domanda me la sentii ripetere ancora, all'osteria di Vigheffio. Adesso che i sentieri e i boschi erano coperti di neve ci andavo anch'io, là dentro. Mi sedevo a un tavolo, tutto solo, a fumar sigarette e a guardare quei montanari che scolavano fiaschi di vino. Guardavo la tabaccaia, che mi sorrideva da dietro il banco dei tabacchi.

— Eppure, — diceva la tabaccaia, — se lui volesse potrebbe fermare anche il direttissimo, se lui volesse.

E indicava me con un cenno del capo, continuando a sorridere. La gente si faceva muta, mi fissava dai tavoli intorno, di sotto in su.

— Un momento, — rispondevo io. — Potrei e non potrei. Se lo fermo, e non c'è una ragione per farlo, poi ne pago le conseguenze, lo sapete?

Loro ci restavano male, chinavano lo sguardo sui tavoli, bevevano un'altra sorsata di vino.

— E poi, — dicevo io, — che gusto c'è, a fermarlo? Che cambia, quando l'abbiamo fermato?

La tabaccaia sospirava. — Una volta sola, capo. Così lo vediamo bene.

Ora le giornate eran tutte di un colore, grigio, che sarebbe rimasto nell'aria fino a primavera. Oltre la porta a vetri dell'osteria passava qualche donnetta ravvolta nello scialle scuro, una mucca infreddolita dietro, un bambino con gli zoccoli di legno. Vigheffio, paese da lupi! Veramente che quel treno, alla notte, aveva un suo significato per tutti noi. Anche per me. Milano, Parigi, Francia: c'era il mondo intero in quel convoglio illuminato e rombante che tirava via con tanta indifferenza, senza curarsi di Vigheffio né della mia stazione, né dei paesani radunati sul marciapiedi e battere i denti per amor suo. Che gli importava al 115, di noi? Neanche ci vedeva, a quella locità.

Neanche sapeva che ci fossimo, sulla carta geografica. Volava sulle rotaie, ora arrabbiato, ora sprezzante, ora sdegnoso ogni notte di più.

« Ti fermerò », cominciai a pensare. « Ti fermerò. A costo di pagarne le conseguenze ».

E quella sera, al manovale che rimase con la bocca aperta, dissi di mettere semaforo rosso; lui corse sul marciapiedi agitando la lanterna per avvertire i paesani, e i paesani si mossero, gridando come a una festa. Anche il treno gridò sulla montagna, in collera per il semaforo rosso; si udì il sibilo dei freni, le luci rallentarono: poi entrò sul piazzale di manovra ringhiando, mentre la gente di Vigheffio tratteneva il respiro.

Le vetture azzurre sfilarono lente, si arrestarono cariche di silenzio. Dietro i finestrini rigati di gocce, tra le tendine, apparve qualche volto scolorito. Nessuno dei paesani parlò. Neppure io. Restammo fissi a guardare le lunghe carrozze, coi cartellini bianchi attaccati sopra: «Milano », « Paris ».

«Ti ho fermato», pensai, e volgevo la testa alla gente dietro di me. Vidi che la tabaccaia aveva gli occhi scintillanti, nel gruppo; che tutti gli occhi scintillavano.

— Che succede? — gridò il capotreno scendendo dal bagagliaio. Il macchinista non era sceso, si era affacciato lassù in alto, al finestrino di guida.

Il capotreno venne verso di me.

— Qualche incrocio? — chiese.

— No, — dissi.

— E allora?

Io mi strinsi nelle spalle. Dissi: — E allora niente. Allora così.

— Come, così? — gridò il capotreno.

Pareva volesse dire qualcosa ancora, ma ci ripensò, o gli mancò la parola per lo stupore. Mentre io alzavo la paletta, egli ritornò quasi di corsa al suo bagagliaio.

Dolcemente il direttissimo si rimise in marcia, acquistò velocità, scomparve. Le luci si riaccesero lontano, sulla costa del monte, verso Milano, verso Parigi. Era rimasto il vuoto. Un silenzio ancora più grande, e nel silenzio il telegrafo di stazione che ticchettava. Io e i vigheffini ci guardavamo ammutoliti.

Mi salutarono con cenni di mano, quando si avviarono sui sentieri del paese; la tabaccaia mi sorrideva, come per ringraziarmi a nome anche degli altri.

Quel sorriso che mi ricordo ancora, e che non vidi mai più. Non lo vidi neppure la mattina che presi l'accelerato, chiamato dalla direzione del compartimento per « le conseguenze ». Era troppo presto perché i vigheffini potessero venire alla stazione. Così, sul marciapiedi c'era soltanto il manovale.

E mi rimase alle spalle, e anche Vigheffio, lassù, paese da lupi.

VACANZE SENZA PORTAFOGLI

Con questo articolo, il nostro collaboratore Renato Mattone ha vinto il secondo premio del Concorso Giornalistico « Diners' Club-Crediti per il Turismo ».

Di solito quando si parla di turismo in Italia si considera la gente che viene, non la gente che va. Periodicamente si sfornano cifre su cifre sugli arrivi, le presenze alberghiere, la spesa turistica, l'apporto valutario e si conclude che il nostro Paese è al primo posto nella graduatoria delle preferenze dei turisti stranieri. Poi, magari, si scopre che la metà circa dei turisti sono soltanto degli escursionisti che varcano la frontiera per un breve soggiorno, anche per meno di 24 ore, e allora l'ottimismo ufficiale si attenua. Sul movimento degli italiani i dati statistici sono sempre scarsi sia che si tratti del turismo interno, che dei viaggi e delle vacanze all'estero. Alla base di questa concezione del turismo, c'è la vecchia idea del « bel Paese », dell'Italia cioè povera di materie prime ma ricca di bellezze naturali e artistiche, e c'è anche un fondo speculativo che guarda ai soldoni che portano gli stranieri, che considera cioè essenzialmente le « partite invisibili » che impinguano la bilancia commerciale.

Se da qualche tempo si parla sempre con più insistenza di turismo sociale o di massa, è perchè ci si è accorti che, con un moto spontaneo e crescente, la mobilità degli italiani è aumentata, la villeggiatura che un tempo provocava le smanie dei ceti più ricchi è diventata un'esigenza sempre più diffusa, le vacanze sono entrate nel bilancio delle abitudini e lo stesso viaggio all'estero che veniva considerato una chimera (si diceva: « Prima di morire voglio andare in America », oppure più realisticamente: «L'anno prossimo vado in Svizzera » e poi magari si faceva una breve visita a San Marino) ora invece è un fatto normale.

Motivi economici e sociali sono alla base di questa evoluzione e tuttavia ci sono ancora molti italiani che non riescono a programmare un periodo di vacanza, sia in relazione al tempo che in rapporto alla spesa. Il fatto che le ferie degli operai e degli impiegati siano concentrate nel mese di agosto riduce, ad esempio, i benefici e aumenta la spesa delle vacanze, perchè l'offerta dei servizi (alberghi, pensioni, trasporti, ecc.) nell'alta stagione diventa più carente e più cara per effetto dell'intensa domanda.

Le proposte di scaglionamento delle vacanze avanzate dai sindacati, dalle associazioni turistiche e ricreative, e dalle stesse aziende che gestiscono i pubblici servizi (come le Ferrovie dello Stato) non hanno trovato finora un'accoglienza favorevole presso le industrie, che invece ritengono più utile, per ovviare agli svantaggi della concentrazione delle ferie, organizzare le vacanze dei lavoratori, togliendo loro ogni libera scelta.

La tendenza a sottrarsi a questo tipo di alienazione è però più forte del paternalismo che ispira le iniziative rivolte a irreggimentare gli italiani creando uno standard di turismo. In una moderna democrazia l'utilizzazione del tempo libero e quindi la programmazione delle vacanze, deve essere lasciata alla libera iniziativa dei cittadini, che semmai possono organizzarsi collettivamente per fruire di determinati vantaggi come quelli offerti dai viaggi in comitiva.

Non vi è dubbio che un altro impedimento allo sviluppo del turismo sociale è costituito dalla spesa. Ancora molti lavoratori, nonostante le ferie pagate, rinunciano oggi alle vacanze perchè non sempre è facile conciliare con i bilanci familiari l'esborso di danaro occorrente per la spesa turistica. Perciò, accanto all'azione dei pubblici poteri riguardante le agevolazioni per i turisti nei trasporti e nei servizi in genere e la estensione di particolari attrezzature ricettive, come i camping, gli ostelli e le case-albergo, è sorto il problema del finanziamento delle vacanze.

Attualmente due sono gli orientamenti in materia: da una parte si tende a incrementare il risparmio volontario a fini turistici e dall'altra si cerca di estendere le forme di credito turistico con pagamento posteriore e differito. L'esempio classico della prima forma di finanziamento è costituito dalla « Cassa viaggi e vacanze » del Touring Club, che permette di precostituire con versamenti antecedenti la somma occorrente per il godimento delle vacanze. Per la seconda forma il sistema migliore è quello della « Carta di Credito » istituita su scala internazionale dal Diners' Club, un'organizzazione che anticipa, sulla base di un rapporto di fiducia con i propri associati, la spesa turistica dovunque essa viene effettuata, eliminando tra l'altro ogni preoccupazione di carattere valutario.

L'analogia tra le due forme di finanziamento può riscontrarsi nell'obiettivo che sia il TCI e il Diners' Club perseguono, cioè quello di permettere al turista le "vacanze senza portafogli". La « Cassa viaggi e vacanze » fornisce, infatti, una serie di tagliandi-buoni che hanno lo stesso valore del denaro, il Diners' Club con la «Carta di Credito » mette a disposizione dei soci una specie di passaporto per viaggiare, per acquistare il carburante, per sedersi a tavola senza porre mano al portafoglio. Nel primo caso il turista pagherà prima di intraprendere il viaggio o recarsi in vacanza, nel secondo caso, dopo.

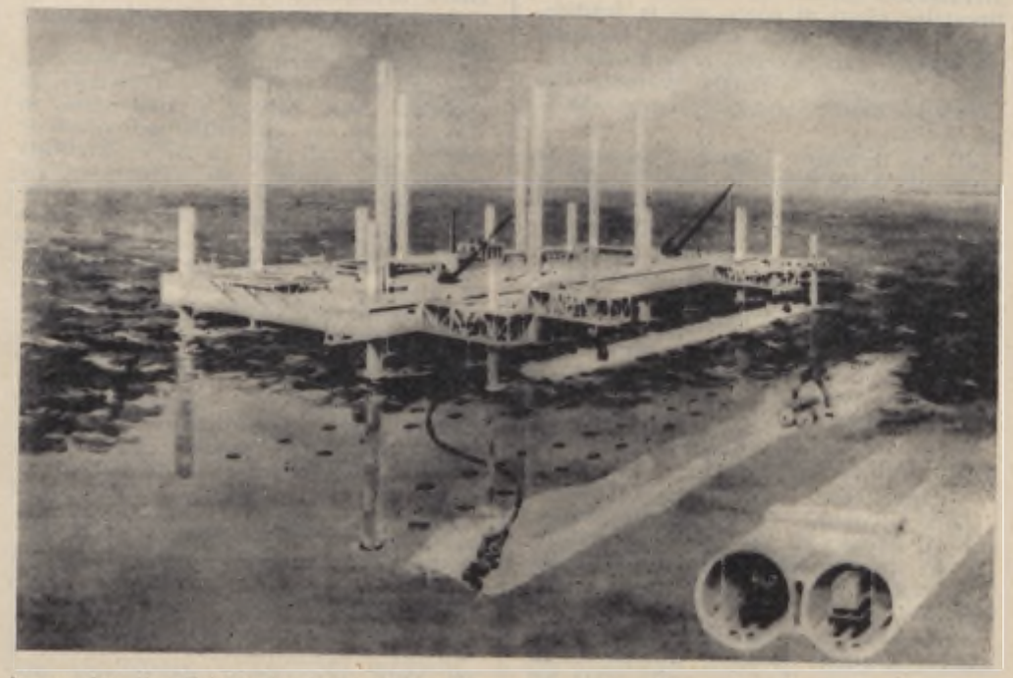
Accanto a questi due sistemi di finanziamento, già sperimentati con successo nel nostro come in altri Paesi, si ravvisa la necessità di crearne un terzo che riassuma i pregi di entrambi abbinando risparmio e credito e concedendo larghe rateizzazioni sul pagamento della spesa turistica. Ed è proprio in questa direzione che lo Stato dovrebbe intervenire sia con la creazione di un istituto nazionale che, operando con i medesimi criteri della Previdenza Sociale, assicurasse le vacanze ai lavoratori, sia offrendo ai sodalizi che già operano nel settore del credito turistico, le garanzie necessarie per la concessione di piccoli mutui turistici.

Una politica del credito turistico così concepita, senza distogliere lo Stato dai compiti essenziali riguardanti le infrastrutture, si manifesterebbe in una serie di incentivi, rivolti non solo a favorire i soggetti del credito, ma a promuovere il turismo, giustamente considerato una delle attività fondamentali della nostra economia.

Renato MATTONE

Il sogno napoleonico di centosessant'anni fa sta per essere realizzato Il progetto dei "tunnellisti" avrà quasi certamente la meglio su quello dei "pontisti" Tra breve sapremo se passeremo

SOPRA O SOTTO LA MANICA?



Il problema di stabilire una comunicazione diretta fra le due sponde della Manica, non condizionata dalle collere d'un braccio di mare frequentemente iroso, è vecchio per lo meno di due secoli.

Un paio di anni fa, comunque, i giornali accennarono, con dovizia di particolari, a due progetti che vennero definiti — nel campo delle comunicazioni — arditi per taluni e temerari per altri: si trattava di unire la Francia e l'Inghilterra, via terra, con un ponte o con un tunnel attraverso la Manica.

Nei giorni scorsi i quotidiani ritornavano sull'argomento, informandoci che i due progetti non soltanto erano tornati sul piano dell'attualità, ma che, nell'imminenza di una decisione da parte dei governi interessati, si era ravvivato — sia in Francia che in Inghilterra — il dibattito sulla possibilità di unire il continente all'isola mediante l'attuazione di uno o l'altro dei due elaborati.

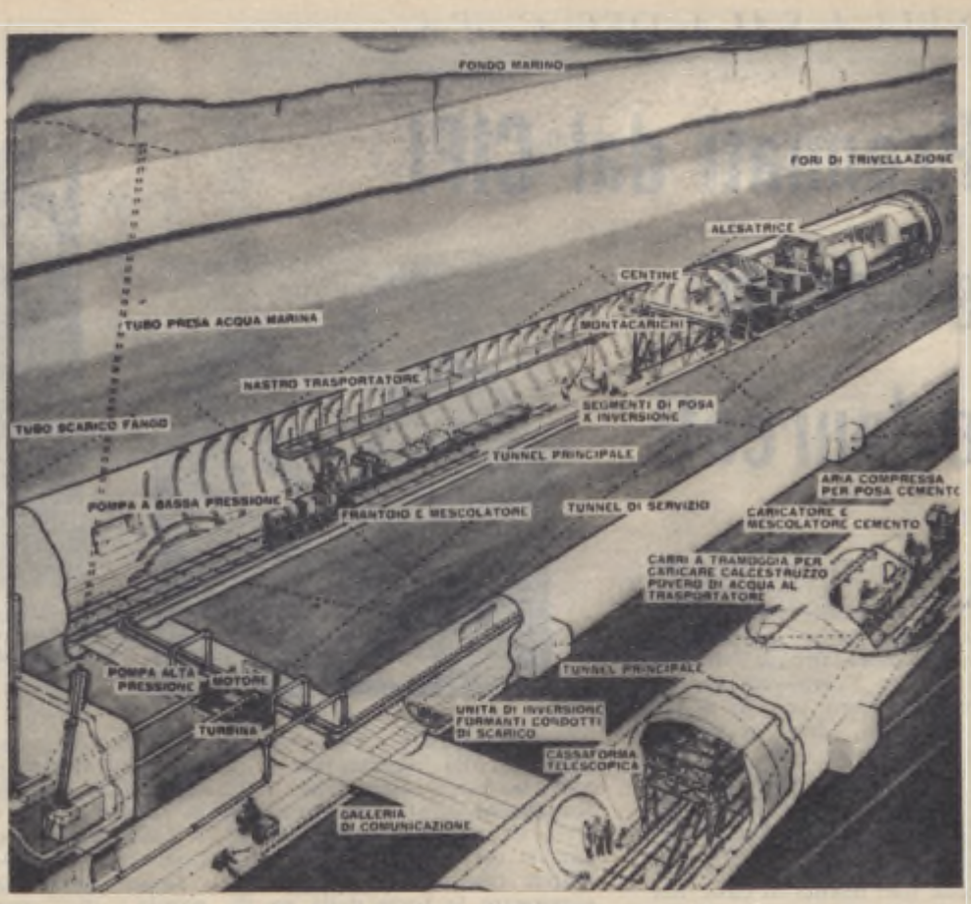
I sostenitori del progetto anglo-franco-americano per un ponte ritengono che, sebbene il costo dell'opera sia all'incirca doppio di quello del tunnel, esso offrirebbe vantaggi economici tali da compensare largamente la differenza. Aggiungono ancora i « pontisti » che considerevoli sarebbero pure i rischi che il tunnel presenterebbe tanto nel corso della sua costruzione, quanto nel suo esercizio per i pericoli di deragliamenti e di incendi. Ma i « tunnellisti » — guidati dal prof. Armand — ribadiscono la loro convinzione sull'efficacia e sulla praticità del progetto, ed affermano che la galleria è in grado di offrire ai viaggiatori, alle merci e ai veicoli un servizio a velocità elevata, a basso prezzo, al riparo delle intemperie e con una sicurezza quasi assoluta. Infatti gli automobilisti porterebbero essi stessi le proprie vetture sul treno, restando al volante durante la traversata che si prevede non supererà i 30 minuti.

Anche se ai primordi del secolo decimonono non esistevano le « strade ferrate », l'idea di « bucare » la Manica per stabilire un abbraccio simbolico fra i due popoli — sia pure per scopi non del tutto pacifici — aveva trovato numerosi e convinti sostenitori.

Il primo progetto d'una comunicazione, via terra, tra Francia e Gran Bretagna risale all'epoca di Napoleone I, e precisamente all'anno 1802, quando l'ing. Albert Mathieu-Favier propose al Primo Console di scavare una galleria sotto il Canale della Manica. Buonaparte fu grato al progettista e forse pensò anche di poter eseguire segretamente l'opera gigantesca, che gli avrebbe permesso di realizzare il suo piano di invasione delle Isole Britanniche ma, a quei tempi, mancavano le premesse tecniche ed i mezzi adeguati per accingersi all'impresa con sicurezza di successo, per cui l'idea venne momentaneamente accantonata.

Altri tentativi, rimasti però tutti allo stato di progetto, vennero fatti da tecnici dei due paesi interessati in differenti epoche ed uno di questi, appoggiato da Napoleone III ed accettato dalla Regina Vittoria, convenientemente «lavorata» dal

A sinistra, sopra: il progetto francese per il ponte sulla Manica. E' a nove corsie, due ferroviarie e cinque stradali. Il progetto è stato elaborato dalla «Société d'Etudes du pont sur la Manche», presieduta e diretta da Jules Moch. Sotto: una delle soluzioni per il tunnel sotto la Manica. La galleria è scavata sotto il fondo marino. Il progetto comprende due tunnel principali e uno di servizio. Qui a destra: il progetto del tunnel a tubi immersi. Le due gallerie, percorse solo da binari ferroviari, sono collegate con la superficie mediante due isole di aereazione.



Principe Consorte Alberto, stava per passare alla fase esecutiva quando incontrò la fiera apposizione di Lord Palmerston, irriducibile sostenitore dello « splendido isolamento ».

Crollato a Sédan l'impero dei Napoleonidi, nove anni dopo la morte del Principe Alberto, non fu difficile agli insularisti ed ai militari convincere la grande Regina dell'inopportunità dell'opera che avrebbe costituito un pericoloso attentato alla vantaggiosa posizione strategica delle isole britanniche.

Successivamente l'ingegnere francese Thomé de Gamond e il suo collega inglese Sir John Haushow elaborarono un nuovo progetto per la costruzione di una galleria. I lavori di saggio furono iniziati nel 1881 con lo scavo di un cunicolo di prova a ciascun lato del Canale, ma dovettero essere sospesi due anni dopo, per il veto posto dal Governo Inglese basato su motivi d'ordine strategico. Quando il divieto di costruzione diventò esecutivo, lo scavo dei due cunicoli aveva già raggiunto una profondità lineare di 1.800 metri.

Nel 1930, un gruppo di imprenditori cercò di riprendere i lavori, ma anche il nuovo tentativo urtò contro l'irriducibile e categorica opposizione del Parlamento britannico. Né miglior sorte ebbe un passo compiuto da parte francese al medesimo fine presso la Camera dei deputati.

Nel frattempo, lo scottante e delicato problema d'una comunicazione terrestre fra Inghilterra e il Continente andò progressivamente maturando, tanto che oggi, più che mai, si avverte la necessità d'una rapida soluzione.

Fra i diversi progetti elaborati, quello di una galleria stradale sembra ormai compromesso a ragione dei troppo gravi problemi di ventilazione che esso comporta. Altrettanto può ritenersi per il piano francese che prevede di lanciare sopra il Canale un ponte di 32 km. di lunghezza e 70 m. di altezza. Tale costruzione, pur non incontrando insuperabili difficoltà dal lato tecnico, appare difficilmente attuabile a causa del costo eccessivamente elevato che comporta e delle gravi molestie che i suoi piloni di sostegno creerebbero alla intensa navigazione in quel mare, notoriamente già disagevole a causa delle frequenti nebbie.

Un progetto particolareggiato, che prevede invece la costruzione di una galleria esclusivamente ferroviaria, venne elaborato dal « Channel study group », emanazione della « Channel Tunnel Company » nata nel 1872, di cui fanno parte rappresentanti delle Ferrovie statali di Francia e di Inghilterra, come pure d'altri enti interessati dei due paesi e degli Stati Uniti.

Secondo tale progetto, il traforo da eseguire fra la località francese di Sangatte e quella inglese di Dover, avrebbe una lunghezza di 52 km., di cui 37 scavati sotto il Canale. Si tratta di una galleria a due cunicoli attigui e paralleli, come le canne di una doppietta, ciascuno dei quali a doppio binario e con un diametro di metri 6.55 (per una galleria stradale, tale diametro dovrebbe misurare almeno 11 metri).

Le maggiori difficoltà da superare nell'esecuzione di quest'opera grandiosa, consistono nella costruzione, in calcestruzzo, dei due cunicoli. Del problema si è occupato un ufficio di ingegneria newyorchese, il quale ha girato il maggiore ostacolo allestendo e presentando un progetto che prevede l'esecuzione d'un « Immersed tube tunnel » o galleria tubolare sommersa. Nel fondo marino verrebbe scavata, con potentissime draghe, una fossa nella quale verrebbero riunite e fissate le parti di tubi prefabbricati su terra ferma; i diversi elementi tubolari avrebbero come piattaforma uno strato di calcestruzzo dello spessore di un metro e peserebbero complessivamente 20.000 tonnellate.

Attuando questo metodo, il lavoro si sottrarrebbe alla schiavitù della natura geologica del terreno, molto più che non un traforo sotterraneo. La costruzione della doppia galleria e dei relativi impianti sui due lati francese e britannico, verrebbe a costare circa un miliardo e duecento milioni di nuovi franchi, somma molto inferiore a quella che occorrerebbe per l'esecuzione degli altri progetti. Al fine, poi, di accelerare il servizio a spola fra le stazioni terminali della galleria sui due versanti opposti, sono state previste curve elicoidali analoghe a quelle realizzate in impianti similari italiani e svizzeri, in modo che i treni circolerebbero in un circuito chiuso, con notevole risparmio di tempo. I piani di costruzione della galleria attraverso la Manica prevedono un intervallo di 5 minuti fra un treno e l'altro, riducibile, volendolo, a tre minuti soltanto.

Passando ad altro ordine di considerazioni, la necessità di una via di comunicazione di grande potenzialità sotto la Manica è oggi assolutamente indispensabile. Il trasporto di viaggiatori, automobili e merci sull'attuale itinerario è enormente aumentato negli ultimi anni ed aumenterà ancor più, se la Gran Bretagna entrerà nella Comunità economica europea. In quest'ultimo caso, secondo gli esperti, ogni anno passerà, attraverso la nuova galleria, una fiumana di 6 milioni di persone, 1 milione di automobili e 500.000 tonnellate di merci varie, ciò che procurerebbe — in base alle tasse previste — un introito complessivo di 120 milioni di franchi pesanti, e compenserebbe, dopo un decennio, le spese di costruzione della galleria.

Maggiormente interessate all'esecuzione sollecita dei lavori sono le Ferrovie Britanniche e le autorità portuali di Dover, in quanto dovrebbero, le prime, sostituire tre navi traghetto antiquate e, le seconde, costruire nuovi piani caricatori ed invasature, con una spesa di parecchi milioni di sterline, senz'altro evitabili in caso di esecuzione del tunnel sotto la Manica.

Il problema, com'è ovvio, non si può esaurire in un articolo. Torneremo sull'argomento, illustrando le proposte di finanziamento del progetto, il sistema di circolazione dei treni, la qualità del materiale ferroviario che si dovrà predisporre, la impostazione dei trasporti delle merci e le velocità medie dei singoli convogli.

Dopo le date del 25 luglio 1909 — quella della prima traversata aerea della Manica compiuta da Luis Blériot — e dell'8 febbraio 1919 — quella del primo collegamento aereo internazionale per passeggeri effettuato sullo stesso braccio di mare, con un bimotore Goliath-Faman, dal comandante Bossoutrot — quale sarà la data del collegamento via terra fra il continente europeo e le isole britanniche?

Quel giorno si potrà forse parlare più concretamente di unità europea.

Mario Alberto TUNINETTI

Premiati dal CIFI studenti e laureati

Il Ministro dei Trasporti (a sinistra) e il Direttore Generale, dr. Renzetti, durante la cerimonia della consegna dei premi CIFI.

La consegna di « borse-premio » a giovani intelligenti e volenterosi che fanno parte, anche se indirettamente, della famiglia ferroviaria, offre l'occasione di un lieto incontro con le nuove generazioni, che rinnovano una tradizione che ha visto sovente i figli degli uomini della rotaia eccellere nell'arte, nelle scienze, nella politica, nell'amministrazione della cosa pubblica. Una tradizione non dovuta al caso, ma testimonianza di un costume, di una mentalità, di un modo di vita operoso e fecondo che nell'esempio dei padri ha stimolato e favorito le doti migliori dei figli.

Anche quest'anno la cerimonia della consegna delle borse-premio assegnate dal Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani, ha avuto luogo con la consueta solennità nella sala del Consiglio di Amministrazione. Alla manifestazione hanno presenziato il Ministro dei Trasporti On.le Mattarella, i Direttori Generali delle F.S. e della Motorizzazione Civile, numerose altre autorità ferroviarie e vari membri del Consiglio Direttivo del C.I.F.I.

Ha preso dapprima la parola l'Ing. Lattanzi, Presidente del C.I.F.I., che dopo aver espresso la sua soddisfazione per i risultati del concorso ha ricordato che il C.I.F.I. sensibile alle esigenze dei tempi nuovi che richiedono tecnici sempre più numerosi e qualificati, continuerà a battersi con tutti i suoi mezzi affinché « tutti i giovani che ne abbiano le attitudini vengano incoraggiati, spinti e indirizzati alla matematica e alle materie scientifiche e conseguentemente alla professione di ingegnere, cui è affidata la creazione di opere di grande rilievo, il compito di soggiogare le forze della natura, di scoprire gli infiniti segreti dell'universo ». Ha quindi parlato il Dr. Renzetti il quale ha affermato che «tali iniziative hanno un valore particolare per l'Azienda perché questi premi, spesso intestati a persone care alla nostra memoria, costituiscono un'altra forma di solidarietà con i ferrovieri e le famiglie ed ancora perché esse rappresentano un contatto con il mondo degli studi, contatto che forse ci può indicare la strada delle forme che potrà rendere nel futuro il reclutamento del nostro personale, specialmente di quello più qualificato ». A questo proposito ha ricordato come « proprio in questi giorni, in queste settimane si stanno sviluppando varie forme di contatti con le Università e si sta studiando un piano di rinnovamento delle regole e delle norme che sono alla base del reclutamento del personale ferroviario ». Dopo essersi felicitato con i premiati egli ha incitato i giovani a partecipare sempre più numerosi a queste nobili gare.

Brevi parole di elogio sono state quindi pronunciate dal Direttore Generale della Motorizzazione. Ha infine preso la parola, prima di procedere alla premiazione, il Ministro dei Trasporti.

Dopo essersi associato alle parole di compiacimento espresse dagli oratori precedenti, l'On.le Mattarella ha rivolto un particolare elogio al C.I.F.I. « per tanta lodevole sensibilità nell'opera di incoraggiamento dei giovani, opera che si affianca a quelle, altrettanto impegnative, di preparazione dei tecnici e di studio svolte sotto l'iniziativa del Collegio ». Il Ministro ha poi sottolineato come « i premiati non sono solo ingegneri o chimici o fisici. Certo il loro è un settore di studio e di lavoro, al quale logicamente e doverosamente il Collegio degli Ingegneri porta la sua particolare attenzione; ma la premiazione anche di studenti di lettere, di studenti di scienze economiche, politiche e di medicina ha un suo particolare rilievo. La tecnica deve nel nostro Paese svilupparsi in misura sempre più larga, adeguata alle nuove esigenze di progresso tecnico e produttivo, ma questo progresso non deve svolgersi, realizzarsi a detrimento delle grandi tradizioni di pensiero, di attività intellettuale del nostro Paese, le quali rappresentano la ragione del suo glorioso passato e un motivo di speranza per la sua grande funzione dell'avvenire ». L'On.le Mattarella ha quindi concluso rilevando che « è in questo duplice sforzo, di innestare il presente nel nostro passato — di carattere altamente umanistico — e di sviluppare gli studi della tecnica, che sta certamente la possibilità di creare questa nuova Italia, che si va sviluppando, che si va affermando e che deve essere un'Italia moderna, che però non rinnega l'antico, ma all'antico si rivolge per il suo sviluppo e per illuminare il suo ammodernamento ».

Al termine della manifestazione abbiamo avvicinato alcuni dei giovani premiati.

— Sono stata veramente lieta di aver partecipato a questo concorso — ci ha detto la oggi dottoressa Borghesani, assistente alla facoltà di chimica di Bologna — poiché ho potuto constatare con quanta serietà ed impegno, difficilmente riscontrabili in manifestazione similari, si sia proceduto nel difficile compito di attribuire i premi.

— Questo premio — ha rilevato il Dr. Mazza, uno dei più promettenti « talenti » del gruppo, assistente di clinica fisiologica del Prof. Monaldi a Napoli — è per noi tutti certamente un ambito traguardo ma è soprattutto, mi si perdoni l'immodestia, uno stimolo ed un incoraggiamento a raggiungere sempre nuove e più alte mete.

Non vi poteva essere più concreto e valido riconoscimento dei fini per cui furono istituiti questi premi, che si propongono appunto di costituire uno stimolo, un punto di partenza verso un ulteriore impegno nello studio e verso ulteriori affermazioni.

A. NANNI

Premi C.I.F.I. anno 1962

Borse-premio per figli di soci del CIFI (L. 100.000 c.)
Rizzo Serena (4° anno scienze politiche); Bardati Fernando (2° anno ingegneria elettrotecnica); Macchiaroli Bruno (5° anno ingegneria elettrotecnica); Laurentini Aldo (3° anno ingegneria elettrotecnica).

Borse-premio per figli di ferrovieri (L. 100.000 cad.)
Mazza Antonio (6° anno medicina); D'Amico Calogero (1° anno medicina); Benedetti Maria Gabriella (3° anno lettere); Pecchiura Piero (3° anno lettere).

Pemio Basevi per figli di ferrovieri (L. 100.000 cad.)
Giacò Giovanni (maturità classica); Jelenich Maria Aura — ex aequo — (maturità scientifica).

Premio Bianchi-Segrè: per la migliore laurea in ingegneria su argomento attinente ai trasporti ferroviari (L. 200.000)
Ing. Carrozzoni Aristide (laurea Ingegneria Civile-Trasporti).

Premio Roma: per le migliori lauree di figli di ferrovieri (L. 200.000 cad.)
Borghesani Gianna (laurea in chimica); Mosco Umberto — ex aequo — (laurea in fisica).

Giorgio Gristina

Conobbi l'Avv. Giorgio Gristina moltissimi anni fa, in una circostanza che vorrei divenisse irrepetibile, per il bene dell'umanità. Il 30 maggio 1943 Egli perdeva la moglie durante un bombardamento aereo diurno sulla città di Napoli: fu allora che per la prima volta sentii parlare di Lui in termini di grande stima. E quando più tardi Lo conobbi di persona mi resi conto del perché i ferrovieri napoletani Lo apprezzavano e Lo stimavano tanto.

In effetti, Egli aveva tutti i titoli per meritare questi sentimenti. Chi L'ha conosciuto ricorda che era un pezzo d'uomo, dal volto simpatico ed aristocratico, sguardo vivo ed intelligente, aria serena, tranquilla, indulgente, voce di timbro gradevole, particolare abilità nell'impartire disposizioni senza urtare suscettibilità per notevoli che queste fossero, sorriso sempre pronto, misto di espressioni affettive e di distacco senza spregio, che i veri signori sanno così bene amalgamare.

A Napoli tenne la dirigenza dell'Ufficio Personale Compartimentale con tale tatto, autorità e competenza che, molti anni dopo averla lasciata, Lo si ricordava come il funzionario da imitare, per l'impronta duratura ed apprezzata che vi aveva impresso. A Villa Patrizi prestò servizio dal giugno 1944 fino al 28 aprile 1953: data dell'esonero. Quasi dieci anni, durante i quali ricoprì due cariche di delicatissima importanza.

Dapprima fu a Capo della Segreteria Particolare del Direttore generale e poi fu Segretario del Consiglio d'Amministrazione. In entrambe profuse i tesori della Sua vivissima intelligenza e della Sua sensibilità ai problemi dell'Azienda. E la prima di esse, dovette svolgerla nel periodo difficilissimo della "ricostruzione", al fianco di un Direttore Generale dotato di un dinamismo sconcertante, lavoratore infaticabile e soprattutto "appassionato": dei vari tipi di superiori, quello tra i più difficili da accontentare.

Tanti ricordi di Lui si affollano alla mia mente, tra cui quello di un rapidissimo colloquio, che ora — dopo la Sua dolorosa scomparsa — mi appare come un commiato definitivo.

Era la primavera del 1953, e si stava nella Stazione di Napoli Mergellina, dopo il viaggio inaugurale del "Settebello" da Roma a Napoli.

Io ero sul marciapiede, Lui era affacciato ad un finestrino del treno. Lo salutai. Mi sorrise. Era sempre un bell'uomo anche se ormai tutto canuto; aveva sempre quel suo franco, simpatico modo di sorridere.

— «Caro Botta» — mi disse nella caratteristica cadenza siciliana che tutte le sillabe trasforma in dentali — «alla fine siamo. Eh, come passa il tempo! Tra qualche giorno in pensione vado... Attimo fuggente, fermati!» — e batté il palmo della mano destra sul bordo metallico del finestrino, con un gesto tra lo scherzoso e il patetico.

L'ho rivisto spesso, fino a qualche anno fa, quando ancora usciva di casa, perché abito in un appartamento situato nella stessa strada. Aveva un passo ormai pesante, a volte incerto, così diverso da quello poderoso e sicuro degli anni maturi.

Mario BOTTA

Conferenza dell'ing. Funghini al Politecnico di Torino

Il Direttore Compartimentale, ing. Giuseppe Funghini, ha tenuto una conferenza di carattere ferroviario agli Allievi del Corso di Perfezionamento in Ingegneria del Traffico del Politecnico torinese.

Dopo aver tracciato un profilo tecnico della rete ferroviaria del Piemonte ed illustrato i problemi del nodo ferroviario di Torino in relazione allo sviluppo della città, l'ing. Funghini ha passato in rassegna gli aspetti più salienti dei trasporti su rotala: orari, passaggi a livello, automazione, coordinamento strada-rotaia.

A conclusione della conferenza, l'oratore si è soffermato ad illustrare i miglioramenti che il nuovo orario ha portato alla marcia dei treni sulle linee piemontesi e le favorevoli prospettive che si apriranno con la progressiva attuazione del Piano decennale di rinnovamento della Rete.

CIPI

6 - CONOSCERE L'ENPAS

L'ASSISTENZA AI BAMBINI

Tra le previdenze dell'ENPAS che riguardano i bambini, sono di particolare importanza le cure salsoiodiche che vengono praticate, in più turni quindicinali, ogni anno, all'inizio della stagione estiva, presso la Clinica Termale della Infanzia di Salsomaggiore. Possono fruire di queste cure i bambini di ambo i sessi dai quattro ai tredici anni.

La retta individuale è per oltre due terzi a carico dell'Ente: su un importo complessivo medio di L. 33.000 l'Ente paga infatti L. 24.600.

I bambini vengono ammessi a tali cure su parere dei medici dell'Ente al quale i genitori dei bambini potranno rivolgersi presentando apposita istanza diretta alle rispettive Direzioni provinciali.

Un altro importante provvedimento inteso a curare e ancor più a prevenire talune malattie cui possono andare soggetti i minori, come ad esempio il linfatismo e il rachitismo, prevede la degenza per un intero anno, dal 1° ottobre al 30 settembre successivo, presso alcuni istituti climatico-preventoriali ubicati in località montane, marine o collinose.

Per le località montane o collinose ricorderemo gli Istituti della Croce Rossa Italiana di Levico (Trento) per bambini di sesso maschile; di Salò (Brescia) per bambini di sesso maschile; di Arcidosso (Grosseto) per bambini di sesso maschile; di Fara Sabina (Rieti) per bambini di ambo i sessi; di Villa Belvedere Ankuri Pucci (tra Montecatini Terme e Pescia) dell'Amministrazione Provinciale di Pistoia per i bambini di ambo i sessi.

In località marine esistono alcuni Istituti della Croce Rossa Italiana come quello di Falconara Marittima (Ancona) per i bambini di ambo i sessi; di Pozzuoli (Napoli) per i bambini di ambo i sessi; gli Istituti «Stella Maris» di Cesenatico (Forlì) della Pontificia Opera di Assistenza di Bologna, per i bambini di ambo i sessi; l'Istituto S. Maria Goretti di Anzio (Roma) per i bambini di ambo i sessi, e l'Istituto S. Rita da Cascia di Civitavecchia per i bambini di ambo i sessi; gli Istituti Riuniti S. Rita da Cascia in Roma e l'Istituto di Porto Potenza Picena (Macerata) per i bambini di ambo i sessi.

I minori che vengono ammessi presso questi Istituti climatico-preventoriali, possono frequentare le scuole statali che vi sono annesse, usufruendo della concessione gratuita dei libri di testo e degli oggetti di cancelleria. Inoltre sono provvisti a cura dell'Ente del corredo necessario per l'intero anno di ricovero. Le spese per il trasporto dei piccoli dai luoghi di raccolta agli Istituti di destinazione sono anch'esse a carico dell'E.N.P.A.S.

Gli assistiti devono soltanto sostenere una piccola quota di spesa, fissata di anno in anno dalla Direzione Generale dell'Ente mediante apposito bando di concorso.

I bambini già ospiti degli Istituti, ammessi a godere del beneficio per un altro anno, possono essere dispensati anche dal pagamento di questa quota.

Un'altra provvidenza in materia è quella che consente al famigliare dell'infermo di età inferiore ai sei anni, di stare presso il bambino ricoverato per tutto il periodo della malattia.

Il Consiglio di Amministrazione dell'Ente, infatti, avvalendosi della facoltà prevista dall'art. 6 (ultimo capoverso) del D.L. 12 febbraio 1948 n. 147, sostiene, nei casi in cui il bambino, in tenera età, ha bisogno di una persona di famiglia che l'assista, anche le spese per il ricovero dell'accompagnatore. Tale concessione è subordinata all'esame dei motivi che consigliano l'assistenza costante di un familiare al piccolo infermo.

Per gli assistiti di minore età, ospiti dei collegi e delle colonie della nostra Opera di Previdenza, esistono, inoltre, particolari disposizioni riguardanti il ricovero in Istituti di cura.

I bambini possono esservi trasferiti immediatamente a cura della direzione degli stessi Collegi e Colonie O.P. che si sostituiscono in tale circostanza all'iscritto per il disbrigo delle pratiche formali, in esecuzione delle disposizioni dell'Ente il quale si ispirerà in tali casi a criteri di particolare correntezza.

Resta inteso che l'onere per le cure medico-chirurgiche prestate **nelle infermerie interne dei collegi** e delle colonie dell'Opera è a carico esclusivo dell'Opera stessa.

Per finire, rispondiamo alle numerose richieste pervenuteci dai nostri lettori in merito alle colonie marine e montane dell'ENPAS, precisando che i figli dei Ferrovieri sono esclusi da tali colonie, avendo, essi, una organizzazione climatoterapica propria qual'è, appunto, quella dell'Opera di Previdenza.

Lorenzo MAISANO

Come ci vede la stampa

La presentazione al Parlamento, in allegato al bilancio di previsione, del primo « stato di avanzamento » delle opere e forniture previste dal Piano Decennale ha suscitato notevole interesse nella stampa quotidiana. Osservando un obbligo stabilito dalla legge l'Azienda ha fornito un consuntivo sul « primo anno del Piano », ma, come ha rilevato IL GLOBO, lo stato di avanzamento riflette in realtà un periodo semestrale di attività in gran parte dedicata al perfezionamento degli atti amministrativi necessari per avviare a realizzazione le opere previste. Non poteva essere diversamente, dato che la legge sul Piano Decennale fu approvata alla fine dell'aprile 1962, fissando al 1. luglio l'inizio del programma di investimenti. E tuttavia al 31 dicembre 1962 è stato possibile emanare tutti i decreti possibili per i vari settori d'intervento (materiale rotabile, armamento, impianti fissi, alloggi, ecc.) e questa sollecitudine è stata possibile perchè i relativi progetti esecutivi erano già stati ampiamente studiati e approfonditi in passato. In futuro — nota ancora il giornale — saranno da affrontare problemi studiati solo nelle linee generali e al riguardo sussistono notevoli preoccupazioni per le note difficoltà relative al reclutamento di nuovo personale tecnico.

Dal canto suo IL POPOLO, passando in rassegna i lavori previsti nella prima fase degli 800 miliardi, si è soffermato in particolare sulle opere e le forniture già avviate per un importo complessivo di 180 miliardi, rilevando come nella ripartizione territoriale sia stata soddisfatta l'assegnazione dei 2/5 degli stanziamenti al centro-sud, osservando così un altro obbligo previsto dalla legge del Piano.

Per quanto riguarda il bilancio di previsione, esso è stato illustrato da 24 ORE con dovizia di particolari e con qualche riserva. Ricordando che il disavanzo dell'esercizio in corso è stato previsto in 42,1 miliardi, il quotidiano rileva che nel bilancio di previsione per il 1963-64 il deficit scende a 25,7 miliardi, con una differenza in meno di 16,4 miliardi. Questa diminuzione è stata resa possibile dalle anticipazioni effettuate dalla Cassa Depositi e Prestiti per un totale di circa 25 miliardi e mezzo. E' in merito a questa procedura che 24 ORE si fa portavoce di talune riserve formulate negli ambienti finanziari, riguardanti, non tanto la concessione del mutuo, che farà carico al bilancio delle F. S., quanto le annualità di ammortamento che verranno rimborsate dal Ministero del Tesoro, aumentate degli interessi capitalizzati.

Bisogna a questo punto ricordare che l'incidenza delle quote di ammortamento sul bilancio dell'Azienda ha costituito sempre un grosso problema, che soltanto con recenti disposizioni di legge è stato avviato a soluzione nel quadro del riassetto della gestione economica dell'Azienda.

L'entrata in vigore del nuovo orario ferroviario ha fornito un'altra occasione ai giornali per occuparsi dei trasporti su rotaia, in particolare IL POPOLO ha spiegato, in forma divulgativa, « come nasce l'orario ferroviario ».

Da segnalare ancora gli articoli che sono stati scritti sulle navi-traghetto della Sardegna dall'AVANTI! e da IL GLOBO. L'esperienza dei traghetti sardi viene generalmente valutata in modo positivo dalla stampa; diverse e spesso contrastanti sono invece le conclusioni cui giungono gli osservatori esaminando gli inconvenienti registrati durante il primo anno di esercizio. Per esempio, Giulio Lippi su IL GLOBO, dopo aver ricordato che per alcuni mesi ha funzionato una sola nave, sottolinea l'opportunità di affidare il servizio ad una azienda privata che, a suo giudizio, potrebbe meglio garantire l'efficienza delle navi-traghetto. Quasi che alle motonavi private non possano capitare avarie, come quella subita dalla Tyrsus, e non debbano essere sottoposte alle revisioni periodiche!

Renato MATTONE

Cambi di residenza...

497) Manovale Movimentato Donato Capozzo, stazione Genova Brignole, cambierebbe con p.g. Compartimenti Venezia, Trieste o Verona, anche contribuendo, in parte, spese trasloco. Scrivere: Via Archimede, 28/12 Genova.

498) Capo Stazione Pietro De Lorenzo, stazione Saliceto (linea: Savona-Torino), cambierebbe con movimentista Compartimenti Napoli, Roma o Reggio Calabria, preferibilmente linea Roma-Battipaglia. Lascia alloggio privato a m. 50 dalla stazione. Scrivere: Saliceto (Cuneo).

499) Manovale Trazione Antonio Carusotto, Deposito Locomotive Milano Centrale, abilitato T.M.-T.E.208, cambierebbe con p.g. di qualsiasi Servizio Compartimento Palermo. Scrivere: via Ernesto Breda, 149 - Milano.

500) Manovale Movimento Francesco Asunis, stazione Ponte S. Pietro (Milano), cambierebbe con p.g. stazione Cagliari o dintorni. Scrivere: stazione F.S. - Ponte S. Pietro (Bergamo).

501) Manovratore Alfio Ghinelli, stazione Como S. Giovanni (Milano), cambierebbe con p.g., oppure Manovale, Compartimento di Bologna. Non lascia nè chiede alloggio. Scrivere: Presso Famiglia Tettamanto - Piazza Roma, 15 - Como.

502) Operaio qualificato 1a cl. **verniciatore** Luigi Misiti, Officina Veicoli di Messina, cambierebbe con p.g., qualifica et mestiere di qualsiasi Impianto di Torino. Non lascia nè chiede alloggio. Scrivere: Officina Veicoli Messina.

503) Assistente Principale di Stazione Costanzo Deserris, stazione Termoli (Comp. Bari), cambierebbe con p.g. o Capo Gestione Comp.ti Ancona, Torino, Firenze, Genova. Non lascia nè chiede alloggio. Scrivere: Stazione F.S. - Termoli.

504) Operaio qualificato Lelio Citerni, 7a Zona I.E. Santhià, cambierebbe con p.g. qualsiasi sede Compartimenti Firenze o Roma. Lascia alloggio moderno quattro vani più servizi e non ne chiede. Scrivere: Via Redipuglia, 8. Santhià (Vercelli).

505) Alunno a.p. Fernando Borghi, movimentista, stazione Vespolate, (a 12 Km. da Novara), cambierebbe con p.g. Compartimenti: Napoli, Roma, Bari, Ancona. Lascia e non chiede alloggio. Scrivere: Stazione F.S. Vespolate (Novara).

506) Manovale Michele Pipino, stazione Magliana (Roma), cambierebbe con p.g. Taranto o stazioni viciniori Compartimento Bari. Non lascia nè chiede alloggio.

507) Frenatore Riccardo Pasqualetto, Deposito P.V. Milano Smistamento, cambierebbe con p.g. Compartimento Venezia, residenza Mestre. Non lascia nè chiede alloggio. Scrivere: Dep. Pers. Viaggiante - Stazione F.S. - Milano Smistamento.

508) Capo Gestione Riccardo Marras, Stazione Pont S. Martin (Torino), cambierebbe con p.g. Compartimento Napoli, possibilmente località Napoli o Caserta. Lascia alloggio nuova costruzione e non ne chiede. Scrivere: Via Chanoux, n. 107 - Pont S. Martin (Aosta).

509) Manovale Movimento Luigi Scarico, Stazione Milano Porta Romana (Milano), cambierebbe con p.g. Compartimento Reggio Calabria. Non lascia nè chiede alloggio. Scrivere: Via Isonzo, 11 - Milano.

510) Capo Stazione Pietro Ferraro, stazione Mortara (Comp. Torino), cambierebbe con p.g. Compartimenti Napoli o Roma. Lascia alloggio moderno F.S. in stazione (3 vani, accessori) e ne chiede possibilmente altro. Scrivere: Stazione F.S. Mortara (Prov. di Pavia).

Notiziario di Villa Patrizi

AL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Il Consiglio di Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, riunitosi il mese scorso sotto la presidenza del Ministro dei Trasporti, On. Mattarella, ha deliberato l'effettuazione di numerosi lavori ed ha approvato molteplici forniture di mezzi e materiali per un importo complessivo di oltre 27.900 milioni di lire.

Da segnalare:

— l'elettrificazione delle linee Milano-Mortara, Seregno-Usmate, Calolziocorte-Ponte S. Pietro e Bergamo-Rovato; — l'impianto di un nuovo fascio binari in località Chiovara della stazione di Palermo Centrale; — la costruzione del 2° fascio binari di deposito e pulizia vetture nella stazione di Milano P. Garibaldi; — l'impianto del segnalamento luminoso nelle stazioni della linea Potenza-Metaponto; — il completamento degli apparati di sicurezza nelle stazioni della linea Bologna-Padova e nelle stazioni di Isola della Scala e di Nogara; — l'impianto di circuiti di binario di stazionamento in vari Comportimenti; — il potenziamento degli impianti delle stazioni di Tommaso Natale e di Capaci della linea Palermo-Milo-Trapani; — la sistemazione del Deposito locomotive di Siena; — la costruzione di un sottovia al km. 131 + 786 della linea Torino-Milano, in sostituzione di un adiacente passaggio a livello; — il restauro di 45 ponti della linea Mestre-Portogruaro; — la sistemazione delle reti idrauliche delle stazioni di Catania Centrale, Catania Acquicella, Bicocca e di alcune altre stazioni della linea Palermo-Messina; — il raddoppio del binario fra le stazioni di Genova Voltri e Varazze; — la sistemazione degli impianti della stazione di Rubiera; — il riclassamento degli elettrodotti Rifredi-Ponticino -Chiusi, Lavolarello-Ponticino, Cascina-Ponticino, Roma Prenestina-Anversa e Anversa-Sulmona; — la ricostruzione del ponte sul fiume Sabato appartenente alla linea Avellino-Benevento e la ricostruzione delle arcate superiori del viadotto La Russa della linea Battipaglia-Reggio Calabria; — l'acquisto di 200 carri standard ad alte sponde; — la costruzione di 13 fabbricati per complessivi 82 alloggi a Domegliara, S. Martino Buonalbergo, Verona Bivio S. Massimo, Pontedera, Chiusi, Messina Gazzi, Mattarello, San Bonifacio, Ponte S. Marco e Rezzato; — il riclassamento di 89 alloggi del personale ferroviario a Fortezza.

Fra altri provvedimenti di varia natura il Consiglio ha approvato la graduatoria di merito del concorso a 200 posti di Capo Stazione in prova, ha deliberato l'annunciato aumento degli organici del personale di macchina e l'assunzione in servizio di un'ulteriore aliquota di 350 candidati riusciti idonei oltre i vincitori del concorso a 1.200 posti di Manovale in prova.

AUMENTO INDENNITA' INTEGRATIVA SPECIALE

Con decreto in corso di pubblicazione, emanato dal Ministro del Tesoro, in applicazione all'art. 1 della legge 27 maggio 1959, n. 324, e successive modificazioni, la misura dell'indennità integrativa speciale prevista per il personale in attività di servizio è stata elevata, a decorrere dal 1° luglio p.v., da L. 4.400 e L. 6.800 mensili nette.

Ferme restando le norme per la liquidazione di tale indennità, la nuova misura va liquidata a favore di tutto il personale di ruolo e non di ruolo, nonchè degli Assuntori, degli Incaricati e dei Coadiutori (Circ. P. 3.2.1/16à00 del 1° giugno 1963).

PROVVEDIMENTI A FAVORE DEL PERSONALE

Nella seduta tenutasi nel decorso mese il Consiglio di Amministrazione ha esaminato, esprimendosi favorevolmente, alcuni provvedimenti riguardanti il personale.

Fra i più importanti sono da segnalare:

— **l'assunzione in prova** di un'ulteriore aliquota di 900 candidati, riusciti idonei oltre i vincitori del concorso a 1.200 posti di manovale.

Il Consiglio di Amministrazione si è pure pronunciato favorevolmente per la concessione di un notevole numero di sussidi e di elargizioni straordinarie.

Ha esaminato, inoltre, vari ricorsi avverso punizioni e trasferimenti, istanze per riaperture di procedimenti disciplinari e per riammissioni in impiegno.

APPLICAZIONE LEGGE N. 1236 DEL 30-12-59

Con il Decreto del Presidente della Repubblica 26 giugno 1962, n. 1418 — pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 251 del 6 ottobre 1962 e sul Bollettino Ufficiale F.S. n. 20 del 1° novembre successivo — è stato approvato, come è noto, il Regolamento di attuazione della legge 30 dicembre 1959, n. 1236, relativa al trattamento giuridico ed economico degli Assuntori dell'Azienda ferroviaria. Inoltre, con la legge 6 gennaio 1963, n. 13 — pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 28 del 31 stesso mese e sul Bollettino Ufficiale F.S. n. 4 del 28 febbraio u.s. — sono state apportate modifiche alla succitata legge n. 1236 1959, modifiche che, a norma dell'art. 12 della stessa legge, hanno effetto dal 1° luglio 1962. Per l'uniforme applicazione delle predette norme, sono state fornite le opportune istruzioni a tutti gli uffici periferici (Circolare P. 2-3-1/13800 35.27 C. del 2-4-63).

MODIFICHE ALLO S.G. DEL PERSONALE

La legge 18 febbraio 1963, n. 304 — in corso di pubblicazione sul Bollettino Ufficiale — ha apportato numerose modifiche allo Stato Giuridico del personale ferroviario, approvato con la legge 26 marzo 1958, n. 425, fra cui quelle riguardanti l'applicazione degli art. 3, 4, 5, 6, 7, 11, 18 e 19 — che hanno tutte effetto dal 1° ottobre 1961, salvo le norme di cui all'art. 18 che vanno applicate con decorrenza 1° settembre 1961 — in ordine alle quali sono state impartite le opportune istruzioni a tutti gli uffici interessati. (Circ. P. 3-2/1-2/4-1/1400 del 10-4-63).

ALBO COMPARTIMENTALE ASPIRANTI ASSUNTORI

A seguito di quanto disposto con le circolari P. 2-1-3/Ass. 178635 del 1/ dicembre 1962 e P. 2-1-3/Ass. 12300 del 21 febbraio 1963, è stato chiarito che coloro i quali, trovandosi nella posizione di incaricati, abbiano occupato posti di Assuntore per almeno 300 giornate nel periodo dal 1° marzo 1960 al 31 maggio 1962 (art. 8, 2° comma della legge 6 gennaio 1963, n. 13) debbono essere iscritti nell'albo degli aspiranti Assuntori, con le modalità previste dalla richiamata disposizione di legge, dopo gli altri beneficiari dell'iscrizione stessa indicati nelle circolari sopra menzionate. Per ciò che concerne poi l'iscrizione degli interessati nella I o nella II Sezione dell'albo, occorre tener conto dei risultati degli esami di accertamento a suo tempo sostenuti dagli interessati stessi, assegnando alla I Sezione coloro che hanno conseguito l'idoneità incondizionata ad espletare le mansioni di Assuntore, ed alla II Sezione quelli che hanno conseguito l'idoneità ad espletare le mansioni di Assuntore nelle sole Case Cantoniere o nelle fermate non abilitate al servizio merci. L'ordine di iscrizione, nell'ambito delle rispettive sezioni dell'albo, è determinato dalla data di conferimento dell'incarico di Assuntore (Circ. P. 2.1.3/Ass./59197 del 17 aprile 63).

CONVENZIONE NAZIONALE D.L.F. PER CURE TERMALI

A seguito di ripetuti contatti stabiliti con l'Amministrazione delle Terme Demaniali di Acqui e con la locale Azienda di Soggiorno, l'Ufficio Centrale del D.L.F. è pervenuto al un definitivo accordo con i succitati Enti ed alla stipulazione di una « Convenzione » a carattere nazionale, che è stata resa esecutiva dal favorevole parere espresso dal Direttore Generale. In base a tale « Convenzione » vengono concesse ai Soci del Depolavoro Ferroviario e ai loro familiari particolari agevolazioni che consentiranno di poter trascorrere — a prezzi modici e, comunque, largamente accessibili — un periodo di cura in una delle più quotate stazioni termali italiane. La quota individuale di soggiorno, infatti, è stata fissata in L. 2.000 — giornaliere — comprensive della pensione completa, tasse e servizio — con sistemazione in alberghi di 2ª e 3ª categoria e ampia garanzia di una completa assistenza. Inoltre, nessun ulteriore onere verrà a gravare a carico dei partecipanti ai turni di cura, in quanto il costo delle cure termali sarà a totale carico dell'E.N.P.A.S., che all'uopo rilascerà apposita credenziale. (Circ. D. L. CST/2862/63-15 del 20.4.63).

CONDONO DI SANZIONI DISCIPLINARI

In esito ad analoga richiesta è stato precisato che lo spirito che anima la nota circolare in data 11.3.73 del Presidente del Consiglio dei Ministri, è quello di evitare — in attesa della emanazione della legge relativa al condono delle sanzioni disciplinari per illeciti commessi a tutto l'8.12.1962 — che agli Agenti interessati vengano fatte scontare le relative punizioni non espulsive. E' stato convenuto pertanto che le punizioni stesse non abbiano pratica esecuzione neanche nei confronti di quegli Agenti, cui il relativo provvedimento era stato semplicemente partecipato prima che fosse conseguita la disposizione sospensiva di cui trattasi. Uguale criterio dovrà essere seguito anche per quanto concerne gli effetti accessori, connessi alla punizione irrogata o da irrogare in concreto, quale l'attribuzione delle qualificazioni annuali ed il conseguente sviluppo economico e di carattere per i quali dovrà essere soprasseduto in attesa della prevista emanazinoe del provvedimento di clemenza. (Circ. n. P. O. 1.1/2.2.3.54579/PM.165.63 del 20.4.63).

Calendario turistico 1963

FRANCIA

— **Parigi-Versailles**
(affidate al D.L.F. di Venezia) partenze 21 giugno.
(affidate al D.L.F. di Torino) partenze: 29 agosto e 26 settembre.

— **Parigi-Normandia**
(affidata al D.L.F. di Bologna) partenza: 4 luglio.

— **Costa Azzurra**
(affidate al D.L.F. di Genova) partenze: 22 giugno e 21 settembre.

GERMANIA - SVIZZERA

— **Stoccarda - Foresta Nera e le Cascate del Reno**
(affidata al D.L.F. di Genova) partenza 4 luglio.

DANIMARCA - SVEZIA

— **Copenaghen-Stoccolma**
(affidata al D.L.F. di Cagliari) partenza 1 luglio.

DANIMARCA-NORVEGIA

— **Copenaghen-Flam** (Fiordo dei Sogni) **Bergen-Oslo**
(affidata al D.L.F. di Ancona) partenza 11 agosto.

DANIMARCA-GERMANIA

— **Copenaghen-Lubecca-Amburgo**
(affidata al D.L.F. di Roma) partenza 4 settembre.

SVIZZERA

— Zurigo - **Sciaffusa - Lucerna - Lago 4 Cantoni**
(affidata al D.L.F. di Milano) partenza 11 luglio

— **Montreux - Losanna - Friburgo - Schwarzsee - Berna - Interlaken**
(affidata al D.L.F. di Verona) partenza 2 agosto.

— **Spiez - Interlaken - Jungfrau - lucerna - Interlaken**
(affidata al D.L.F. di Venezia) partenza 30 agosto.

ITALIA-FRANCIA

— **Sardegna-Corsica**
(affidata al D.L.F. di Roma) partenza settembre-ottobre

VIAGGIO IN TERRITORIO NAZIONALE

— **Calabria e Sicilia**
(affidata al D.L.F. di Roma) partenza settembre-ottobre.

CROCIERA E

— **Venezia - Patrasso - Messina - Palermo - Napoli** (t/n Vulcania)
(affidata al D.L.F. di Bologna) partenza 22 settembre.

GRECIA

— **Atene**
(affidata al D.L.F. di Bari) partenza 19 settembre.

INGHILTERRA

— **Londra** (via Lilla)
(affidata al D.L.F. di Venezia) partenza 20 luglio

INGHILTERRA-SCOZIA

— **Londra-Glasgow-Edimburgo-Londra**
(affidata al D.L.F. di Reggio C.) partenza 1 agosto

In quiescenza l'ing. Ciocia

Il giorno 9 maggio c.a., ha lasciato il servizio l'ing. Domenico CIOCIA, Direttore Centrale di 1.a cl. al Servizio Materiale e Trazione. Nato a Barletta nel 1897 e laureatosi in giovane età, l'Ing. Ciocia entrò, qualche tempo dopo, nelle F.S. Dopo avere prestato per vari anni, la sua opera all'esercizio, venne trasferito a Firenze presso la sede centrale del Servizio Materiale e Trazione dove si occupò dello sviluppo della trazione elettrica e dei molti servizi e problemi connessi. Profondo conoscitore dei nuovi rotabili, ha scritto molti articoli per riviste tecniche, relazioni e memorie per Congressi internazionali.

In collaborazione con l'ing. Battaglini ha compilato il volume «GUASTI ED ANOMALIE SUI CIRCUITI ELETTRICI DEI LOCOMOTORI», edito dal Collegio Ingegneri Ferroviari e che incontrò grande successo per il suo carattere di guida pratica, tanto che ne sono state pubblicate varie edizioni. Passato a dirigere la Sezione incaricata della installazione di macchinari e mezzi d'opera negli impianti, organizzò la riattivazione di varie officine distrutte o danneggiate dalla guerra, dedicando uno studio particolare all'Officina Locomotive elettriche di Foligno.

Il titolare e gli altri Direttori Centrali del Servizio Trazione hanno offerto all'Ing. Ciocia una cena d'addio alla quale sono intervenuti anche il Consigliere di Amministrazione Ing. D'Arbela ed altri funzionari che del festeggiato furono compagni di studi. Anche "Voci della Rotaia" esprime all'Ing. Ciocia i migliori auguri per una lunga e serena quiescenza.

G. G.

2ª RASSEGNA NAZIONALE DEL FILM A PASSO RIDOTTO

REGOLAMENTO

1) L'Ufficio Centrale del Dopolavoro ferroviario indice, ed il D.L.F. di Verona organizza, la 2ª Rassegna Nazionale ferroviaria del Film a passo ridotto che avrà luogo a Verona nei giorni 23 e 24 Novembre 1963.

La Manifestazione è riservata alle opere realizzate da ferrovieri o da loro familiari, iscritti al D.L.F. per l'anno 1963.

2) Sono ammessi alla Rassegna films in bianco-nero o a colori, realizzati con pellicola dei formati 8 mm. e 16 mm.

3) Tutti films debbono essere « sonorizzati » (anche con semplice commento musicale) con colonna ottica o magnetica sul film, oppure con nastro magnetico a parte.

Debono, inoltre, essere corredati da una completa titolazione di testa.

4) La Giuria, nominata dall'Ufficio Centrale Dopolavoro, sarà composta da esperti e da critici cinematografici. Essa provvederà alla selezione dei films da ammettere alla Manifestazione.

5) Sono ammesse alla Rassegna opere a soggetto libero, classificabili in una delle tre sezioni previste:

a) film a soggetto;
b) documentario;
c) cinegiornale (di informazione o di attualità).

6) La Giuria assegnerà, insindacabilmente, i seguenti premi in palio:

Premi di rappresentanza

— Trofeo « Charlie Chaplin » al Sodalizio distintosi, nell'anno, per aver promosso nuove iniziative e favorito l'attività dei soci nel campo della cinematografia a passo ridotto.

— Targa « Città di Verona » (challenge) al Sodalizio che abbia ottenuto il maggior numero di opere ammesse alla Rassegna.

Ciascuno di detti premi resta definitivamente assegnato al Dopolavoro ferroviario che l'ha avuto aggiudicato per due volte.

Premi individuali

— « Cangrande della Scala » (medaglione d'oro), alla migliore opera presentata;
— medaglia d'oro in targa, per la migliore regia;
— medaglia d'oro in targa, per la migliore fotografia;
— medaglia d'oro in targa, per il miglior montaggio;
— medaglia d'oro in targa, per la migliore sonorizzazione.

Altri premi, costituiti da oggetti artistici, da pubblicazioni e da materiale sensibile, verranno assegnati dalla Giuria, anche in eventuale abbinamento ai premi ufficiali della Rassegna.

Un apposito riconoscimento di merito verrà assegnato al miglior film che tratti uno specifico argomento di vita ferroviaria.

7) Nessuna limitazione sussiste circa il numero delle opere da inviare alla Rassegna.

8) I colli, contenenti le opere destinate alla Rassegna, dovranno essere accuratamente imballati e dovranno essere indirizzati a:

Delegato Compartimentale
per la Cultura
Segreteria Compartimentale
VERONA

Le spedizioni dovranno essere effettuate *entro e non oltre le ore 24 del giorno 31 ottobre 1963*, mentre il termine ultimo per la consegna a mano delle opere resta fissato alle *ore 12 del giorno 5 novembre 1963*.

L'inoltro delle opere deve avvenire per il tramite del Dopolavoro di appartenenza degli autori; ciascuna opera dovrà essere accompagnata da una quota di iscrizione pari a lire 1.000 (mille) a mezzo assegno circolare intestato al Presidente del Dopolavoro ferroviario di Verona.

9) Per ciascuna opera inviata dovranno indicarsi, con chiara grafia e precisi riferimenti in caso di un unico imballaggio per più films, i seguenti dati:

a) titolo del film;
b) nome dell'autore (o degli autori);
c) D.L.F. di appartenenza;
d) numero della tessera (o delle tessere) D.L.F. 1963;
e) formato e velocità di proiezione;
f) tipo di sonorizzazione;
g) sezione.

10) Gli autori dele opere *ammesse* alla Rassegna *(un autore* per *ciascuna* delle opere ammesse) saranno ospiti, in Verona, dell'Ufficio Centrale del Dopolavoro ferroviario e del Dopolavoro di Verona, e beneficeranno delle concessioni previste dalla circolare DL. CST/744/63 1 del 31-1-1963.

11) Il dettagliato programma della Manifestazione e l'elenco delle opere ammesse verranno tempestivamente diramati a cura del D.L.F. organizzatore.

12) L'Ufficio Centrale del Dopolavoro feroviario ed il D.L.F. di Verona, pur garantendo la massima cura nei riguardi delle opere ricevute, non assumeranno alcuna responsabilità per eventuali danni subiti dalle stesse nel corso delle proiezioni o per cause accidentali e comunque indipendenti dalla volontà degli organizzatori, così come in corso di trasporto, durante il quale esse viaggeranno ad esclusivo rischio dei concorrenti.

13) L'Ufficio Centrale del Dopolavoro si riserva di modificare, in caso di sopravvenuta necessità, le norme del presente Regolamento e il Programma della Manifestazione dandone tempestiva comunicazione agli interessati.

14) Entro 20 giorni dal termine della Rassegna, il Dopolavoro organizzatore provvederà a restituire al D.L.F. di provenienza le opere pervenute.

15) L'invio dele opere alla Rassegna costituirà implicita accettazione delle norme del presente Regolamento.

DE LORENZO pittore astrattista

Continuano le brillanti affermazioni dei ferrovieri nel campo dell'arte. Giuseppe De Lorenzo — Segretario Superiore alla sede centrale del Servizio Materiale e Trazione in Firenze — ha riconfermato i precedenti successi, in una Mostra svoltasi a Firenze e nella quale ha esposto, insieme ad altri tre pittori del suo gruppo, il meglio della sua più recente produzione. Di tale Mostra — inaugurata con l'intervento del Sindaco On. La Pira — ha parlato la stampa fiorentina e quella nazionale e perfino il « The Italion News » di Boston. La R.A.I. ha messo in onda un'intervista nella quale il De Lorenzo ha illustrato gli intendimenti artistici suoi e del suo gruppo che è dedito soprattutto alla pittura astrattista. Di Lui la critica ha scritto: « E' attraverso Kafka che il De Lorenzo ha riscoperto, se così si può dire, il linguaggio di Mirò, per poi passare ad una presa di coscienza dei rapporti fra l'uomo come essere individuo ed il mondo meccanicistico, segnaletico, stabilendo una sorta di relazione univoca svolta in emblemi semantici ».

Al collega De Lorenzo "Voci della Rotaia" esprime il suo più vivo apprezzamento.

A. GIULIATTINI

AUGUSTO ZAPPOLI generosità e forza d'animo

Il male ha aggredito Augusto ZAPPOLI, un operaio della Squadra Luce, forte e buono. Quello « stornello » che eravamo abituati a vedere negli impianti di Bologna in posizioni acrobatiche a cambiar lampade ed a farci il presentat'arm con la pesante scala, è da tempo costretto alla immobilità. La sorte, tuttavia, gli ha fiaccato il fisico, ma nulla ha potuto col suo spirito, alto e forte, e una recentissima circostanza ce lo conferma.

Colleghi e superiori avevano sentito il dovere di ignorare la regola ed avevano gareggiato nell'offrirgli una sommetta.

« Non attendo un attimo per manifestare la mia gratitudine e l'orgoglio di vedermi fatto segno a così alta attenzione che corona la mia vita di devoto ed umile lavoratore » ha risposto Zappoli agli amici, che un tempo aveva beneficato con ogni possibile ed impensabile servigio, ma più di tutto con la sua bontà e col suo senso della disciplina.

Poi, presa una cospicua parte della somma offertagli, lui così bisognoso di tutto, ha voluto fosse portata subito alla vedova ed ai due orfani di altro giovane collega, Walter Sabbatini, che, fatto alla stessa maniera, era stato sempre servizievole e pronto ad aiutare gli altri, fino a rinunciare per lunghi anni a presentare domanda di un alloggio perchè — affermava — c'era sicuramente chi stava peggio di lui. Ed abitava in una soffitta.

A. SENSI

ANCONA

Red. Dr. A. Rosso T. 370

● **Alla stazione di Terni** è stato recentemente attivato un moderno impianto di Apparati Centrali elettrici ad itinerari del tipo a pulsanti per il comando centralizzato automatico dei deviatoi, dei segnali e delle barriere dei passaggi a livello. L'impianto è provvisto anche di uno specifico segnalamento, che disciplina il notevole movimento dei carri merci che affluiscono in stazione da e per gli impianti industriali ternani, in continuo sviluppo. La realizzazione dell'opera, dovuta alla Divisione Impianti Elettrici di Ancona, ha richiesto circa 9000 giornate lavorative ed una spesa complessiva di 222 milioni di lire, dei quali 192 spese per il solo apparato centralizzato. Quest'ultimo consente una economia annua di personale per il cospicuo importo di 27 milioni, ed apporta, nel contempo, notevoli vantaggi per quanto concerne la sicurezza e la rapidità del servizio. Alla cerimonia inaugurale erano presenti, con il Direttore Centrale del Servizio I.E., ing. Toiotti e con il Direttore Compartimentale, ing. Capuano, numerosi funzionari ed autorità cittadine. Il nuovo impianto è stato benedetto da Mons. Del Prà, Vescovo di Terni e Narni.

● **Anche quest'anno** si sono svolte le gite turistico-istruttive organizzate dalla Direzione Compartimentale ancunetana per gli allievi e le allieve dei Collegi dei Figli ed Orfani di Ferrovieri di Porto San Giorgio e di Senigallia. Mentre gli allievi del Collegio di Porto S. Giorgio, che frequentano l'Istituto Tecnico Industriale di Fermo, hanno visitato la Fiera di Milano, due altri gruppi di allievi dello stesso Collegio si sono recati in visita all'Isola d'Elba. Le allieve e gli allievi dei Collegi di Senigallia, invece, hanno raggiunto e sostato brevemente a Napoli, Pompei e Sorrento.

● **Hanno lasciato il servizio** per limiti di età: il Controllore Viaggiante Superiore Vincenzo Santangelo di Pescara C.le; il Controllore Viaggiante Pr.le Giuseppe Mascino di Ancona C.le ed il Capo Tecnico Pr.le Camillo Torti della Trazione di Ancona. A tutti gli auguri migliori di « Voci ».

● **Cicogna Express:** Paolo, all'A. Macchinista Guglielmo Marconi della R.L. di Foligno; Stefania, all'Assistente Pr.le Aldo Galeazzi di Ancona C.le; Daniela, all'Operaio specializzato Mario Magnini di Senigallia; Andrea, all'A. Macchinista Gianni Porcarelli di Ancona C.le; Palmira, a Domenico Biagioli, A. Macchinista della R.L. di Foligno; Daniela, al Macchinista Sergio Siroppa del Dep. Loc. di Fabriano; Antonietta e Matilde, al Manovale Umberto Epifani del Dep. Loc. di Pescara. Felicitazioni e tanti auguri.

● **Gli impianti ferroviari** di Stazione, del Deposito Locomotive e della Squadra Rialzo di Ancona sono stati visitati recentemente dai soci del Club Fermodellista Anconetano. Gli amici della ferrovia, accompagnati nel loro giro di istruzione dal Capo Stazione Titolare, cav. Mariani, e dal Capo Deposito Titolare, Allegri, e dal Capo Tecnico Pr.le, Corazzini, si sono vivamente interessati dei lavori di centralizzazione dell'impianto di stazione e delle varie fasi di produzione tanto al Deposito quanto alla Squadra Rialzo.

BARI

Red. Dr. N. Zingarelli T. 302

● **Hanno lasciato il servizio** per limiti di età: il Capo Stazione Pr.le di Monopoli, Michele Russo; il Capo Deposito Superiore del Dep. Loc. di Bari, cav. Gaetano Pontrelli; il Capo Stazione Superiore della Divisione Movimento, Rinaldo Bussetti; il Capo Gestione Pr.le di Taranto, Rolando Cecchini; il Macchinista di 1.a cl. del Dep. Loc. di Bari, Tommaso Patruno; l'Operaio qualificato di 1.a cl. del Dep. Loc. di Taranto, G. Battista Sabato. A tutti il saluto affettuoso di « Voci ».

● **Il giovane Giovanni Giacò,** figlio del dr. Emanuele, Ispettore Pr.le della Divisione Ragioneria, ha vinto il Premio Basevi 1962, bandito dal Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani. Nel corso di una solenne cerimonia presso la Direzione Generale delle F.S. — di cui diamo ampi ragguagli in altra parte del giornale — il premio è stato consegnato al bravissimo giovane, che onora la Scuola Pugliese. Vivissimi rallegramenti.

● **Cicogna Express:** Il piccolo Donato Armienti, primogenito del Capo Stazione Giuseppe di Sannicandro, è esultante per la nascita del fratellino Nicola. Al nostro Peppino ed alla sua gentile consorte, signora Lina Capozzo, nonché a Nicolino, tanti e tanti auguri.

BOLOGNA

Red.: Cav. A Sensi T. 3350

● **Il Gruppo Fermodellistico** Bolognese indice, fra tutti gli appassionati di ferrovie reali o in miniatura, un Concorso per **« La più bella cartolina a carattere ferroviario ».** Le cartoline dovranno essere indirizzate a: Gruppo Fermodellistico Bolognese - Concorso Cartolina Ferroviaria - Via T. Tasso, 1 - Bologna, entro il 15 novembre 1963. Ogni cartolina dovrà portare l'indirizzo del mittente in stampatello. Le cartoline pervenute, anche se non premiate, non saranno restituite. Sono posti in palio 3 premi consistenti in materiale fermodellistico rispettivamente del valore di L. 10.000, 5.000 e 3.000 (prezzo listini in vigore nel periodo di premiazione). Le cartoline non regolarmente affrancate, saranno respinte al mittente. Dal concorso sono rigorosamente escluse le riprese fotografiche effettuate dai concorrenti.

● **L'Ispettore Capo Sup.** dr. Dino Puccinelli, provvisoriamente in missione per assumere altro incarico, ha lasciato la dirigenza della Divisione Comm.le all'Ispettore Capo Sup. dr. Bruno Paggi. Felicitazioni e auguri.

● **Hanno lasciato il servizio** per limiti di età: Ugo Sala, A. Macchinista del Dep. Loc. di Bologna C.le; Luigi Neri, Aiutante Appl. di Bologna C.le; Gino Fogagnolo, Capo Stazione Sup. del 5. Riparto Movimento; Angiolino Scorzoni, Operaio q. 1.a cl. delle Officine T.E.; Luigi Contini, Coadiutore Capo della Divisione Ragioneria; Giovanni Bracco, Capo Gestione Pr.le di Ferrara; Armando Arbizzani, Capo Gestione Pr.le a Bologna C.le; Arturo Belletti, Capo Stazione Pr.le a Rimini Viserba; Vivaldo Ferrabuschi, Assistente Pr.le di Stazione a Reggio Emilia; Adelmo Ferrari, Capo Stazione Pr.le a Bologna C.le; Jago Simoni, Capo Gestione Pr.le a Castelbolognese; Giovanni Bonfardini, Capo Gestione Pr.le a Nogara; Luigi Alberghini, Manovale a Fiorenzuola; Giuliano Sandri, Manovale a Parma; Luigi Barbin, Assistente di Stazione a Rovigno. A tutti gli auguri affettuosi di lunga e serena quiescenza.

Tradizioni nostre

Il Direttore Generale ha conferito un « encomio » al Frenatore Duilio Bernardini, del Compartimento di Firenze, così motivato: « Il giorno 4 marzo 1963, nella stazione di Sarzana, accortosi che una viaggiatrice stava attraversando incautamente i binari sui quali sopraggiungeva il treno ET 571, incurante della propria incolumità, si slanciava prontamente in soccorso della predetta, riuscendo a trarla in salvo ».

CAGLIARI

Red.: Dr. A. Luchi T. 56673

● **Sono entrati a far parte** della famiglia ferroviaria sarda: i Manovali Fausto Sedda, presso la stazione di San Gavino, Costantino Muscas, presso la stazione di Marrubiu, Salvatore Massa, presso la stazione di Cagliari, Giovanni Spanu, presso la stazione di Chilivani, Isidoro Mele, presso il Dep. Loc. di Sassari, Carlo Carta e Silvio Mighelis, presso il Dep. Loc. di Cagliari e gli Assistenti di Stazione Saverio Lasi a Cagliari e Salvatore Bruno Giordo a Sassari. A tutti, auguri di buon lavoro.

● **Molto festeggiati** da superiori, colleghi ed amici, hanno lasciato la nostra Azienda per limiti di età e di servizio i colleghi Macchinisti di 1.a cl. Antonio Azara e Attilio Melis del Deposito Locomotive di Sassari. Affettuosi auguri di lunga e serena quiescenza.

FIRENZE

(Dal Servizio Mat.le e Trazione)
Red.: Cav. G. Giuliattini T. 3407

● **Marcia nuziale.** Per l'Elettricista della Nave Traghetto Hermaea Michele Guida e per la gentile signorina Anna Niglio; per il Marinaio della stessa N. T. Franco Romagnoli e per la gentile signorina Bruna Cerusini; per il Fuochista della stessa N. T. Carlo Paini e per la gentile signorina Giulia Bartolini. Alle giovani coppie felicitazioni ed auguri. (G.L.C.).

● **E' stato collocato** in quiescenza, dopo oltre 40 anni di servizio, il Segretario Superiore Rodolfo Marianini dell'Ufficio Ragioneria del Servizio Materiale e Trazione. Entrato giovanissimo nell'Azienda, il Marianini, dopo vari anni trascorsi all'ufficio personale della sede centrale del Servizio Trazione, passò agli uffici di contabilità e, quindi, all'Ufficio Ragioneria M. T., occupandosi, in particolare, della raccolta e fornitura dei dati statistici necessari ai vari uffici per i programmi di lavoro, relazioni e pubblicazioni esterne ed interne. Molto apprezzato per l'ottimo carattere e per la diligenza, il Marianini lascia un buon ricordo nei

colleghi ed amici. Il nostro giornale invia a Rodolfo Marianini i migliori auguri di buona salute e di lunga quiescenza. Anche il Capo Tecnico Sovrintendente cav. Alberto Lugli ha lasciato il servizio attivo per limiti di età. Di tratto cortese, lascia un ottimo ricordo in quanti hanno avuto occasione di rapporti con lui. Amici e collaboratori lo hanno affettuosamente festeggiato e « Voci » si unisce a loro nell'inviare all'ottimo Lugli i più fervidi auguri.

(Dagli Impianti)

● **Alla presenza** del Direttore Compartimentale, ing. Cavagnaro, il personale della stazione di Firenze S.M.N. ha offerto un brindisi di commiato al Titolare dell'impianto, Capo Stazione Sovrintendente cav. Bruno Costa, collocato a riposo dopo ben 45 anni di servizio ferroviario. All'amico Costa rivolgiamo un caloroso saluto e formuliamo i migliori auguri di un lungo e felice riposo. Cordialmente salutato da colleghi ed amici ha anche lasciato l'Azienda per limiti di età il Capo Stazione Superiore Cleti Vanni, Titolare di Firenze Campo di Marte. Auguri vivissimi a lui ed ai seguenti altri neopensionati: Capo Stazione Pr.le Ferruccio Bonichi, di Sinalunga; Capo Gestione Pr.le Umberto Nocchi, di Livorno S.M.; Capo Deposito Superiore P.V. Roberto Ferri, della Divisione Movimento; Coadiutore Capo Vittorio Pianigiani, della Divisione Ragioneria; Capo Tecnico Superiore Gastone Bianchini, della Squadra Rialzo di Pisa; Aiuto Applicato Alfio Vannetti, della Divisione Impianti Elettrici, ed il Capo Stazione Pr.le Pietro Molinari, di Figline Valdarno.

■ GENOVA

Red.: Geom. A. Battaglia T. 2522

● **Il piccolo Ezio Morgavi**, anni 6, figlio dell'A. Macchinista Vittorio del Deposito Locomotive di Novi S. Bovo, ha vinto il 1. premio, categoria B, del concorso nazionale « Lettera a Gesù Bambino » indetto dal Dopolavoro Ferroviario.

Ad Ezio Morgavi, che è stato ricevuto dal Direttore Compartimentale, ing. Palladini, per la consegna del Premio e dei doni offerti dal Sodalizio, le nostre congratulazioni e gli auguri più fervidi per l'avvenire.

● **Festeggiati dal personale** della Divisione Movimento, hanno lasciato l'Azienda, per limiti d'età, il Revisore Superiore di 1. cl. Cav. Rag. Alfredo Silvestri e il Segretario Superiore Eugenio Resasco. Ai due neopensionati auguri d'ogni bene e di lunga vita.

● **Marcia nuziale.** Per Gisella Arazzini e Remo Restante, alunno della staz. di Genova Sestri; per Clara Durini, figlia del Segr. P.le Signora geom. Elsa Durini, e Sergio Caruso; per Maria Luisa Fanni e Michele Parodi, Operaio 1. classe delle Officine di Letimbro. Alle tre coppie le nostre felicitazioni.

● **Cicogna Express:** Fabio, al Rag. Lorenzo Sanavio Callegaro della Divisione Ragioneria. Ai genitori felici congratulazioni vivissime e al pupetto auguri di un felice avvenire.

■ MILANO

Red.: Rag. L. Paina T. 6256

● **Il Capo Tecnico Pr.le p.i.** Torquato Lazzerini, della Divisione Impianti Elettrici di Milano, ha recentemente perso il padre, sig. Pilade, e i colleghi, per onorarne la memoria, hanno offerto la somma di L. 12.500 dell'Opera di Previdenza dell'Azienda. Nel porgere le condoglianze al Lazzerini e ai familiari, « Voci » esprime il grazie dell'Opera ai generosi oblatori.

● **E' mancato a Milano** il cav. Mario Zita, Ispettore Pr.le a riposo, che prestò servizio alla Divisione Lavori di Napoli. Il figlio, ing. Guido, Ispettore Capo alla Divisione Impianti Elettrici locale, ha voluto onorarne la memoria, devolvendo la somma di lire 33.900 offerta dai colleghi della stessa Divisione, alla Casa di Soggiorno dei Ferrovieri. L'Ente benificato ringrazia l'ing. Zita e i generosi oblatori.

● **Il D.L.F. di Milano** ha organizzato a Palazzo Litta una Mostra di Arti Figurative. Diciassette gli espositori, tutti del Compartimento, con una settantina di opere, fra pitture e sculture. L'esposizione ha incontrato i favorevoli consensi dei visitatori. Ecco i nomi degli artisti: Assunto, Balzaretti, Biagetti, Buratti, Faregna, Folli, Granato, Guardiano, tutti di Milano; Risola, Salvetti, Stea e Ventura di Bergamo; Appiani di Brescia; Baldelli di Domodossola; Valsecchi di Lecco e Gattei e Licandro di Gallarate.

● **I componenti il Gruppo** Compartimentale A.V.I.S. — una cinquantina in tutto — accompagnati dal dinamico dirigente D'Angelo, hanno scelto come mèta della loro gita annuale Torino, dove hanno visitato il complesso industriale FIAT.

● **In un clima di fraterna** cordialità, al Deposito Locomotive di Milano S. Rocco, è avvenuto lo scambio delle consegne tra i due Capi Tecnici di 1.a cl., Luigi Ricciardi, destinato a Genova Brignole, e Pasquale Scarpi, proveniente da Milano Smistamento. I due dirigenti sono stati festeggiati dalle maestranze del Deposito. Auguri di buon lavoro.

● **Marcia nuziale.** Per Claudio Pescini, Segretario alla Divisione I.E. e per la gentile signorina Iolanda Romano. Per Antonio De Bartolomeo, Segretario all'Ispettorato Sanitario, e per la gentile signorina Luisa Colagrossi. Felicitazioni ed auguri.

● **Cicogna Express:** Fulvia, al Capo Gestione di 1.a cl. Sergio Panini, della Divisione Commerciale e Traffico. Rallegramenti ai genitori felici e tanti auguri alla piccina.

■ NAPOLI

Red.: Dr. D. Manganelli T. 3271

● **All'ing. Giuseppe Gullo**, Capo della Divisione Movimento di Napoli, promosso Direttore Compartimentale e destinato a Trieste, i ferrovieri napoletani porgono i migliori auguri di buon lavoro.

● **Il Controllore Viaggiante** Alfredo Ventura, dopo venti anni di servizio prestato nella sede di Salerno, è stato trasferito ad Ancona, per assumere la dirigenza dei servizi di controlleria di quel Compartimento. I nostri più cari saluti ed auguri.

● **L'ing. Giuseppe Carriero** ha assunto la dirigenza della Divisione Movimento di Napoli. Nel dargli il benvenuto, auguriamo all'ottimo funzionario buon lavoro in terra partenopea.

● **Ha lasciato il servizio** dopo 44 anni di attività il Capo Stazione Superiore cav. Giuseppe Terribile, Titolare della stazione di Cava dei Tirreni, festeggiato da colleghi, amici e superiori. Il personale dell'impianto rinnova al vecchio Titolare i migliori auguri di vita lunga e serena.

● **Colpita da male improvviso**, è deceduta la signora Iole Sardella, moglie dell'ing. Giuseppe, Capo dell'Officina Veicoli di Granili. Giungano all'ing. Sardella i sensi del nostro rinnovato cordoglio per il grave lutto che l'ha colpito.

■ ROMA

(Dai Servizi)

● **Ad Avezzano**, a 94 anni, è scomparso nei giorni scorsi l'ex-Sorvegliante della Linea Vincenzo Giuliani, padre amatissimo del nostro collega ed amico di lavoro cav. Umberto. Papà Vincenzo era uno dei pochi superstiti della generazione di ferrovieri che avevano iniziato il loro

GOLFOARANCI — Alla presenza della autorità ferroviarie e locali, sono state consegnate le chiavi di 16 appartamenti, costruiti dalle F.S. per conto della Cassa del Mezzogiorno, a famiglie di agenti ferroviari. I modernissimi alloggi sono stati assegnati al personale che lavora a Golfo Aranci per il servizio delle Navi-Traghetto e della stazione. Le costruzioni constano di 2 fabbricati, con 8 appartamenti, composti da 4 camere e servizi e 8 da 3 camere e servizi, nonché di scantinati e terrazza in comune. Il costo complessivo dell'opera è stata di 83 milioni, escluse le aree, per complessive 8.500 giornate lavortive. Nella foto: il Direttore Compartimentale di Cagliari, ing. Zannini, consegna le chiavi agli assegnatari degli alloggi.

FORMIA — Il Direttore Compartimentale di Roma, ing. Gervasio, consegna le chiavi dei nuovi alloggi assegnati ai ferrovieri.

lavoro sui binari nella scorso secolo. Ai familiari, ed in modo particolare al figlio Umberto, porgiamo — in quest'ora di profondo dolore — le espressioni del nostro cordoglio.

● **Salutato con affetto** dai superiori, colleghi e dipendenti, ha lasciato la Azienda per limiti di età e di servizio, il Segretario Superiore rag. Ottavio Postiglione del Servizio Movimento. All'amico Ottavio inviamo gli auguri fervidi e cordiali per una quiescenza lunga e felice.

● **Anche il Segretario Superiore** Mario Bolletta, del Servizio Movimento, è stato festeggiato in occasione dell'esodo dall'Azienda per limiti di età, da parte dei superiori ed amici. Ai tanti auguri uniamo anche i nostri, altrettanto fervidi e cordiali.

● **Cicogna Express:** La casa del collega Enrico Novelli, Segretario presso il Centro Relazioni Aziendali del Servizio Affari Generali, è stata rallegrata dalla nascita della piccola Silvana, che ha reso maggiormente felici Mamma e Papà. Ad Enrico ed alla sua gentile Consorte, signora Carla Ierna, vivissimi rallegramenti ed alla neonata gli auguri fervidi di ogni bene. E' nata anche Esmeralda, secondogenita, all'Ispettore di 1.a classe dr. Calogero Sajeva (e non Sageva, come erroneamente pubblicato in aprile) del Servizio Personale. Felicitazioni ed auguri.

● **Con particolare calore** è stato festeggiato l'Ispettore Capo cav. Giuseppe Lauria, capo della Sezione XIII del Servizio Approvvigionamenti, che ha lasciato l'Azienda dopo 44 anni di lavoro proficuo. Agli auguri dei tanti amici aggiungiamo anche il nostro di lunga e felice quiescenza. Il nostro saluto augurale anche al Segretario Superiore Vittorio Biraghi, della Sezione 14.a del Servizio Approvvigionamenti, che ha lasciato il servizio per limiti di età.

● **Il nostro « benvenuto »** a Luigi Venturi, assunto presso la Sezione 15.a del Servizio Approvvigionamenti quale Segretario i.p.

● **I colleghi** Renato e Lucio Lanza, del Servizio Approvvigionamenti, hanno avuto l'immensa sventura di perdere la Mamma, signora Gaetana Giannetti. Ci associamo fraternamente al loro dolore e inviamo le nostre sentite condoglianze. Anche il nostro collega e collaboratore dr. Salvatore Ascenzi, Segretario presso la Sezione XI del Servizio Approvvigionamenti, ha perso il suo caro genitore, sig. Adamo. Le nostre più vive espressioni di solidarietà e di cordoglio. (C.C.).

● **Dopo 45 anni di servizio** ininterrotto, ha lasciato l'Azienda, calorosamente salutato dai superiori, dai colleghi e dagli amici, il Segretario Superiore Umberto Baldriga, Capo Gruppo del 5. Reparto del Servizio Lavori e Costruzioni. All'amico Umberto, che potrà finalmente dedicare tutto il suo impegno alle tele e ai pennelli, inviamo gli auguri affettuosi del giornale.

(Dall'Ufficio Costruzioni Idroelettriche di Lecco)

● **Il primo gruppo** alternatore-turbina della Centrale « Ezio Vanoni » continua a dare ottimi risultati nella produzione di energia. Il secondo gruppo è in via di ultimazione e se ne prevede il prossimo funzionamento.

● **Marcia nuziale.** Si sono uniti in matrimonio a Lecco il sig. Carlo Sala e la signorina Isa Castracani, figlia del Capo dell'U.C.I. di Lecco ing. Gerio Castracani. Alla coppia felice gli auguri de' componenti l'U.C.I. e di « Voci ».

(Dagli Uffici)

● **Alla presenza delle Autorità locali** e con la partecipazione di ferrovieri e familiari, è stato inaugurato a Formia un nuovo fabbricato che comprende 12 alloggi, per complessivi 60 vani, assegnati ai ferrovieri in servizio, con promessa di futura vendita. La costruzione è stata realizzata dalla Gestione INA-Casa, con una spesa complessiva di L. 32.368.237, con un costo per vano di L. 539.470 e con l'impiego di 5.043 giornate lavorative. Ogni appartamento si compone di 3 camere, cucina, bagno, ripostiglio, box, cantina, e copre una superfice di mq. 90 circa. Il riscaldamento è centrale. Dopo il taglio del nastro da parte del Direttore Compartimentale, ing. Gervasio, hanno parlato l'Ammiraglio Fontana, Incaricato Regionale per l'INA-Casa, il Sindaco di Formia, il Direttore Compartimentale e il rappresentante del Vescovo: quest'ultimo impartiva pure la benedizione alla nuova costruzione.

● **Ha assunto la Dirigenza** della Divisione Lavori di Roma, l'Ispettore Capo Superiore ing. Augusto Archetti, già Capo di una Sezione della stessa Divisione e reggente le Divisioni di Reggio Calabria e di Napoli. Al valente funzionario gli auguri fervidi del nostro giornale.

● **Per limiti di età** ha lasciato la Azienda l'Applicato Luigi Santilli della Divisione Lavori di Roma, dopo 40 anni di servizio, calorosamente festeggiato dai Superiori, colleghi ed amici, che gli hanno consegnato un dono ricordo. Auguri cordiali anche da parte di « Voci ».

● **Il Ministero** della Pubblica Istruzione ha conferito una borsa di studio per meriti scolastici alla piccola Maria Rosaria Pietrosanti, alunna della 1.a media, figlia dell'Applicato Tecnico Eugenio della Divisione Lavori di Roma. Vivissimi rallegramenti.

● **Cicogna Express:** Maria Teresa, terzogenita, è venuta a rallegrare la casa del dr. Giovanni Balestra, Ispettore Pr.le presso la Divisione Ragioneria. Felicitazioni ed auguri.

(Dagli Impianti)

● **Binario dieci.** Renzo Marcus, figlio del Verificatore Duilio, del Posto di Verifica di Roma Termini, ha vinto per concorso una borsa di studio di L. 110.000 presso l'Istituto Tecnico Industriale « Galileo Galilei » di Roma. Prendiamo parte alla gioia di papà Duilio e ci complimentiamo con il bravissimo Renzo. (F.M.).

■ TORINO

Red.: Dr. R. Marello T. 2089

● **Con brevi ed austere cerimonie** commemorative, svoltesi presso il Deposito Locomotive di Torino Smistamento, presso le Officine Materiale Rotabile, presso il Controllo Merci e presso l'atrio della Stazione di Torino Porta Nuova, sono stati ricordati i Ferrovieri Caduti nella lotta di Liberazione. Numerosi funzionari ed agenti sono intervenuti alle manifestazioni.

● **Lo scorso mese ha lasciato** il servizio, dopo 40 anni di lodevole attività, il Capo Tecnico Principale del Deposito Locomotive di Alessandria, cav. Mario Colonna, che ha avuto una toccante dimostrazione di amicizia da parte di tutte le maestranze. Alla festa in famiglia hanno partecipato il Cappellano del Deposito, padre Crescenzo, il Capo dell'Ufficio, Plati, il Capo Deposito Titolare, Pagella, personale di macchina ed operaio. Dopo i discorsi di circostanza in cui sono stati sottolineati l'attaccamento al dovere e la squisita bontà d'animo sempre dimostrati dal festeggiato, gli è stato consegnata una artistica medaglia d'ororicordo. All'amico Mario, nostro vecchio abbonato, il saluto affettuoso e cordiale di « Voci della Rotaia ».

● **Per limiti di età e di servizio** sono pure stati collocati a riposo, presso le Officine Materiale Rotabile, il Capo Tecnico Superiore Romeo Brunelli ed il Capo Tecnico di 1a classe Battista Camoriano. Alle manifestazioni di affetto rivolte ai neopensionati partecipa anche « Voci », che invia ai due « aziani della rotaia » auguri fervidi di lunga e serena vita.

● **Marcia nuziale.** Per l'ing. Giovanni Sempio, Ispettore di 1a cl. delle O.M.M. e per la gentile signorina Nella Brignolo. Alla coppia felice tutti i nostri rallegramenti.

● **Cicogna Express:** Fabrizia, a Francesco Macchia e Walter, a Silvio Vannucci, entrambi Operai q. di 1ª cl. delle O.M.M.; Antonello, a Lamberto Rossi, Manovale delle O.M.M.; Pier Paolo, a Mario Frassino, Capo Stazione Principale della stazione di Pinerolo. Felicitazioni e auguri.

● **Dopo oltre 40 anni** di servizio ha lasciato l'Azienda, per limiti di età, il Capo Deposito Sovrintendente cav. Mariano Chilero, Titolare del

VENEZIA — La nuova bandiera della Sezione veneziana dell'Associazione Mutilati, Invalidi e Caduti per cause di servizio, offerta dal Direttore Comp.le, ing. Di Rosa, viene data in consegna all'alfiere dalla madrina signora Alba Bolzanello.

GENOVA — Il Direttore Comp.le, ing. Palladini, consegna il premio al piccolo Ezio Morgavi, figlio dell'A. Macchinista Vittorio, vincitore del Concorso nazionale « Lettera a Gesù Bambino », indetto dal D.I.F.

ALESSANDRIA — Il cav. Mario Colonna, Capo Tecnico Principale del Deposito Locomotive di Alessandria, festeggiato dalle maestranze, prima di lasciare l'Azienda per limiti di età.

Deposito Locomotive di Torino Smistamento. Una manifestazione di grande affetto è stata tributata all'« anziano della rotaia »: affettuato dal Capo Divisione e dal Capo Riparto Trazione, da molti altri funzionari, dal personale di macchina e dalle maestranze del deposito, il cav. Chileri è stato fatto segno a particolari attenzioni di viva simpatia. Oltre alla tradizionale artistica pergamena ed alla medaglia d'oro ricordo, sono stte consegnate al festeggiato le insegne di Cavaliere al merito della Repubblica, onorificenza recentemente concessa dal Capo dello Stato. Al neo-cavaliere inviamo gli auguri migliori di lunga e tranquilla quiescenza.

● **Nel Concorso Compartimentale** indetto dal Dopolavoro Ferroviario di Torino, fra i soci cinefotoamatori, il nostro dinamico fotoreporter Enrico Corino si è aggiudicato il 1° e 2° Premio, nelle riproduzioni in bianco e nero dei soggetti raffiguranti, rispettivamente, « Frettolosamente » e « Armonioso legame ». Ci rallegriamo vivamente con l'amico Corino per questa ennesima affermazione.

■ TRIESTE

Red.: L. De Leonardis T. 305

● **Nei mesi scorsi** hanno lasciato il servizio per raggiunti limiti di età e di servizio, l'Operaio qualif. Del Vita Umberto dell'Officina I.E. di Trieste C.le, il Capo Stazione p.le Kucich Giuseppe della stazione di Poggioreale del Carso, l'Aiutante a.p. Pepe Aniello della stazione di Udine, il Capo Stazione Pittino Rodolfo della stazione di Dogna, l'Assistente p.le di staz. Celeghin Guerrino della stazione di Trieste C.M., l'Aiuto Macch. Furlan Stanislao del D.L. di Trieste C.le, il Macchinista di 1.a cl. Lamanna Luigi del D.L. di Trieste C.le, l'Assistente p.le di stazione Santaniello Giuseppe della stazione di Udine, il Capo Gestione p.le Saracino Michele della stazione di Udine e l'Aiutante Zergol Emilio della Divisione Ragioneria. Vivissimi auguri a tutti da « Voci della Rotaia ».

■ VENEZIA

Red.: F. Poli T. 3209

● **Nella Chiesa** dei Carmelitani Scalzi, alla presenza del Presidente Nazionale dell'Associazione Mutilati, Invalidi e Caduti per cause di servizio, dr. Amadori, del Presidente Comp.le, Scudeller, del Capo della Divisione Commerciale, dr. Farnararo, in rappresentanza del Direttore Compartimentale, delle Autorità cittadine e militari, di numerosi soci dell'Associazione e di ferrovieri, il Cappellano Compartimentale ha benedetto la bandiera della Sezione di Venezia, offerta dall'ing. De Rosa. Madrina la signora Alba Bolzanello, vedova di un Caduto. Dopo la Messa, il Presidente Comp.le dell'Associazione ha illustrato il significato della cerimonia e il dr. Amadori, a sua volta, ha esposto i problemi della categoria, mentre il dr. Farnararo ha espresso la riconoscenza dell'Azienda verso chi molto ha dato alla rotaia.

● **Il Direttore Compartimentale**, con l'offerta di una medaglia d'oro, ha voluto premiare l'Assistente Principale Luigi Piovesan, per le sue eccezionali prestazioni in seno al D.L.F. di Treviso. La medaglia è stata ufficialmente consegnata al Piovesan nel corso di una simpatica cerimonia, svoltasi nei locali sociali, alla quale ha partecipato una numerosa rappresentanza di ferrovieri di tutti gli Impianti di Treviso.

● **In occasione della Festa del Lavoro**, il D.L.F. di Belluno ha offerto il tradizionale pranzo ad una quarantina di pensionati dell'Azienda. Il Presidente del D.L.F., cav. Pagliaro, ha sottolineato il significato della riunione che serve a rafforzare i legami di amicizia tra i componenti la grande famiglia ferroviaria.

● **Per limiti di età** e di servizio hanno lasciato l'Azienda il Revisore Sup. di 1.a cl. cav. Francesco Marziani. Capo Riparto Movimento di Castelfranco Veneto; il Capo Stazione Superiore Raffaello Daini, Titare della stazione di Sacile; il Capo Stazione Pr.le Giovanni Zanin, Titolare della stazione di Padova Campo Marte e l'Aiutante Amedeo Riponti, il dinamico infermiere della stazione di Venezia S. Lucia. I neo-pensionati sono stati festeggiati da superiori, colleghi ed amici ed anche « Voci » invia loro l'augurio più affettuoso di vita serena.

■ VERONA

Red. Dr. R. Campagnari T. 2247

● **E' stato collocato** in quiescenza per limiti di età e di servizio, l'Infermiere Attilio Righetti, dipendente dall'Ispettorato Sanitario e addetto all'Ambulatorio medico dell'Officina Locomotive. Il Capo dell'Ispettorato ha sottolineato l'esemplare stato di servizio del Righetti, mettendo soprattutto in risalto lo zelo, l'amore e la perizia con cui si è sempre prestato nell'alleviare le sofferenze dei compagni di lavoro. Presso il Ristorante « Tre Corone », durante un lieto simposio, presenti tutti i dipendenti dell'Ispettorato, il dr. Fenzi, a nome di tutto il personale, ha offerto al festeggiato una medaglia d'oro a ciondolo e un'artistica pergamena. Anche « Voci » si associa al plauso dei colleghi veronesi ed invia al bravo Righetti gli auguri fervidi di lunga e felice quiescenza.

● **Cicogna Express:** Roberto, a Sergio Meneguzzo, Capo Tecnico Pr.le della Divisione Impianti Elettrici. Rallegramenti ai genitori e tanti auguri al neonato.

Scambi di ospitalità

I Ferrovieri che desiderano proporre « scambi di ospitalità » con i colleghi francesi, dovranno rivolgersi esclusivamente alla Redazione di «Voci della Rotaia» che provvederà per i contatti necessari con l'Amministrazione della S.N.C.F.

Alberghi e pensioni a Lourdes

HOTEL DE ROME - Proprietario Abadie Domec - Prezzi speciali per ferrovieri e familiari - 53, rue de la Grotte.

●

PENSIONE FAMILIARE LLERINS - 51, rue du Bourg - Prezzi modici, buona tavola - Pensione raccomandata - Si parla italiano.

●

HOTEL LECUYER, all'Ingresso del Santuario - Hotel e locali St. Charles, 73, bd de la Grotte - Tel. 16-24.

LOURDES

VISITATE LE GROTTE DI

BETHARRAM

Fisarmoniche e pianole ad azione elettrica delle più antiche e rinomatissime Fabbriche locali. Eccezionali riduzioni e facilitazioni per i ferrovieri. Richiederci catalogo e condizioni.

Cav. GIUSEPPE ZARLETTI

CASTELFIDARDO (Ancona)

ALLA MOSTRA DEL MOBILIO IMEA - CARRARA

L. 466.000 **L. 276.000**

Vasto assortimento. Visitate. Sconti premio anche pagando a rate. Consegna ovunque gratuita. PARTICOLARI AGEVOLAZIONI AL PERSONALE F.S. - Chiedete catalogo VR/ 6 a colori inviando L. 200 in francobolli alla MOSTRA DEI MOBILI ETERNI IMEA - CARRARA

Le regole del buongiorno

Un « buongiorno », un « arrivederci » pronunciati in modo gentile e cordiale, un cenno del capo rispettoso e corretto sono i modi più consueti di salutare una persona. Sono gesti e parole abituali, che ripetiamo molte volte in una giornata in modo quasi automatico, e probabilmente per questo motivo capita talvolta di compiere qualche involontaria manchevolezza. In fondo le regole che riguardano il saluto sono poche e anch'esse, come tutto il galateo, dettate dal buon senso: perché non ripassarle un poco?

Nel caso, ad esempio, di due persone che si incontrano per la strada, chi saluterà per prima? I più giovani salutano i più anziani, le persone meno importanti le più importanti, gli uomini le donne. Quando però il saluto si completa con la stretta di mano, avverrà esattamente il contrario: poiché si tratta di un atto confidenziale sarà la persona più importante o più anziana o la donna a compierlo per prima, dimostrando così che è gradito.

Per la strada inoltre non si insisterà nel voler salutare a tutti i costi una persona che non ci ha visti o che forse non ha voglia di farlo. L'uomo toglierà il cappello e, nell'eventualità che ci si fermi a parlare, leverà anche i guanti; se sta fumando getterà via la sigaretta. La donna in generale non dovrebbe salutare per prima un uomo, a meno che non si tratti di persona molto anziana o autorevole o di un ecclesiastico. Se si fermerà a conversare sarà lei a porgere la mano levando il guanto, a meno che non faccia freddo o ne sia impedita da pacchi e pacchetti.

In ascensore, al momento di uscirne, si saluteranno con un cenno o un « buongiorno » anche gli sconosciuti.

In casa al saluto si aggiunge di solito il gesto di alzarsi: anch'esso segue regole piuttosto precise. In generale le signore sposate restano sempre sedute: si fa eccezione nel caso che entrino nella stanza un sacerdote, una persona molto autorevole, uomo o donna che sia, o più anziana.

Le signorine giovani, invece, si alzano sempre (anche la gioventù ha i suoi piccoli svantaggi), davanti al padre di un'amica, alla madre, alle signore sposate e a tutte le persone più anziane. Inoltre se è il caso, offriranno di cedere il loro posto e attenderanno in piedi l'invito a sedersi di nuovo.

Anche gli uomini, a meno che non siano ecclesiastici, si alzeranno sempre in piedi davanti a signore e signorine e ad altri uomini.

Poiché la servitù è ormai quasi del tutto scomparsa, sarà il padrone di casa ad aprire la porta agli ospiti e ad introdurli nel salotto, mentre al momento del commiato saranno marito e moglie insieme ad accompagnarli: lui li seguirà sul pianerottolo per aprire l'ascensore, se c'è, lei, invece, sosterà sulla soglia.

Un modo del tutto particolare, ormai leggermente in disuso è il baciamano: un gesto che, compiuto in modo corretto e a tempo e luogo, può essere ancora piuttosto piacevole. Inutile dire che esso spetta solo alle signore (non si bacia mai la mano alle signorine) e non deve essere fatto in luoghi pubblici, al bar, alla stazione, nella "hall" di un albergo e mai per la strada. E' permesso invece nel ridotto di un teatro o nello scompartimento del treno.

Infine, galateo anche per chi va *in macchina:* se ci si reca a prendere una persona, aspettandola in auto, si scenderà al suo apparire e si risalirà insieme solo dopo essersi salutati.

Maria PIA

SOLUZIONE DEL CRUCIVERBA SILLABICO DI PAG. 31

LO	TO	ROT	NE	PIA		TO	TA	SCON
					LE	VO	TA	
	NE	NO			VA		DO	NO
NA	NA			TO	NA	RE		LI
SIA		DE	PI	LA		LE	LI	CEL
PER	SU		TO	VE		LE	TA	POE

L'erborista

La Rauwolfia Serpentina per l'ipertensione

La Rauwolfia è pianta esotica. Botanicamente fa parte della famiglia delle Apicinaceae (Ordine 27 delle Dicotiledoni; grosso modo dunque sta in compagnia degli Oleandri, piante che tutti conoscono), molto studiata in questi ultimi anni perché di molti pregi farmacologici. E' capace, nientedimeno, di curare e, talvolta guarire, la ipertensione essenziale. Per ipertensione essenziale si intende quella alta pressione del sangue cui i medici non sanno che origine attribuire; al riguardo molte sono le teorie, svariate le diagnosi ma vale prevalentemente il principio di attribuire la ipertensione a fatti arteriosclerotici oppure angioneuritici. Si tratta, in quest'ultimo caso, di quella ipertensione arteriosa endocranica che, tra l'altro, può apportare sordità, vertigini, squilibri e, quando capita, anche la Sindrome di Menière. Tale Sindrome non è una malattia, non una affezione di particolari organi ecc., ma è piuttosto il segno, il campanello di allarme per dir così che i fatti circolatori — e non solamente quelli endocranici — non vanno bene. Si dirà: ma vi è da considerare l'età. Ed infatti i disturbi angioneuritici sopravvengono, in genere e per fortuna solo in taluni, dopo i quarantanni o giù di lì.

Nella Rauwolfia sono stati trovati, fino ad oggi, 32 principi attivi, i più analoghi alla reserpina; principi che anche allo stato puro si son rivelati benefici per la cura della ipertensione.

La reserpina, che è l'alcaloide principale della Rauwolfia, è largamente impiegata in clinica ed anche usata in forti dosi. Però, per evitare azioni collaterali indesiderabili, vengono di solito impiegati i preparati totali della radice della pianta. Il meccanismo di azione degli estratti o dei preparati di radice sembra essere una azione combinata sul sistema nervoso centrale e sulla muscolatura vasale oppure soltanto una azione sui centri nervosi. E' stata segnalata altresì una azione risolutiva dei preparati di Rauwolfia nei casi di dermatosi ribelli ai trattamenti ordinari.

Nella Erboristeria la R. trova impiego, come detto, sotto forma di estratto o di decotto, specialmente unendo ad essa quantità ragionate di biancospino e di vischio. Esistono in farmacia molte specialità, utili, ma che qui non possono esser citate. L'azione dei decotti è ipotensiva e sedativa, può protarsi nel tempo ed è priva di tossicità. La droga si acquista dall'erborista.

F. C.

Filatelia

I valori della Croce Rossa Internazionale

Cade quest'anno il primo Centenario della « Croce Rossa Internazionale » e le Poste Italiane per solennizzare la ricorrenza hanno emesso l'8 giugno l'attesa serie di francobolli di due valori (L. 30 e L. 70).

La grande istituzione umanitaria fu fondata nel 1863 da Jean Henry Dunant, giovane industriale svizzero nato a Ginevra l'8 maggio 1828. Il Dunant, uomo generoso ed audace, si dedicò per tutta la vita alla beneficienza ed organizzò diverse Società fra le quali l'« Unione dei Giovani Cristiani per l'assistenza ai malati ed ai carcerati ».

Il 24 giugno 1859 il Dunant, viaggiando per l'Italia, ebbe la ventura di assistere alla battaglia di Solferino dove — come è noto — le truppe franco-piemontesi erano impegnate contro l'Austria. Le forze in campo assommavano a oltre 350.000 uomini e la lotta si protrasse per oltre 20 ore. Quando cessarono i combattimenti, giacevano sul campo oltre 50.000 uomini fra morti, mutilati e feriti.

La terribile strage impressionò fortemente il giovane svizzero che ebbe modo di rendersi conto di quanto fosse insufficiente il servizio sanitario degli eserciti di allora. Nacque così in lui il proposito di creare un grande consorzio benefico formato da volontari che, con mezzi adeguati, avesse per fine il soccorso di tutte le vittime delle guerre e di qualsiasi altra calamità.

Nacque così la « Croce Rossa Internazionale », che dapprima venne nominata « Società di Utilità Pubblica », raccogliendo l'adesione di buona parte degli Stati del mondo.

Il Dunant si spense ad Heiden il 30 ottobre 1910. Nel 1901 gli venne assegnato il primo premio « Nobel » per la pace.

Dino BONCOMPAGNI

" A VOI LA PAROLA "

Un concorso utile

L'Editore Gastaldi di Milano per celebrare il quarantacinquesimo anno di attività, ha bandito un concorso, dotandolo di un milione di premi, intitolato « A voi la parola » per brevi saggi, articoli, poesie in lingua e in dialetto riguardanti la storia, il folclore, lettere, arti e scienze, dei comuni italiani. Oltre ai premiati verranno pubblicati anche gli scritti ritenuti degni di segnalazione, dando così vita ad una collana di volumi dedicati alle regioni italiane e che delle stesse saranno la viva espressione del pensiero di numerosissimi scrittori e poeti. Il termine utile per l'invio dei manoscritti scade il 31 ottobre 1963. Il bando del concorso può essere richiesto gratuitamente alla Segreteria in Via Leopardi 22 - Milano.

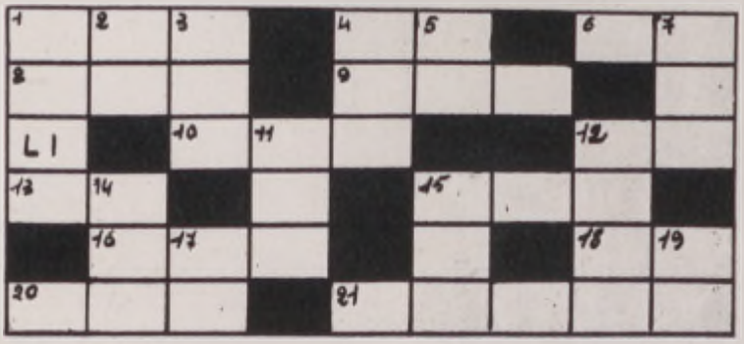
I modelli di Mara Bottari

Tailleur da mattina in tela ingualcibile. Casacca in linea sciolta, collo scostato. Ai lati della casacca un fascio di pieghe rimane chiuso da due pattine-gonna a pieghe rincorrenti.

Elegante abito da pomeriggio in seta stampata composto da due pezzi: gonna e casacca-mantello. Sul davanti della casacca vi è un drappeggio di pieghe morbide. Il dietro cade diritto rimanendo al fondo più corto della gonna. Grande nodo in vita.

Cruciverba sillabico

(F. MUCCIO)



ORIZZONTALI: 1) Il portone della... Chiesa. 4) Proibizione. 6) Sopra in latino. 8) Famoso orafo fiorentino. 9) Pietra sepolcrale. 10) Nome d'uomo. 12) Il nome della Proclemer. 13) E' difficile scioglierlo in... Marina. 15) Pezzo d'artiglieria. 16) Vi erano incisi i dieci comandamenti. 18) Alimento base cinese. 20) Ridotto. 21) Vi si affacciano le... porte.

VERTICALI: 1) Pregiato quello d'India. 2) Siffatti. 3) Alleviare. 4) Dicesi di linguaggio non chiaro. 5) Piccoli roditori. 7) Vecchia... serranda. 11) L'Accademia livornese. 12) Lo è in genere lo spazzacamino. 14) Fornita, favorita. 15) Osterie. 17) Punteggio scolastico. 19) Unico.

PER LA SOLUZIONE VEDERE A PAG. 30

Umorismo

— Ci sarebbe un posticino?

VACANZE IN « FERROPATTINO »

VOCI DELLA rotaia

Un treno di auto straniere in arrivo alla Dogana di Roma S. Lorenzo e, sotto, un momento dello scarico di un convoglio di legname.

VOCI DELLA rotaia

25 LUGLIO **FESTA DI FAMIGLIA**

Anno VI - N. 7 - LUGLIO 1963

FRANCIA . . . . . 0,40 NF
BELGIO . . . . . 4 Fr.
SVIZZERA . . . . 0,30 Fr.

LIRE 40

VOCI DELLA rotaia

ANNO VI - N. 7 - LUGLIO 1963

PERIODICO MENSILE

Sped. Abbon. Post. Gr. III

Direzione, Redazione, Amministrazione, Pubblicità: Piazza della Croce Rossa - Roma - Telefono TETI: 861.312.

Direttore Responsabile: Mario Pellegrino - **Redazione:** Alberto Ciambricco (Redattore-capo), Mario Alberto Tuninetti, Mario Casacci.

Il materiale, pubblicato o no, non si restituisce. La proprietà letteraria ed artistica è riservata. La direzione non è impegnata dalle opinioni espresse negli articoli firmati.

Stampatore: ROTOCOLOR - Via Tiburtina 1094 - Roma - Tel. 419.440. Registrato al Tribunale di Roma con D. n. 6041 del 9-11-1957.

ABBONAMENTI ANNUI

« VOCI DELLA ROTAIA »: Italia L. 400 - Francia NF 5 - « VOCI DELLA ROTAIA » e « LA VIE DU RAIL »: Italia L. 5.600 - Francia NF 30 - Belgio Fr. 435. I relativi versamenti devono essere effettuati sul C/C postale n° 1/28424, intestato a: Servizio Ragioneria F.S. - Periodico Aziendale « Voci della Rotaia » - Direzione Generale F.S. - Roma.

ALTRE PUBBLICAZIONI FERROVIARIE

BOLLETTINO FFS (Ferrovie Federali Svizzere) in lingua italiana Fr. s. 8 (L. 1220). Il relativo versamento deve essere effettuato con vaglia postale intestato alla Amministrazione di « Voci della Rotaia », Periodico Aziendale F.S. - Piazza Croce Rossa, Roma; oppure, direttamente, a mezzo vaglia postale internazionale, intestato a: Segretario Generale F.F.S. Cheques Post 4950, Berna (Svizzera).

IN COPERTINA

Anche quest'anno il 25 luglio, S. Cristoforo si celebra in tutta la rete la festa del ferroviere. Nel prossimo numero «Voci» pubblicherà un breve resoconto delle varie manifestazioni cui si darà vita nelle singole sedi Compartimentali.

(Foto Marinelli)

SECONDO LA CONSUETUDINE DI MOLTI GIORNALI AZIENDALI «VOCI DELLA ROTAIA» NON USCIRA' IN AGOSTO. ARRIVEDERCI QUINDI A SETTEMBRE, AMICI LETTORI.

Lettere al Giornale

Lo « schiacciamento » dell'ex gruppo B

Caro Direttore,

con l'entrata in vigore del nuovo Stato Giuridico del personale delle F.S. (Art. 48, 82 e 181) un numero considerevole di agenti già appartenenti all'esercizio, oppure ex inservienti o commessi, utilizzati, a seguito di conseguita idoneità o per temporanee necessità di servizio, in mansioni di ufficio, sono stati inquadrati nel gruppo del personale di concetto (ex gruppo B) con qualifiche di Coadiutore, Coad. P.le o Coad Capo, secondo anzianità, senza tener conto di alcun titolo di studio.

Inoltre, parte del predetto personale può ora, mediante concorso interno, essere immesso direttamente nelle qualifiche di Segretario, Segr. P. le o Segr. Capo (vedi F. D. n° 15 del 12/3/63).

Questi provvedimenti mentre hanno favorito notevolmente e inaspettatamente il personale anzidetto, hanno danneggiato seriamente le possibilità di carriera degli agenti dell'ex gruppo B, in possesso di regolare titolo di studio della scuola media superiore. E quanto alla posizione morale, basti pensare che un Coad. P. le anche con un solo giorno di maggiore anzianità ha preminenza sul Segr. P.le.

Intanto nei bandi di concorso esterno per Segretari amm/tivi e tecnici, chimici ecc., si continua a richiedere ai candidati il diploma delle scuole medie superiori; ma a che serve, dico io, se poi è tanto semplice raggiungere gli stessi gradi senza titolo di studio? Inoltre, il nuovo State Giuridico ha sbarrato praticamente la strada della carriera direttiva agli agenti dell'ex gruppo B, che in tal modo subiscono un totale schiacciamento negli angusti e svalutati confini della carriera di concetto. Fino a quando durerà tutto questo?

Elpidio Caiella - Segr. P/le - Divisione Mater. Trazione - Roma

Congedo

Caro Direttore,

scrivo a nome di un gruppo di cantonieri I. P. assunti in servizio nel settembre 1962: vorremmo sapere se per i mesi di servizio prestati nell'anno 1962 ci spettano o meno alcuni giorni di congedo.

In attesa di una pubblicazione su « Voci della Rotaia », La ringrazio cordialmente. A nome di tutti i cantonieri i. p.

Giuseppe Allegri

N.D.R. — Per aderire alla richiesta non possiamo che trascrivere l'art. 86 dello Stato Giuridico del Personale: « Ai dipendenti spetta, a cominciare dall'anno solare successivo a quello della assunzione in prova, un periodo annuale di ferie della durata di 21 giorni, quando abbiano un'anzianità inferiore a dieci anni di servizio o di 26 giorni, quando abbiano un'anzianità superiore ». Quindi, non ci resta che augurare al nostro giovane lettore buone vacanze 1963.

Indennità di trasferta

Cara « Voci »,

Siamo dei Cantonieri del 15° Tronco di Domodossola, 2° Cantone di Preglia, il Cantone confina col 1° di Domodossola dove è richiesta costantemente la nostra opera: praticamente la nostra Squadra lavora sempre a Domodossola. I suoi componenti risiedono nel Comune di Crevoladossola del quale la stazione di Preglia è frazione: fra le stazioni di Preglia e Domodossola (sedi di Cantone) vi è una distanza di Km 3,800 che noi percorriamo in treno al mattino e alla sera; a mezzogiorno dobbiamo pranzare a Domodossola non essendoci treni di andata e ritorno nel tempo utile per il pranzo. Dato che fra le due stazioni sedi di Cantone vi è una distanza superiore ai 3 Km, abbiamo diritto o meno alla mezza trasferta giornaliera? Oppure abbiamo diritto alla sola percorrenza e in che misura di tempo e di denaro? In attesa di una risposta, porgiamo cordiali saluti. (Seguono le firme).

N.D.R. — Il Servizio Lavori da noi interpellato, ha precisato che le missioni compiute in località distanti meno di dieci chilometri e almeno tre chilometri dalla residenza, danno titolo all'indennità di trasferta ridotta del 50 per cento (3° comma dell'art. 2 delle D.C.A.). Il computo chilometrico della distanza, quando il percorso viene fatto in treno, deve essere fatto fra le stazioni di partenza e di arrivo (1° comma dell'art. 5 delle D.C.A.).

Non c'è due senza tre

Cara « Voci »,

un po' di autocritica in famiglia, penso non faccia mai male. Il 23 giugno s.m., prendevo posto sul direttissimo 23, in partenza da Milano C.le, se non erro, alle 15.15. Nei pressi di Lambrate, dopo pochi minuti di « marcia», raggiungevo una toeletta di prima classe per darmi una rinfrescata — provenivo già da Domodossola — senza pensare alle sorprese che mi aspettavano. Il rubinetto del lavabo — benché in posizione di chiusura — spandeva acqua a più non posso, nell'apposito recipiente non c'era traccia di sapone liquido nè erano reperibili i tovagliolini di carta per asciugarsi. Non ti dico i « mugugnamenti » dei viaggiatori durante il viaggio e il fare « sornione » che dovetti assumere io per ragioni ovvie. Non ti pare che con un po' più di diligenza da parte del personale interessato di Milano C.le, i citati inconvenienti potevano essere scongiurati, senza dar luogo alle più che giustificate proteste del pubblico? Tanti cari saluti (lettera firmata).

N.D.R. — Pubblichiamo la lettera con un cordiale invito a tutti gli interessati alla composizione dei convogli in partenza, a curare quanto più possibile questi dettagli organizzativi che spesso contribuiscono in maniera determinante a formare il giudizio degli utenti nei nostri confronti.

Il nuovo Ministro dei Trasporti e dell'Aviazione Civile

Il sen. prof. ing. Guido Corbellini è nato ad Ancona il 28 giugno 1890. E' senatore dal 1948, eletto nel collegio di Vicenza per le liste d.c.

Laureato in Ingegneria a Roma nel 1913, è libero docente di costruzioni stradali e ferroviarie e professore ordinario di tecnica ed economia dei trasporti al Politecnico di Milano. E' stato sino al 1950 Funzionario della nostra Azienda, dove aveva raggiunto il grado di Capo Servizio di 1ª classe e diretto il Servizio Materiale e Trazione.

La sua competenza tecnica e la sua attività di studioso gli hanno meritato numerosi riconoscimenti: egli è membro della « Institution of locomotive engineering » di Londra, Presidente della Giunta di coordinamento del Comitato Nazionale per la Produttività, Presidente onorario del Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani, membro del Consiglio Nazionale delle Ricerche. Ha fatto parte di commissioni scientifiche in Europa, America, Giappone ed è stato assiduo collaboratore di pubblicazioni altamente qualificate italiane ed estere.

Nel 1942 fu a capo della missione tecnica incaricata di predisporre il piano di ricostruzione delle ferrovie della Grecia.

Nel quarto e quinto Ministero De Gasperi (1947-1950) resse il Dicastero dei Trasporti, dando un deciso contributo alla ricostruzione ferroviaria. In seguito fu Ministro ad interim per la Marina mercantile; il 29 maggio 1962 venne nominato Ministro per le Poste e le Telecomunicazioni, incarico che lasciò quando assunse la dirigenza del Dicastero della Ricerca Scientifica.

Mentre porgiamo il nostro saluto di commiato al Ministro uscente, on. avv. Bernardo Mattarella, che assume la titolarità del Dicastero delle Poste e Telecomunicazioni ed al Sottosegretario on. Luigi Angrisani, rivolgiamo al nuovo Ministro sen. prof. ing. Corbellini ed al Sottosegretario on. Renato Cappugi — riconfermato nell'alto incarico — il nostro fervido augurio di buon lavoro.

Aderendo ad un'utile iniziativa della Deutsche Bundesbahn il nostro Direttore Generale ha illustrato alla stampa tedesca

Problemi e prospettive delle ferrovie italiane

Comune a tutte le amministrazioni ferroviarie europee in questo secondo dopoguerra è l'interesse sempre maggiore dedicato ai problemi dell'Informazione. Le iniziative delle aziende in questo settore dapprima timide e sporadiche, comunque prive di qualsiasi carattere di sistematicità, si sono andate dovunque moltiplicando, dando luogo nell'ultimo decennio alla creazione di appositi organismi, variamente denominati e variamente collocati all'interno della piramide aziendale, con il compito specifico di promuovere le attività informative servendosi di tutti gli strumenti pubblicistici, dalla parola « parlata » a quella scritta, dal cinema alla televisione, dalla radio al manifesto e alla mostra. Oggi le ferrovie sono più che mai sensibili alla necessità della Informazione e — per suo mezzo — alla necessità di portare a conoscenza non solo degli utenti, ma di tutta la collettività, i loro problemi, la loro attività e la loro funzione nella società e nell'economia nazionale.

Questa crescente attenzione dedicata all'Informazione e ai suoi problemi, solo in parte può essere messa in relazione alla perdita del monopolio dei trasporti terrestri conseguente all'impetuoso sviluppo della motorizzazione e quindi alla necessità di far conoscere i propri servizi in maniera che il pubblico sia posto in condizione di operare le sue scelte sulla base di elementi di giu-

dizio più precisi e concreti. Per il resto essa deriva dalla natura stessa delle aziende ferroviarie, che sono imprese di pubblico servizio, per le quali rendere conto alla collettività del proprio operato è un dovere prima ancora che un interesse ben preciso. In terzo luogo gli aspetti puramente tecnici o commerciali dell'esercizio delle imprese nazionali di trasporti su rotaia sono commisti ad oneri di carattere sociale che spesso si presentano come fattori fortemente limitativi di una gestione basata su criteri esclusivamente economici.

E' dunque necessario portare a conoscenza dell'opinione pubblica l'esistenza e il peso di questi limiti affinché essa ne tenga conto prima di formulare un giudizio d'assieme sull'efficienza e l'utilità dei servizi ferroviari nazionali.

In conclusione « informare », « far sapere », per una azienda ferroviaria, non è un espediente per mascherare abilmente le consuete formule pubblicitarie ma un atteggiamento, un modo d'essere nei confronti del pubblico che traduce in pratica la concezione democratica dei doveri di una pubblica amministrazione ed implica un profondo rispetto della dignità dei cittadini e un costante desiderio di servirne gli interessi e di stimolarne la collaborazione.

In tale quadro vanno collocate tutte le attività intese a sollecitare e mantenere i contatti con l'opinione pubblica e con la stampa che dell'opinione pubblica è fra gli interpreti più qualificati.

Di particolare interesse, sotto questo profilo, ci sembra l'iniziativa dell'Ufficio Stampa delle Ferrovie Federali Tedesche che da anni riunisce periodicamente un gruppo di giornalisti estremamente qualificati e appartenenti ai più importanti quotidiani della Germania Occidentale per discutere di volta in volta i principali problemi ferroviari del momento. In questo modo milioni di lettori — in pratica quasi l'intera collettività — possono avere sulle cose ferroviarie informazioni « di prima mano », non deformate — come spesso avviene — dalla mancanza di una documentazione completa ed obbiettiva, o, peggio, dallo spirito della polemica ad ogni costo, dalle critiche gratuite o non sempre disinteressate.

Per dare a questi giornalisti la possibilità di documentarsi sulla situazione dei trasporti nelle altre nazioni, le Ferrovie Federali organizzano ogni anno visite alle varie amministrazioni ferroviarie europee, introdotte da una conferenza stampa tenuta dal Direttore Generale dell'Azienda interessata.

Quest'anno la scelta è caduta sulla nostra Azienda e pertanto il 25 giugno scorso 14 giornalisti tedeschi accompagnati da funzionari dell'ufficio stampa della D.B. e della rappresentanza generale della D.B. per l'Italia sono stati ricevuti dal nostro Direttore Generale, dott. Renzetti, assistito dai Vice D.G. e dal Direttore del Servizio A.G.

Erano rappresentati i seguenti giornali: « Die Welt », « Frankfurter Rundschau », « Die Zeit », « Reinischer Merkur », « Deutsche Zeitung », « Handelsblatt », « Suddeutsche Zeitung », l'Agenzia V.D.W., « Industrie Kurier», «Deutsche Werkehrszeitung», «Werkehrswirtschaft», «Wirtschaftsbuhne» e « Werkehrspolitik » vale a dire alcuni fra i maggiori quotidiani e periodici politici ed economici della Repubblica Federale nonché un certo numero di riviste specializzate.

Dobbiamo subito dire che più che di una conferenza vera e propria si è trattato di un cordiale colloquio. Il dott. Renzetti che parla disinvoltamente il tedesco si è sottoposto di buon grado ad una nutrita serie di domande, fornendo ogni volta risposte precise esaurienti, e soprattutto franche e senza mezzi termini: cosa che i giornalisti hanno particolarmente apprezzato.

Il dott. Renzetti ha esordito illustrando ai giornalisti l'organizzazione e la struttura delle Ferrovie dello Stato, sottolineando come l'attuale impostazione di base non sia la più idonea ad assicurare all'Azienda in misura sufficiente l'opportuna autonomia operativa. Questa esigenza — ha detto — è stata particolarmente sentita negli ultimi anni ed ha ispirato la proposta di una riforma dell'ordinamento aziendale, che prevede la trasformazione del Consiglio d'Amministrazione da organo consultivo in organo deliberante, fornito dei più ampi poteri di gestione. Il relativo disegno di legge è tuttora all'esame del Parlamento. Ciò che oggi soprattutto conta è che esso sia approvato e presto, per garantire all'Azienda quella maggiore funzionalità che è premessa indispensabile per una più dinamica gestione.

Illustrando i risultati finanziari dell'esercizio 1961-62, il Direttore Generale ha posto in risalto la riduzione del disavanzo che è da mettere in relazione ad un reale sviluppo del traffico oltre che ai noti aumenti di tariffa intervenuti nel luglio 1961. Anche nell'esercizio considerato, il maggior incremento si è registrato nel settore viaggiatori ma lo stesso traffico merci ha presentato un progresso che, pur nelle sue modeste proporzioni, ha per noi il valore di un sintomo nuovo e senza dubbio incoraggiante.

La concorrenza stradale in Italia — ha proseguito il dott. Renzetti — è resa più pesante dall'attuale formula di regolamentazione dei trasporti in conto proprio e dall'aumento della portata consentita per gli automezzi che effettuano trasporti in conto terzi. Ciò ha coinciso — ha ammesso il Direttore — con le difficoltà incontrate dall'Azienda nell'adeguare rapidamente la consistenza del parco alle accresciute necessità.

Parlando dei rapporti con gli altri vettori, il dott. Renzetti ha accennato alla nuova disciplina legislativa delle pubbliche autolinee che dovrà anche stabilire le premesse di una collaborazione con

A sinistra: il Dr. Renzetti durante la Sua esposizione. Sopra: Il nostro Direttore Generale si intrattiene con uno dei giornalisti.

le FS, nell'interesse della collettività.

Ciò per quanto riguarda il settore viaggiatori mentre nessuna intesa è stata possibile finora realizzare nel settore delle merci in cui i trasporti stradali non si effettuano in base a concessione governativa e non implicano le limitazioni e i vincoli tariffari dei pubblici servizi.

In linea generale, ha concluso il dottor Renzetti, la concorrenza fra strada e rotaia si è svolta in Italia in maniera un po' disordinata, anche se ha avuto riflessi positivi ai fini del progresso tecnico ed economico. E' comunque auspicabile che in avvenire si arrivi ad un coordinamento del settore che escluda sia una libertà indiscriminata quanto una disciplina eccessivamente rigida. Tale coordinamento non potrà non avere benefici effetti sul miglioramento dei servizi e sulla diminuzione dei costi.

Successivamente il Direttore Generale ha illustrato la situazione del personale, chiarendo come gli aumenti della sua consistenza verificatisi negli ultimi anni siano da mettere in relazione alla diminuzione degli orari di lavoro e al continuo incremento dei traffici. Per il resto gli indici di produttività registrati per i nostri agenti li vedono in buona posizione tra i colleghi europei. Il dott. Renzetti ha poi parlato dei provvedimenti sociali dell'Azienda e delle istituzioni assistenziali a favore del personale.

L'ultimo argomento, ma non certo il meno importante, è stato il Piano decennale di rinnovamento e potenziamento della Rete. Il dottor Renzetti ha sottolineato l'unanimità di consensi con cui esso fu approvato dal Parlamento il che ha confermato la fiducia che il Paese ripone nelle Ferrovie. E' forse la prima volta — ha proseguito il Direttore Generale — nella storia delle Ferrovie Italiane che esse sono in grado di tradurre in realtà un programma veramente organico e di ampio respiro capace di modificare sensibilmente la situazione dei nostri trasporti su rotaia. La legge prevede, come è noto, uno stanziamento complessivo di 1.500 miliardi da utilizzare in due fasi di cui la prima, di 800 miliardi, comprende il quinquennio che va dall'esercizio '62-'63 all'esercizio '66-67 ed è già in piena attuazione. Dopo aver rapidamente analizzato la ripartizione della somma stanziata per il primo quinquennio, il Direttore Generale ha fatto rilevare ai giornalisti come una notevole parte di essa, sia destinata, per opere e forniture, alle regioni meridionali. Successivamente il nostro Direttore ha esaminato, alla luce del nuovo piano, lo sforzo in atto per la modernizzazione e la razionalizzazione degli impianti. Nel settore dell'elettrificazione — ha detto — non è prevista l'estensione della trazione elettrica ad altre linee. Sarà invece completata la trasformazione del tipo di alimentazione sulle linee del Piemonte e della Liguria ancora esercitate a corrente trifase. Saranno costruite oltre trecento locomotive a corrente continua, tra le quali la nuova B.B. capace di raggiungere i duecento Kmh, e cinquanta nuove elettromotrici ed elettrotreni. La trazione diesel entro il 1970 sostituirà interamente la vecchia trazione a vapore.

Nel settore dei rotabili rimorchiati, anche se la consistenza numerica del parco, alla fine del Piano, registrerà solo lievi incrementi, la sua potenzialità e funzionalità risulteranno notevolmente aumentate per la radiazione delle unità più antiquate, l'ammodernamento di quelle esistenti e la costruzione di alcune migliaia di nuove unità.

IL NUOVO PAPA S. S. PAOLO VI al tempo in cui era Arcivescovo di Milano, in partenza dalla stazione della metropoli lombarda

Nel settore della sicurezza, il Piano prevede di aumentare considerevolmente l'impiego del blocco automatico e semiautomatico fino a dotarne oltre la metà della rete. Sarà esteso il sistema del controllo televisivo degli attraversamenti mentre alcune centinaia di passaggi a livello sulle strade di maggior traffico verranno soppressi d'intesa con l'ANAS.

Il Piano prevede anche l'adozione su vasta scala dei dispositivi per la ripetizione a bordo dei segnali di linea.

Nel settore delle stazioni, molte delle quali sono ancora inadeguate alle esigenze dell'esercizio, il Piano prevede una serie di interventi di rilievo per l'adeguamento della potenzialità, mediante l'ampliamento dei piazzali e l'impiego di moderni apparati per la manovra degli scambi e dei segnali.

Dall'attuazione del Piano — ha concluso il Direttore Generale — l'Azienda non si attende risultati miracolistici ma un sensibile miglioramento delle caratteristiche generali della rete in modo da rendere la circolazione sempre più veloce e sicura.

Al termine della Conferenza, il dottor Renzetti ha affrontato il « fuoco di fila » delle domande dei giornalisti, apparsi tutti molto documentati sui problemi della nostra Azienda. Oltre a chiarimenti sui risultati previsti e prevedibili del Piano, sugli investimenti nel Meridione e sui rapporti con la Cassa del Mezzogiorno, sono state — tra l'altro — rivolte domande sul sistema tariffario, sull'atteggiamento dell'Azienda riguardo alla liberalizzazione prevista dalle norme del Mercato Comune nel settore dei trasporti e sulla possibilità che le FS, una volta soppresse le limitazioni in atto, decidano di gestire direttamente servizi stradali viaggiatori e merci.

F. S.

Louis Armand accademico di Francia

L'elezione di Louis Armand (nella foto, seduto a fianco del Ministro Corbellini) ad Accademico di Francia è stata accolta con la più viva soddisfazione dai tecnici italiani e particolarmente dai tanti amici che fra i ferrovieri di casa nostra il nuovo « Immortale » conta.

Ma il compiacimento per l'elezione è stato generale ed è legato ai brillantissimi risultati della mirabile attività del neo accademico, in tanti rami della scienza e della tecnica.

La prima attività di Louis Armand è stata ferroviaria e si è subito rivelata audace, geniale e fattiva. Nello sviluppo della sua carriera di ingegnere ferroviario, infatti, il giovane dirigente ebbe frequente occasione di segnare tappe assai interessanti per la soluzione dei vari problemi della Trazione Ferroviaria.

Divenuto poi Direttore Generale Aggiunto e quindi Direttore Generale delle S.N.C.F., ebbe modo di allargare di molto i suoi campi di azione: e dovunque portò lungimirante chiarezza di idee e volontà ferma.

Un esempio particolare della sua intelligenza e della straordinaria capacità di indirizzare fattivamente gli sforzi dei suoi collaboratori verso la direzione ritenuta giusta, si riferisce alla soluzione del problema della Trazione Elettrica con corrente monofase ad alta tensione.

Intuita la importanza che tale innovazione — dopo precedenti esperienze non favorevoli — avrebbe potuto portare alla soluzione del problema, Armand alimentò tra i suoi collaboratori la convinzione e l'entusiasmo per le nuove ricerche: e tutto il complesso dell'azione di studio e di esperienza che le Ferrovie Francesi condussero, costituisce un mirabile esempio di quanto possa valere la chiara volontà di un capo di alto valore. E' ben noto infatti il successo mondiale ottenuto nell'impiego della corrente monofase a 25.000 volt.

Molti altri problemi di grandissima importanza sono stati affrontati da Louis Armand: quello dei petroli nel Sahara, che si supponeva costituissero una grande ricchezza di quella regione; quello relativo alla possibilità di ottenere dall'energia atomica la copertura di tutti i fabbisogni energetici; quello relativo alla galleria sottomarina per le comunicazioni tra Continente e Gran Bretagna; e infine quelli concernenti l'Aggancio Automatico in forma adattabile nei collegamenti della Europa Ovest e dell'Est.

Non sono poi certo ignoti gli sforzi che Armand ha fatto per divulgare i suoi alti concetti sulla dirigenza, sui sistemi di educazione delle volontà, sulle necessità degli sforzi che l'umanità deve compiere per guadagnare degnamente il suo avvenire.

Conferenziere finissimo, si fa apprezzare grandemente per la forza di convinzione e per la semplicità con cui riesce ad affrontare temi particolarmente difficili ed impegnativi.

L'Istituto Colombiano di Genova gli conferì due anni fa il premio Cristoforo Colombo, di importanza mondiale, per le sue brillantissime affermazioni nel campo della tecnica ferroviaria.

I ferrovieri italiani rivolgono all'Illustre Accademico il loro affettuoso saluto, lieti dell'altissimo riconoscimento che viene a premiare in particolare il lavoro geniale e tenace compiuto da Louis Armand — spesso fianco a fianco coi colleghi europei — al servizio delle ferrovie.

Armando CUTTICA

Ragazzi in vacanza

Con cinque treni straordinari, che sono partiti dalla stazione milanese di Porta Garibaldi, hanno lasciato la città alla fine di giugno 5600 bambini che trascorreranno il mese di luglio nelle colonie marine della riviera adriatica e della riviera ligure. La nuova stazione è apparsa letteralmente sommersa da una marea festosa e vociante poiché ogni piccolo viaggiatore era accompagnato da almeno due o tre familiari. Gli anni passati le partenze dei bambini per le colonie avvenivano dalla Stazione Centrale o da qualche altra stazione secondaria di Milano e spesso i piccini si trovavano al centro dell'enorme traffico che caratterizza il principale scalo ferroviario milanese durante i mesi estivi. Quest'anno invece, entrata oramai in attività la nuova stazione di Porta Garibaldi, è stato possibile organizzare meglio le partenze dei bambini diretti in colonia sot-

Trasporto eccezionale

Un gigantesco turbogeneratore della potenza di 165 mila chilowatt e del peso di oltre 150 tonnellate, costruito dall'industria tedesca per conto della centrale termoelettrica di Tavazzano (Milano), è stato spedito per ferrovia dalla Germania all'Italia. Per coprire i poco più di 400 chilometri del percorso Brennero, Verona, Milano, Tavazzano, sono occorsi cinque giorni e questo può dare una idea delle difficoltà che si sono dovute superare per questo eccezionale trasporto. Il colossale turbonegeratore era caricato su uno speciale carro delle ferrovie germaniche lungo 28 metri e pesante 30 tonnellate. Si trattava di un particolare veicolo a due carrelli di sette assali ciascuno appositamente costruito per questo « viaggiatore » di eccezione. Per far viaggiare questa massa di acciaio del peso complessivo di 180 tonnellate si è dovuto allestire un treno speciale composto, oltre alla locomotiva, da quattro carri pianali muniti di freno automatico in funzione di « scudo » e da una vettura sulla quale avevano preso posto i funzionari e i tecnici che han-

traendoli al ballamme della stazione Centrale e assicurando loro un minimo di tranquillità. Milano è la città che registra il maggior numero di partenze di bambini durante l'estate. Lo scorso anno sono stati circa 75 mila per la maggior parte abitanti a Milano; non mancano però gruppi minori provenienti dalle altre città lombarde che affluiscono a Milano da dove prendono il via per la gioiosa parentesi delle vacanze. (M. Ri.).

no scortato il convoglio durante il viaggio. C'erano ingegneri dei servizi Trasporti e Lavori, una squadra di operai e un tecnico incaricato di verificare la resistenza dei ponti in ferro incontrati durante il percorso. Il convoglio speciale ha viaggiato sui tratti rettilinei a non più di 40 chilometri orari rallentando a 15 chilometri nelle curve e a 10 chilometri durante il passaggio sui ponti. Non ha incrociato nessun convoglio e speciali norme hanno dovuto essere seguite per la sosta nelle stazioni soprattutto durante le ore notturne dato che il treno « mammouth » poteva circolare solamente di giorno. In taluni tratti del percorso si è dovuto togliere addirittura la tensione dalla linea aerea di contatto ricorrendo per il traino a una locomotiva a vapore.

Il viaggio si è concluso felicemente a Tavazzano dove era stato costruito per l'occasione un breve tronco di binario per avvicinare il più possibile il turbogeneratore alla centrale elettrica alla quale era destinato.

RIGH.

Le conferenze al Collegio Universitario di Torino

Si è concluso al Collegio Universitario di Torino, un ciclo di conferenze ferroviarie organizzate dall'Azienda con la collaborazione del C.I.F.I.

Le conferenze, integrate da proiezioni di documentari, di disegni e di diapositive, sono state seguite da un gran numero di studenti in ingegneria che hanno dimostrato un interesse e una partecipazione particolarmente vivaci.

L'ing. Funghini, Direttore Compartimentale di Torino, ha illustrato agli allievi del Collegio i problemi ferroviari piemontesi; l'ing. Palladini, Direttore Compartimentale di Genova, quelli liguri; l'Ing. Camposano ha parlato del servizio delle navi traghetto e l'Ing. Prunas del raddoppio ferroviario.

L'ultima conferenza sul tema « corpo stradale ferroviario » è stata tenuta dall'Ing. Maroni.

Cipi

A congresso ferrovieri esperantisti

Sotto il patrocinio del Sindaco di Stoke-on-Trent e dei Signori Giorgio Dow e Carlo Stuart direttori rispettivamente del Compartimento e del Distretto di Stoke-on-Trent delle ferrovie britanniche, si è svolto a Stoke-on-Trent (Inghilterra) il XV Congresso Internazionale dei Ferrovieri Esperantisti. Ad esso hanno partecipato 15 italiani. Le autorità della contea (Staffordshire) hanno dato il loro aiuto materiale e morale per agevolare in ogni modo lo svolgimento dei lavori. Tra le iniziative approvate dal Congresso è da segnalare la compilazione di un vocabolario in esperanto di termini tecnici ferroviari sulla scorta di quello compilato dall'U.I.C. (Union Internationale des Chemins de fer).

LUIGI IEZZI:

BILANCIO DI UN ANNO

Esaminando il documento che compendia un anno di attività dell'Azienda, si può dire che il 196

In questi giorni vede la luce la consueta relazione di esercizio, il documento che compendia l'attività di un anno della nostra Azienda: un termometro che consente una valutazione analitica e totale dei risultati conseguiti sul piano tecnico ed economico nel corso del 1961-'62.

Pensiamo sia interessante per i nostri lettori riprendere dalla Relazione alcuni dati, particolarmente significativi che possono offrire i necessari elementi per un giudizio complessivo sull'andamento dell'Azienda. Il bilancio per il 1961-'62 si è chiuso con un disavanzo di milioni di lire 29.084,6, inferiore di milioni 18.381 a quello del precedente esercizio, grazie al sensibile aumento delle entrate (anche per effetto del rimborso degli oneri di carattere extraziendale da parte del Tesoro) cui ha fatto riscontro un più attenuato incremento delle spese. A tale miglioramento della situazione finanziaria hanno contribuito soprattutto le entrate derivanti dai « prodotti del traffico viaggiatori e merci » il cui gettito complessivo, beneficamente influenzato dall'aumento tariffario attuato con il D.P.R. n. 515 del 24 giugno 1961, ha segnato un aumento di 41.864,6 milioni di lire (da 294.127,9 milioni del 1960-'61 a milioni 335.992,5 nel 1961-'62). Questo aumento è quello che più interessa, in confronto a quello pure favorevole relativo alle « entrate diverse » in quanto strettamente legato all'espletamento del servizio di trasporto che ha conseguito i seguenti risultati:

Viaggiatori-Km.: 28.334,5 mil. rispetto a 27.851,1 (+ 1,73%);
Viaggiatori trasportati: 376 milioni rispetto a 385,8 (—2,56%);
Percorso medio per viagg.: Km. 75,4 rispetto a 72,2 (+4,43%);
Tonn.-Km: 15.643,8 milioni rispetto a 15.567 (+0,49%);
Tonn. trasportate c/pubb.: 56,9 milioni rispetto a 57 (—0,23%);
Percorso medio per tonn.: Km. 275,04 rispetto a 273,06 (+0,72%).

Un esame breve delle cifre riportate consente immediatamente di rilevare che la causa dell'aumento complessivo dei prodotti del traffico è duplice: da una parte il citato aumento tariffario, che ha avuto decorrenza dal 1° luglio 1961, dall'altra l'aumentata percorrenza media dei viaggiatori e delle tonnellate trasportate. Quest'ultima causa va tenuta particolarmente presente in quanto segnala che a certe condizioni la funzione del trasporto ferroviario è tutt'altro che esaurita.

Ed ecco qualche dato sul personale.

Al 30 giugno 1962 risultavano impiegate 203.018 unità lavorative tra personale di ruolo, assuntori e lavoratori di servizi appaltati. Facendo riferimento al numero medio di componenti delle famiglie italiane, valutato dall'ISTAT in 3,5 persone per il 1962, si rileva che oltre 700.000 sono coloro che direttamente traggono i loro mezzi di sussistenza dall'attività esplicata dalle F.S.. Né basta questo aspetto per definire l'apporto che l'Azienda dà all'economia nazionale in termini di offerte di lavoro. Dall'industria privata, nel 1961-'62, sono stati infatti consegnati alle F.S. i seguenti quantitativi dei principali tipi di nuovi rotabili:

— locomotive elettriche di vario tipo	**n. 85;**
— locomotive Diesel di vario tipo	**n. 124;**
— automotrici ed elettromotrici	**n. 33;**
— carri e rimorchi	**n. 263;**
— carri di vario tipo	**n. 1156;**
— carrelli stradali	**n. 12.**

Il servizio svolto durante il periodo in esame ha fatto registrare, rispettivamente, incrementi dell'ordine dell'1,77% nelle percorrenze dei treni (da 255 milioni a 260 milioni) e del 3,38% nelle tonnellate/Km. virtuali rimorchiate (da milioni 95.437 a 98.659). In termini di assi-Km. si è avuto pure un aumento del 3,53% (da 8.678 milioni a milioni 8.984). Pur essendo rimasta pressoché stazionaria la situazione delle linee, la cui lunghezza esercitata, ivi incluse le linee a scartamento ridotto e marittime, era al 30 giugno 1962 pari a Km. 16.622, una notevole quantità di opere sono state realizzate nel corso dell'esercizio. Fra esse, in primo luogo, particolare menzione merita la attivazione del servizio di navi-traghetto tra il Continente e la Sardegna, che rappresenta l'apporto che l'Azienda si sforza di dare, in unità di intenti con la Cassa del Mezzogiorno e col Ministero dei Lavori Pubblici, allo sviluppo economico dell'isola.

Sulla rete ligure-piemontese sono stati proseguiti regolarmente i lavori per la trasformazione del sistema di trazione elettrica da trifase a corrente continua. Altri passi avanti sono stati compiuti nei lavori di potenziamento della linea Battipaglia-Reggio Calabria: le opere in corso di esecuzione hanno interessato tratte per una lunghezza complessiva di Km. 151. A fine esercizio era stata pressocché portata a termine la imponente serie di lavori riguardanti l'importante centrale elettrica di Monastero.

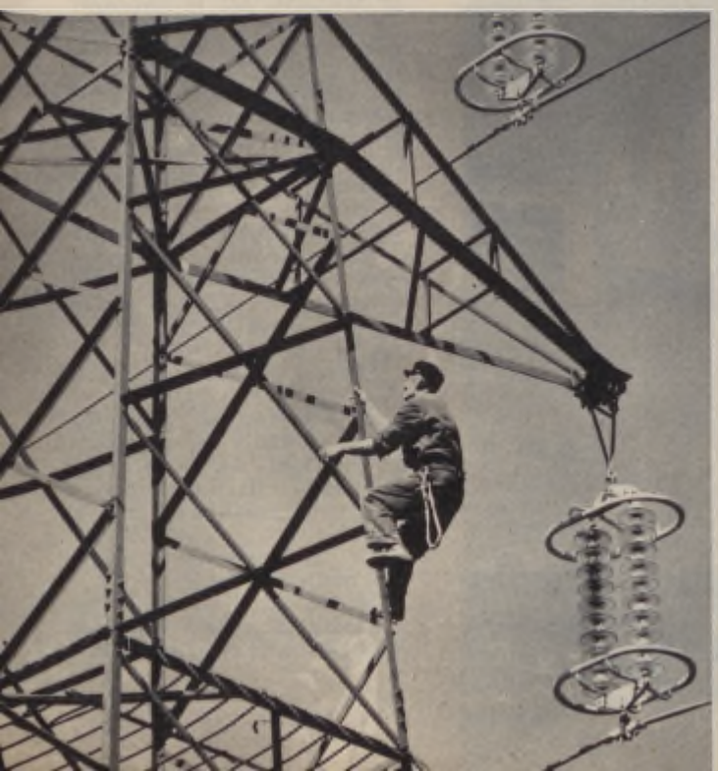
Un complesso di opere, come si vede, capaci di qualificare da sole l'attività di un anno. Se a ciò si aggiun-

62 rappresenta un esercizio soddisfacente

gono gli enormi impegni che comportano i rinnovamenti ordinariamente previsti e la manutenzione, si può dire che anche il 1961-'62 rappresenta un esercizio di cui la famiglia ferroviaria può andare fiera. Ma non basta, perché non può essere passata sotto silenzio anche l'intensa attività di partecipazione dell'Azienda con propri funzionari a Congressi, Conferenze e Riunioni nazionali ed internazionali, in cui vengono dibattuti problemi di sempre più alto interesse. Intensa attività è stata inoltre svolta nei campi della documentazione e della propaganda presso il pubblico, nonché in quello dell'istruzione delle varie categorie del personale. Curata in modo sempre più efficace è stata poi la divulgazione di notizie e fatti di vita ferroviaria sia attraverso la stampa che il cinema.

Come bene è detto nella lettera con cui il Direttore Generale ha presentato al Ministro la Relazione per l'esercizio esaminato, con il 1961-'62 si può considerare esaurito un periodo della vita F.S., ed aperto « un nuovo capitolo di vita aziendale volto all'adattamento delle F.S. alle nuove forme di economia di mercato che vanno maturando, in relazione anche al progressivo attuarsi dell'integrazione economica europea. Sarà impegno non lieve, per l'Azienda, quello di adeguarsi alle nuove istanze. La tempestiva realizzazione della prima fase del piano decennale ne è premessa indispensabile così come la meditata messa a punto delle soluzioni da adottare nella fase successiva è del pari condizione necessaria perché le F.S. possano affacciarsi agli anni '70 in posizione consona al ruolo che loro competerà ».

Luigi IEZZI



L'ING. DE ROSA LASCIA IL SERVIZIO

L'Ing. Vittorio De Rosa, Direttore Compartimentale di Venezia, ha lasciato il servizio per raggiunti limiti d'età, dopo 43 anni di servizio.

Nato a Trieste il 22-6-1897, laureatosi in ingegneria a Padova, fu valoroso combattente nella guerra 1915-18 quale tenente del Genio Foto-elettricisti, prima sul Carso e poi sul Piave, ove ottenne la medaglia di bronzo al Valor Militare per la difesa della testa di ponte di Caposile durante la ritirata di Caporetto.

Entrato a far parte della nostra Azienda nel 1921, raggiunse nel 1954 il grado di Direttore Compartimentale e, dopo una breve permanenza alla direzione del Compartimento di Ancona, assunse quella del Compartimento di Venezia. Negli otto anni in cui tenne l'alto incarico impresse ai rapporti con i suoi dipendenti e collaboratori e con le autorità della zona la impronta della sua spiccata personalità.

Lavoratore instancabile, mentre profuse il suo migliore impegno nelle opere del servizio, seppe affiancare con entusiasmo tutte le iniziative sociali — culturali, sportive e assistenziali —, cui offrì sempre il suo incoraggiamento e il suo aiuto. Festeggiato dai funzionari e dagli agenti del Compartimento di Venezia, egli si è accomiatato in un clima di affetto e di commozione con la semplicità che lo distingue.

« Voci della Rotaia » si unisce al personale del Compartimento per esprimere all'Ing. De Rosa il migliore augurio per una serena quiescenza.

Fausto POLI

LE O.L. DI VERONA OGGI...

Dopo oltre un secolo dalla sua fondazione l'officina locomotive di Verona è molto di più di un grande impianto ferroviario: essa è divenuta un simbolo ed una tradizione

Verona, giugno

Intere generazioni di tecnici e di operai hanno trascorso gran parte della loro vita nell'officina locomotive di Verona; migliaia di famiglie, specialmente dei popolosi quartieri di S. Michele e Borgo Venezia, la considerano come un'ideale roccaforte di lavoro e di benessere, indispensabile per un sereno avvenire. Ciò spiega l'eccezionale attaccamento di tutte le maestranze al loro cantiere, attaccamento che onora tutta l'Azienda ed al quale dobbiamo rendere omaggio prima di parlare dell'Impianto come organizzazione di lavoro.

Fin dai tempi della sua fondazione, avvenuta verso la metà del secolo scorso con la costruzione della strada ferrata Venezia - Verona - Milano, questa officina è stata sempre il più grande stabilimento di riparazioni ferroviarie d'Italia.

Durante l'ultima guerra essa venne pressoché distrutta dai bombardamenti, ma poi venne ricostruita più bella ed efficiente di prima. La ricostruzione fu eseguita materialmente anche dalle stesse maestranze in anni di appassionato lavoro. L'Azienda sostenne quello sforzo impiegando cospicui capitali nell'acquisto di nuovi macchinari e di varie attrezzature, nonché nell'ampliamento e miglioramento di parecchi reparti (torneria generale, fucine, centrale compressori, montaggio, stubatura, saldatori). Sistemazioni furono anche apportate agli spogliatoi, alla mensa e alla portineria; più tardi fu costruito un nuovo fabbricato per gli uffici e per il Gruppo Collaudi.

Attualmente lo stabilimento si presenta con una struttura moderna, agile e poderosa, articolata su un'area di 105.000 metri quadrati, e con un insieme di circa 1.400 dipendenti.

Quali sono le produzioni di questa Officina?

L'ing. Luciano Tosolini, che da anni la dirige, ci guida fra i reparti, ci fa parlare con i tecnici, ci fornisce cortesemente una quantità di dati e di notizie, che cercheremo di riassumere per i nostri lettori.

Lavoro tradizionale dell'Officina è quello di provvedere alle grandi riparazioni delle locomotive a vapore e dei tenders, nonché di fornire una vasta produzione complementare di materiale ferroviario per i bisogni di tutta la Rete. Inoltre, essa ha giurisdizione su tutta la produzione ferroviaria delle ditte private del Veneto e della provincia di Mantova, in Lombardia.

Par dare un'idea della capacità produttiva *annuale* dell'Officina riportiamo alcuni dati, tratti dalle medie di un quinquennio:

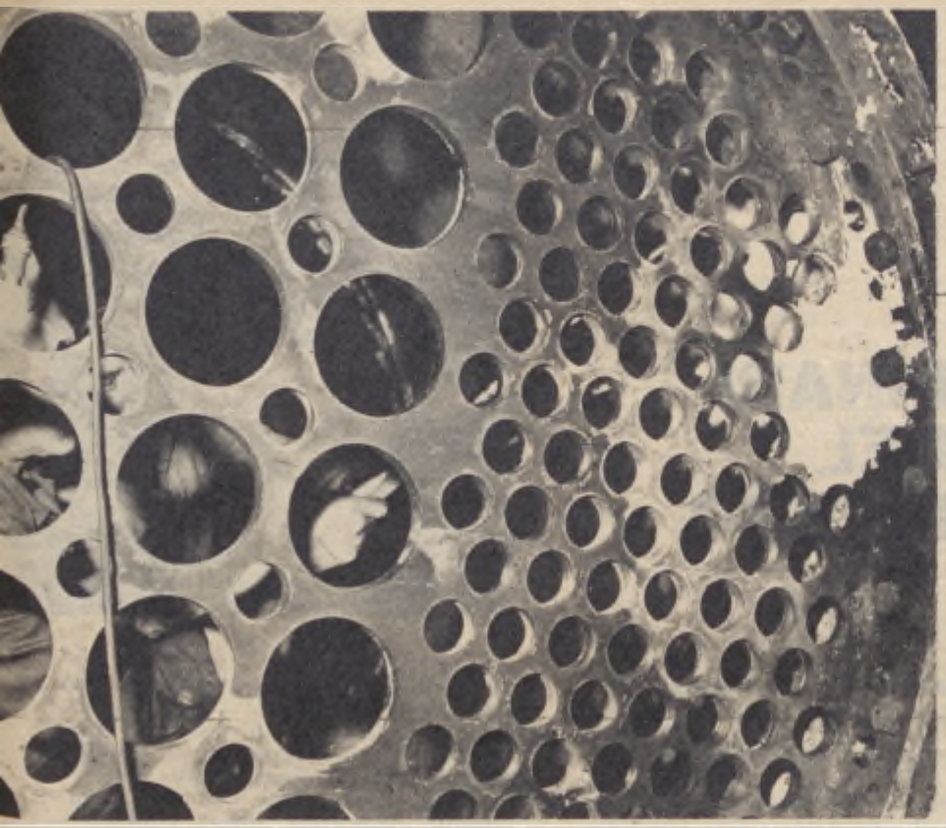
Locomotive riparate	**155**
Sale montate	**3.270**
Molle di sospensione	**13.834**
Tubi bollitori ed elementi surriscaldatori	**53.017**
Apparati distribuzione « Caprotti »	**130**
Bombole per gas compressi	**2.148**
Attrezzi per calderai	**4.500**

Interessante è pure notare come si svolge il corso delle lavorazioni. C'è una sezione « Organizzazione », dove si predispongono i piani di lavoro e di utilizzazione del personale, si studiano e si aggiornano le tariffe dei tempi assegnati per le lavorazioni, si effettua lo « spoglio » delle locomotive e si emettono gli ordinativi di lavoro. L'Organizzazione ha inoltre il compito di approvvigionare le materie occorrenti e di controllare e collaudare le riparazioni e le confezioni eseguite.

L'altra sezione è quella della « Esecuzione », che provvede ad effettuare i lavori programmati. Ad essa appartiene la maggioranza dei tecnici e degli operai.

Facile è rilevare che tra le due sezioni si svolge una vivace dialettica di collaborazione, la quale arreca indubbi vantaggi sia tecnici che economici. Basti considerare i costi di produzione che sono del tutto soddisfacenti, anche in rapporto a quelli dell'industria privata.

Ma un altro aspetto caratteristico di questo Impianto è quello della sua autonomia



...E DOMANI?

amministrativa e contabile. Ciò significa che i suoi uffici svolgono direttamente tutte le pratiche che interessano il personale: avanzamenti, esoneri, pensioni, concessioni di viaggio, liquidazioni di premi, disciplina, contratti, inventari, economato, corsi di istruzione ecc., mentre il suo reparto ragioneria, che fa capo direttamente all'Ufficio Ragioneria del Materiale e Trazione, provvede alla contabilità del personale e del materiale. Bisogna pensare che l'Officina Locomotive ha un bilancio suo proprio come una qualunque altra azienda industriale; bilancio che poi viene inserito nella normale nomenclatura dei conti F.S.

Praticamente, questo Impianto è un modello di decentramento amministrativo.

A rendere più importante la sua funzione concorre anche la Sezione Collaudi, la quale, come accennato in principio, provvede al collaudo delle costruzioni e riparazioni che vengono eseguite per conto delle F.S. dall'industria privata. Notiamo che il valore delle lavorazioni che passano per l'Officina e i Collaudi supera i 10 miliardi all'anno.

L'autonomia favorisce lo spirito di corpo, che qui è molto elevato. Il visitatore lo legge sui volti prima ancora di sentirlo nelle parole o di constatarlo nei fatti. Siamo venuti a conoscenza di molti episodi di solidarietà, di spontanea iniziativa e collaborazione, tutti degni di citazione e di lode. Ed è proprio questo « clima » umano che rende più difficile, se non doloroso, un problema che già si presentò come uno spettro nel 1958.

Quale sarà il destino dell'Officina Locomotive di Verona?

L'estendersi della elettrificazione e il sempre maggiore impiego dei mezzi di trazione diesel faranno scomparire o quasi le locomotive a vapore. Così vuole il progresso. Già nelle officine di Foligno, Firenze, Torino e Rimini è stata realizzata una conversione delle lavorazioni. Tra breve cesserà di esistere, come tale, anche l'officina locomotive di Pietrarsa, che è la più antica di tutte.

Nel 1958, quando si aprì la crisi di lavoro (che attualmente è sopita per la temporanea ripresa delle lavorazioni tradizionali), si cercò di evitare i trasferimenti in massa affidando all'Officina lavori di nuovo genere: trasformazione di carri F in carri HgF, costruzioni di carrelli di nuovo tipo per carrozze ferroviarie, fabbricazione di respingenti, allestimento di locomotori elettrici di manovra utilizzando i telai, con relativo rodiggio, delle vecchie locomotive Gr. 835.

Fu un lavoro simultaneo, la cui preparazione ed esecuzione furono condotte d'assalto e con ottimi risultati.

L'ing. Tosolini ci conferma che allora le maestranze si adattarono « meravigliosamente » alle nuove lavorazioni: cambiarono mestiere, impararono ad usare nuove macchine utensili, si piegarono a nuovi turni di lavoro: fecero tutto il possibile insomma per realizzare un'alta produttività al fine di diminuire i costi, e tutto ciò ebbe notevoli ripercussioni sui prezzi dell'industria privata. Fu un periodo di vero entusiasmo.

Ora, tra i vari problemi interni (ché sempre ce ne sono per la dinamica evolutiva di ogni impianto), questo è quello che maggiormente preoccupa il personale: il futuro dell'Officina.

Abbiamo in proposito ascoltato la Commissione Interna. Che cosa vuole il personale?

Che si faccia tutto il possibile per non deludere le attese, tenendo conto delle prove di volontà e di sacrificio offerte. Che l'Officina resti sempre il grande complesso produttivo che è stato fino ad oggi; che venga anzi potenziata e adibita stabilmente a nuove costruzioni interessanti l'Azienda secondo un programma razionale e tempestivo, da attuarsi non appena la presente favorevole congiuntura verrà a cessare.

Ciò non solo eviterà trasferimenti o riduzioni di personale, ma sarà fonte di maggiore benessere per la città che da oltre un secolo ospita l'Impianto.

Raffaello CAMPAGNARI

N.d.R. *A quanto risulta, la situazione attuale e futura delle Officine è oggetto di viva attenzione da parte dell'Azienda, la quale tiene ben presenti le legittime aspirazioni del personale.*

BINARI NEL MONDO

ITALIA

ITALIA: L'IMPIEGO DELL'ACCIAIO INOSSIDABILE NELLA COSTRUZIONE DEI ROTABILI FERROVIARI

L'ing. P.A. Foret, capo del servizio Studi della « Ets Carel Fouché » di Parigi ha tenuto a Roma nella sede del CIFI una importante conferenza sull'impiego dell'acciaio inossidabile 18/8 nel materiale rotabile ferroviario. Dopo alcuni cenni storici l'ing. Foret è passato all'aspetto tecnico degli studi per il perfezionamento del materiale rotabile, per ciò che riguarda l'alleggerimento del peso e, in specie, gli accorgimenti adoperati sui treni impiegati per i servizi suburbani. L'oratore ha quindi messo in luce le caratteristiche dell'acciaio inossidabile, i risultati ottenuti, in particolare per ciò che concerne i costi (di acquisto di manutenzione, ecc.) e le prestazioni più evidenti (la sicurezza, la velocità, l'aspetto estetico, ecc.). Egli ha poi ricordato alcuni treni già costruiti dalla sua società con la formula « Inox » ed ormai divenuti famosi: il « Mistral », il « Parigi Lilla », ed il prossimo T.E.E. « Parigi-Amsterdan ». La parola dell'oratore — integrata dalla proiezione in una completa e chiara documentazione illustrativa — è stata seguita dagli intervenuti con vivo interesse.

L'AUTOMAZIONE NELLE FERROVIE E I SUOI RIFLESSI SULL'ECONOMIA DEI TRASPORTI

A Roma, nella sede della Società Italiana di Economia dei Trasporti, l'ing. Notari ha tenuto una interessante conferenza sull'influenza che l'automazione nelle ferrovie potrà avere sul settore dei trasporti terrestri. E' seguito un interessante dibattito che ha avuto i momenti di maggior rilievo nell'intervento del dr. Del Viscovo ed in quello conclusivo del prof. Santoro. Ci riserviamo di pubblicare nel prossimo numero un'ampia relazione sulla conferenza e i vari interventi.

LA METROPOLITANA SILENZIOSA

La metropolitana di Milano è la prima in Europa ad abbandonare il tradizionale pavimento rigido. Gli accessi e le banchine di tutte le stazioni della prima linea del Metrò saranno pavimentati con gomma, per una superficie di circa 70 mila mq. Tenuto conto dei risultati positivi dell'impiego della gomma nelle stazioni ferroviarie si è inteso così affrontare e risolvere alcuni problemi caratteristici delle metropolitane. Per i viaggiatori anzitutto si avrà il vantaggio di una pavimentazione elastica, isolante e antisdrucciolevole. Inoltre si otterrà una notevole riduzione del frastuono dei passi, particolarmente fastidioso in un ambiente chiuso perché ingigantito dal rimbombo. Per quanto riguarda l'esercizio la resistenza all'usura e la facilità e rapidità di pulizia della gomma sono qualità essenziali in un impianto del genere. Verrà impiegata gomma in piastrelle di colore nero con un particolare disegno a tondini, in rilievo.

QUADRO INDICATORE PRENOTAZIONE POSTI

E' entrato in funzione alla Stazione Centrale di Milano, nel salone della biglietteria est ove si trovano gli sportelli della prenotazione posti, un grande quadro illuminato che consente ai viaggiatori, prima di mettersi in fila, di accertarsi che sul convoglio prescelto vi siano ancora posti disponibili, sia nelle carrozze che nelle vetture-cuccetta. L'innovazione elimina l'inconveniente, lamentato specie durante i mesi estivi e nei giorni di ferie in generale, dai viaggiatori che facevano lunghe file per poi sentirsi dire che i posti erano esauriti. Segnalando costantemente il numero dei posti ancora disponibili, il nuovo quadro indicatore consentirà ai viaggiatori di decidere se mettersi in fila o rinunciarvi, per non perdere tempo inutilmente.

LAVORI DI RINNOVAMENTO A GENOVA BRIGNOLE

Sono iniziati i lavori di rinnovamento della stazione di Genova Brignole. Essi prevedono la sistemazione delle vie di accesso ai marciapiedi dell'atrio e l'ammodernamento di tutti i servizi. In tal modo anche Genova Brignole avrà un moderno ristorante con tavola calda, due bar, una sala per comunicazioni telefoniche, ecc. I lavori sono complessi poichè dovranno essere eseguiti senza intralciare l'esercizio ferroviario, particolarmente intenso. Per la loro esecuzione sono stati stanziati 800 milioni di lire e saranno necessari due anni di tempo.

ESTERO

BELGIO: FRENI A DISCO PER VEICOLI FERROVIARI

I freni a disco, utilizzati correntemente per le automobili specie per quelle più veloci, non sono stati per ora applicati ai veicoli ferroviari a causa del peso di questi, che è da 30 a 50 volte superiore a quello degli autoveicoli stradali. Tuttavia si è spesso pensato di applicarli anche sui treni poiché offrono il vantaggio di attutire il rumore, di diminuire le scosse della frenatura e,

inoltre, di aumentare l'azione frenante. Le Ferrovie Nazionali Belghe hanno ora in esperimento un tipo di freno a disco ideato e costruito da una industria della Germania Occidentale. Il nuovo tipo di freno è stato montato su 60 composizioni di automotrici di due unità, facenti parte di 100 composizioni in servizio tra Anversa-Bruxelles e Charleroi. Gli assi sono provvisti ciascuno di due dischi di acciaio speciale di 70 cm. di diametro, sui quali sfregano, ai due lati, delle solette di amianto. I freni vengono stretti ed allentati mediante il sistema elettropneumatico « Oerlikon », che permette di azionare i freni di tutte le carrozze del treno, anche di quello più lungo, come se si trattasse di una sola vettura. La numerosa clientela della linea sembra molto soddisfatta del nuovo sistema.

FINLANDIA: COLLABORAZIONE STRADA — ROTAIA PER IL TRAFFICO SUBURBANO

Tra le Ferrovie Finlandesi dello Stato e i trasporti privati, è in corso di studio un progetto per il coordinamento del traffico locale di Helsinki che dovrebbe essere realizzato per il prossimo autunno. Esso prevede una tariffa uniforme per i trasporti in comune. La città verrebbe suddivisa in 4 zone ed in tre sezioni tariffarie, il centro della città formerebbe la zona 0 a tariffa meno elevata. Il prezzo del biglietto dipenderebbe dal numero delle zone e delle sezioni attraversate. E' previsto un abbonamento di 50 corse valevole sugli autobus di tutte le imprese automobilistiche e sui treni e si dovrà studiare anche la possibilità di passare da un mezzo all'altro. La partecipazione della ferrovia al traffico suburbano andrà così intensificandosi, sia attraverso lo ammodernamento degli impianti del materiale e l'elettrificazione delle linee, sia per i benefici economico-sociali del progetto che favorirà la razionalizzazione dei trasporti e la specializzazione dei mezzi.

SVIZZERA: IL PRIMO VIAGGIO DELLA « COOK »

Il 26 giugno scorso, con l'arrivo a Ginevra della comitiva che celebra il viaggio fatto nel 1863, ha avuto inizio la rievocazione del primo viaggio della Società Thomas Cook di Londra. L'itinerario è lo stesso di allora e la Svizzera ha fatto gli onori di casa secondo una raffinata tradizione. Il programma delle manifestazioni, è stato nutritissimo: tra l'altro a Vevey cameriere e cameriere hanno servito un pic-nic in costumi dell'epoca, a Leukerbad la banda locale ha accolto gli ospiti con festosa cordialità, a Lucerna la comitiva ha lasciato il Museo dei Trasporti su un vecchio autobus delle Poste. Il congedo ai partecipanti di questo viaggio è avvenuto a Neuchâtel dove, fra l'altro, vi è stata una cerimonia alla quale i gendarmi hanno partecipato nelle loro antiche uniformi.

ORARIO SPECIALE PER IL TRASPORTO DI ANIMALI

Le Ferrovie svizzere trasportano durante l'anno una considerevole quantità di animali. Questo traffico, che comporta gravi oneri, procura, per contro, introiti che non bastano a coprire le spese. Oltre a ciò questi trasporti turbano sensibilmente l'esercizio, perché non possono essere assimilati al normale traffico merci e richiedono una esecuzione accelerata per mezzo di treni rapidi. Dai primi dello scorso giugno è stato perciò adottato un altro sistema. I trasporti bestiame saranno concentrati su treni particolari e potranno essere effettuati, di regola, soltanto dal lunedì al mercoledì di ogni settimana. Le possibilità d'inoltro sono state organizzate in modo da offrire coincidenze rapide fra tutte le regioni del paese, secondo orari speciali.

OLANDA: L'ULTIMO BATTELLO DELLE NS

I battelli dell'ultimo servizio di navigazione esercitato dalle Ferrovie Olandesi non navigheranno più con i colori delle NS. Queste imbarcazioni circolavano, sinora, per conto delle NS, tra Enkhuizen e Stavern, sullo Zuidersee, ed assicuravano le coincidenze con vari treni. Detto servizio, i cui prezzi di trasporto venivano calcolati in base al chilometraggio ferroviario, era da lungo tempo deficitario e perciò esso sarà limitato ai soli mesi estivi e verrà gestito da una compagnia affiliata alle NS.

INGHILTERRA: DEMOLITO IL PIU' ANTICO ALBERGO FERROVIARIO DEL MONDO

Con un pranzo ufficiale che ha tutte le caratteristiche dei tradizionali banchetti funebri è stata segnata la fine del primo albergo ferroviario apparso nel mondo. Si tratta di quello di London-Euston che ha svolto la sua attività per circa 125 anni. Esso viene demolito per far posto alla nuova stazione di Euston, la quale sarà ricostruita e ingrandita in vista della elettrificazione della grande linea che collega la regione del Centro a Londra.

il fatto del mese

Un piccolo corteo di persone fece irruzione negli uffici del compartimento della Stazione Centrale di Milano. Apriva il corteo un uomo che camminava scalzo, seguito da un ferroviere, da un agente della Polfer e da un viaggiatore con una valigia in mano. Giunti dinanzi al Commissario, cominciarono a parlare tutti insieme, poi dopo una pausa si udì forte la voce concitata del viaggiatore scalzo.

Cos'era accaduto? Il signor Edoardo Pinna, sardo, e il signor Elio Novello, abruzzese, viaggiavano nello stesso scompartimento del direttissimo 32 proveniente da Roma, quando un'ora prima che il treno arrivasse a Milano, il Pinna si tolse le scarpe, suscitando le proteste del compagno di viaggio. Ne nacque una vivace discussione basata su argomenti giuridici e igienici. Il Pinna fece osservare che nessun regolamento proibiva di viaggiare scalzi in treno e quindi ognuno era padrone di togliersi le scarpe. Il Novello dal canto suo replicò che nessun regolamento poteva obbligare alcuno a soffrire... Non completò il pensiero, afferrò delicatamente ma con decisione le scarpe e le scaraventò fuori dal finestrino.

A questo punto la discussione si trasformò in alterco e certamente sarebbe avvenuto il peggio se non fosse intervenuto il personale del treno a separare i contendenti, sistemandoli in due scompartimenti diversi.

La singolare vertenza si concluse all'arrivo del treno alla Centrale, davanti al commissario di polizia trasformato in giudice di pace. Dopo aver fatto sfogare il suo antagonista, il viaggiatore abruzzese che si era dimostrato "forte" si dimostrò altrettanto "gentile": aprì la valigia ne trasse un paio di scarpe quasi nuove e le offrì al Pinna. Questi le calzò subito, uscì dall'ufficio per provarle camminando e si eclissò. Le scarpe gli andavano bene.

r.

nuovi rotabili F. S.

Durante il mese di maggio 1963 sono entrati in servizio sulla rete F.S. n. 185 rotabili di nuova costruzione.

Eccone l'elenco in dettaglio:

- **2 locomotive elettriche, gruppo E. 646;**
- **1 locomotiva Diesel, gr. 341;**
- **3 locomotive Diesel da manovra, gr. 141;**
- **1 locomotiva Diesel da manovra, gr. 225;**
- **1 treno per servizi suburbani, gr. ALe - Le - Le 803;**
- **1 carrozza serie ABz;**
- **1 carrozza serie Bz;**
- **24 carri chiusi standard, serie F;**
- **78 carri refrigeranti standard, serie Hg;**
- **55 carri ad alte sponde standard, serie L;**
- **16 carri pianali per trasporti pesanti, serie Poz;**
- **1 carro pianale serie PPo.**

G. G.

I 50 ANNI DELLA B.L.S.

La linea Berna-Loetschberg-Sempione che collega due regioni turistiche di importanza mondiale, il Vallese e l'Oberland Bernese - è una delle più importanti e suggestive tra quelle che uniscono il sud al nord dell'Europa

DAL NOSTRO INVIATO

Berna, giugno

La Svizzera, tutta la Svizzera, quella tradizionale di Guglielmo Tell e di Arnold Winkelrien nata alla luce della storia nell'area che comprende i quattro Cantoni di Uri, Unterwalden, Lucerna e Schwyz e quella moderna e industrializzata di tutti gli altri Cantoni, si è mossa e commossa, nei giorni scorsi, per la rievocazione del cinquantenario d'un'opera insigne di civile progresso: la linea ferroviaria delle Alpi bernesi Berna-Loetschberg-Sempione (B.L.S.) aperta al traffico il 13 luglio 1913.

La Confederazione Elvetica detiene fino dalle origini della « strada ferrata » un primato invidiabile nel settore ferroviario, anzi, potremmo precisare, un duplice primato: quello della più fitta rete ferroviaria, superiore, in proporzione, a quella fittissima della Germania e quello dei trasporti alpini e delle ferrovie a grande altezza.

Posta dalla natura al centro del grande acrocoro che fa da passaggio obbligato fra Italia, Germania, Francia e Austria, a cavaliere dei tre versanti del mare del Nord, del mar Nero e del Mediterraneo, ai quali indirizza dalle sorgenti dei suoi imponenti ghiacciai le acque del Reno, dell'Inn, del Rodano e del Ticino, la Svizzera ha sempre cercato di favorire la nascita, lo sviluppo ed il perfezionamento di grandi vie di comunicazioni per incrementare i commerci e favorire, attraverso il transito sul suo territorio, i rapporti fra il bacino del Mediterraneo e l'Europa Centrale.

Il traforo del Gottardo, compiuto in dieci anni (1880) con quasi quindici chilometri di galleria, fu la seconda grande opera del genere (dopo il traforo del Fréjus, galleria di mt. 12.849 inaugurata nel 1871); il traforo del Sempione, con galleria di mt. 19.729, la più lunga del mondo, inaugurata nel maggio 1906; il

traforo del Loetschberg, compiuto in cinque anni, fra Spietz sul lago di Thun e Briga sul Rodano, nel Vallese, sono le più celebri opere d'ingegneria ferroviaria compiute in Europa alla fine dell'ottocento e nel primo scorcio del secolo attuale. Se poniamo poi mente al fatto che le linee svizzere di montagna superano il centinaio e che di esse una trentina salgono a 1.500 mt., quattro raggiungono altezze superiori ai 2.000, due superano i 3.000 e una, quella della Jungfrau, tocca i 3.457 mt., si può afferrare, almeno sommariamente, il quadro delle realizzazioni ottenute in uno dei più ardui, impegnativi ed importanti settori.

E' quindi comprensibile, e più che giustificata la solennità con la quale Autorità civili e ferroviarie — fra le quali ricordiamo il Presidente della Confederazione Elvetica, M. Spühler, il Presidente del Consiglio esecutivo e Presidente del Consiglio di Amministrazione della B.L.S., M. Moine e il Direttore Generale della B.L.S., M. Brawand — hanno voluto ricordare il mezzo secolo di vita di una linea di montagna che si può considerare d'avanguardia in quanto fu la prima ferrovia del genere, a scartamento normale, elettrificata in Europa fin dalla costruzione, in base alle esperienze fatte sul tronco Spietz-Frutigen, elettrificato a titolo d'esperimento nel 1910. Le locomotive di 1.500-2.000 e poi di 2.500 HP scompaiono oggi di fronte a quelle comprese nell'arco da 4.000 a 8.000 HP, ma la linea conserva intatta la sua armonica arditezza che l'ha fatta definire tipicamente panoramica attraverso le numerose opere d'arte, le rampe che raggiungono il 27 per mille ed il suo punto culminante, 1.200 metri d'altitudine, che si conseguono nella più alta galleria a scartamento normale della Svizzera, quella di Loetschberg. Questo grande traforo alpino, a doppio binario fra Kanderstag e Goppenstein, venne costruito fra il 1906 ed il 1912, è il terzo della Svizzera per la sua lunghezza (metri 14.600) ed è percorso giornalmente da ottanta convogli.

La sua « nascita » è stata possibile grazie alla volontà indomita e alla tenacia di lavoratori specializzati, preminentemente italiani, svizzeri, francesi, tedeschi e belgi. Nel corso dei lavori essi affrontarono momenti difficili e drammatici e pagarono un grave tributo di sangue.

Della più amara giornata nella storia della nascita della galleria ci parla oggi un anziano operaio, Antonio Regazzoni, un rude montanaro di 75 anni, nativo di Bergamo e residente da parecchi lustri a Bourget de Lag, in Savoia, che la B.L.S., con squisito gesto di riconoscenza ha voluto invitare alla cerimonia del cinquantenario ed onorare quale simbolo di una generazione ormai scomparsa.

« Alle 2 e un quarto della notte dal 24 al 25 luglio 1908 — è il Regazzoni che racconta — dopo il brillamento delle mine per lo sfaldamento della roccia, 27 operai avanzano nella galleria per lo sgombro dei detriti. Improvvisamente, si ode uno scricchiolio seguito da un rumore assordante: la rozza volta del tunnel sta cedendo e lancia massi e schegge di roccia in tutte le direzioni: 25 compagni rimangono sepolti sotto metri cubi di pietra e per loro, purtroppo, non c'è più niente da fare. Solo io e un mio amico, che ci trovavamo in posizione deviata, potemmo salvarci ». E mentre rievoca la catastrofe, il vecchio Regazzoni ha gli occhi lucidi quasi rivedesse ancora i 25 compagni allineati nelle bare per l'estremo saluto dei superstiti.

Le notizie che riportiamo sono state date dai vari oratori che, nelle feste indette per il cinquantenario, hanno ricordato l'opera insigne nella Capitale Federale ed all'altra estremità della linea, a Briga, raggiunta con il treno del giubileo, percorrendo un itinerario di sogno fra il consenso esultante delle popolazioni accorse in ogni stazione al passaggio del convoglio ufficiale.

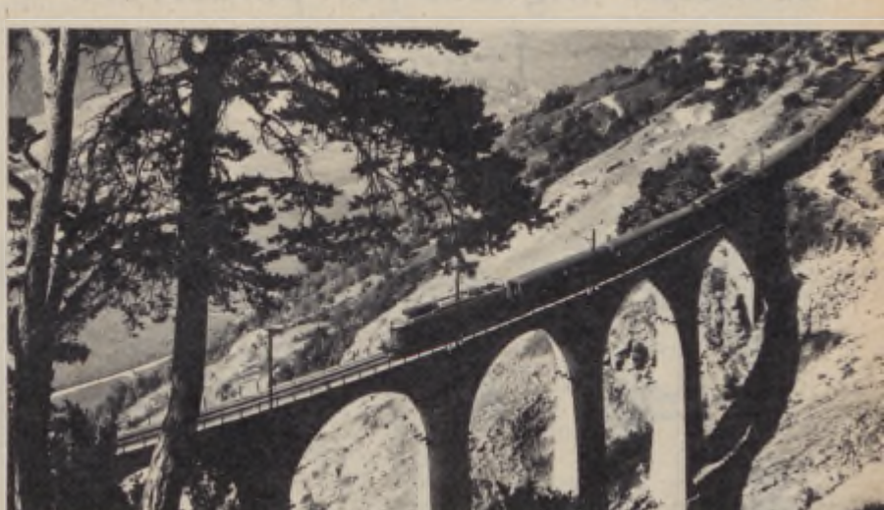
Dell'opera d'ingegneria ferroviaria abbiamo parlato, omettendo quei particolari d'ordine tecnico che sarebbero rimasti ostici ad una parte dei lettori: ci limitiamo ad aggiungere che la linea, di cui cadono in questi giorni i 50 anni di attività, costituisce un elemento vitale del traffico internazionale in quanto lega, attraverso l'itinerario più diretto che si svolge in uno scenario d'incomparabile suggestione, un importante blocco di linee ferroviarie del Nord-Est europeo con l'Oberland bernese, col Vallese e con l'Italia.

Aggiungeremo ancora, per gli amanti delle cifre, che il numero dei passeggeri che hanno percorso l'importante arteria è passato, dal 1938 al 1961, da 2.8 milioni a 7.6 e le merci da 1.6 a 3.9 milioni di tonnellate.

E non poteva essere altrimenti che, indipendentemente dal normale incremento nel trasporto delle merci, gli amanti del bello preferiscono ad altri percorsi più piatti e monotoni il fascino d'un paesaggio in continuo mutamento che, lungo il corso della Kander, della Lonza e del Rodano, superando la grande barriera alpina, passa dalle valli tormentate d'una zona lunare alla vegetazione opulenta della Valle del Rodano e del Vallese, baciata da un sole che ha già tutta la luminosità mediterranea e promette oasi incantate ed ignoti paradisi terrestri.

In un vecchio battello a vapore ancorato all'imbarcadero del Kursaal a Thun, su uno dei laghi più belli fra i tanti bellissimi che la Svizzera offre all'ammirazione dei turisti e dei viaggiatori, è stata ordinata una geniale Mostra del Cinquantenario della linea del Loetschberg che segue e documenta, giorno per giorno, il duro lavoro di conquista dei tecnici e degli operai per la realizzazione della grande impresa.

Mario Alberto TUNINETTI



A sinistra: dagli archivi della BLS: la costruzione della linea oltre 50 anni fa e un aspetto della stazione di Kandersteg con la folla in attesa del treno inaugurale. Sopra: Antonio Regazzoni, un operaio italiano che partecipò alla costruzione della linea. A destra: un viadotto e la stazione di Ausserberg durante la sosta del treno del giubileo. Alla cerimonia hanno partecipato le più alte autorità della Confederazione.

SUI BINARI ALLA RICERCA DEL TEMP

Per gli inglesi dell'età di Beeching, il mezzo migliore per percorrere e "vedere" l'Europa resta ancora la ferrovia

Il mondo si evolve e le città si trasformano. In meglio? In peggio? Per suo conto, la rivista *Life*, in una recente puntata della serie dedicata alle « grandi città del mondo », ha gettato l'allarme, sollecitando crudamente i turisti a dare un ultimo sguardo a Parigi, prima che sia troppo tardi, considerato che il cosiddetto progresso minaccia ormai la « corona » di tutte le città. In particolare, sulle sponde della Senna, « i vecchi armoniosi complessi architettonici vengono quotidianamente sfigurati da nuovi prospetti senza alcuna grazia », come i dieci piani della curva facciata in alluminio della Maison della Radio, sulla Riva Destra; come il colossale grattacielo che già si lancia verso l'azzurro fronteggiando spavaldamente la Torre Eiffel.

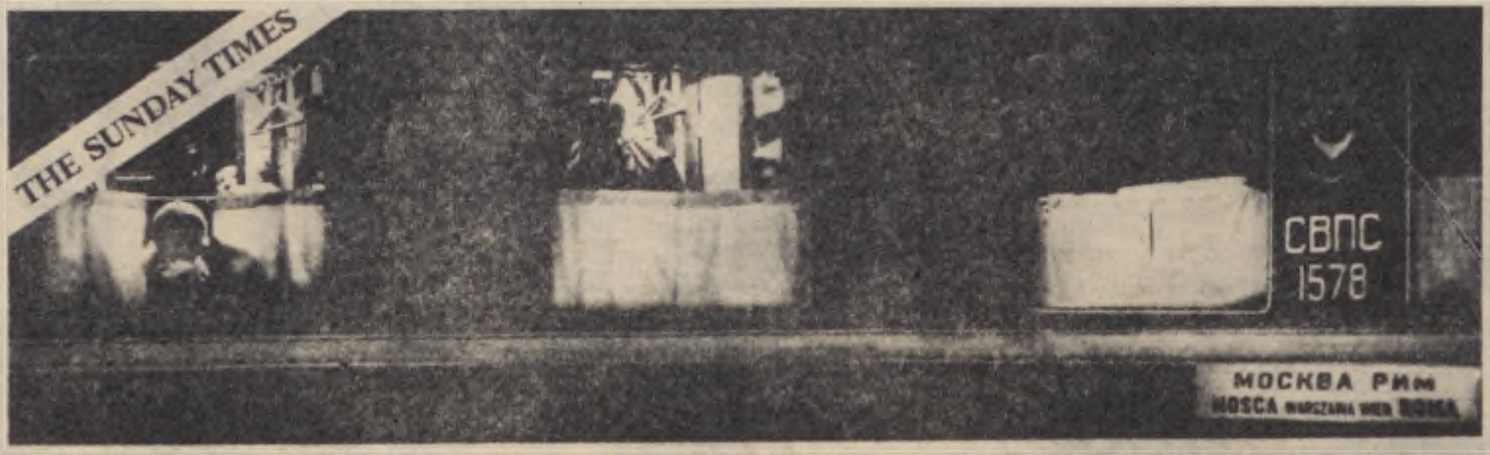
E tutto questo perchè? Perchè « Parigi ha deciso di sposare il proprio secolo ». Ma vorrà questo secolo sposare Parigi — si domanda con evidente trepidazione l'autorevole articolista — considerato che, nonostante la malinconica realtà, la capitale francese risulta città sovrana fra tutte le altre, e di una bellezza coerente, quasi indistruttibile, « anche se molti suoi gioielli sono stati già venduti a coloro che prestano denaro su pegno »?

In questo supremo timore di dover cancellare per sempre dai loro itinerari turistici, di non vedere più ciò che una lunga motivata tradizione assegna agli anglosassoni, quasi un particolare feudo della loro anima, anche *The Sunday Times* ha inviato nel '63 *on the Continent* un suo validissimo corrispondente, Cyril Connolly, per constatare e riferire intorno a quanto sopravvive ancora del *Grand Tour*, dell'itinerario « incantato » che fra Settecento e Ottocento diede il ritocco finale all'educazione dei giovani aristocratici inglesi che si laureavano ad Oxford o a Cambridge.

Innanzitutto, l'esame dei mezzi di trasporto. Oggi non c'è più la diligenza, ma c'è il treno, che porta tuttora con sè un'aura decisamente romantica (L'aereo è scartato a priori, poichè ha il grave torto di arrivare troppo rapidamente a Roma senza toccare Firenze; ciò che molto albionicamente viene giudicato *inartistic*). Convogli magnifici, come *The Golden Arrow*, la « Freccia d'oro » — autentica nobiltà ferroviaria — che collega giornalmente Victoria Station alla parigina Gare du Nord. Le vetture ferroviarie debbono necessariamente arrestarsi in vista della Manica, ma i passeggeri hanno il proprio posto prenotato in *ferry*, prima di riprendere la corsa in terra francese, sulla *Flèche d'Or*. Poi verso la Svizzera (sempre secondo questo aristocratico della rotaia), il collegamento ferroviario scade a trasporto di massa, fino a toccare l'assurdo di far restare senza mangiare una legione di viaggiatori affamati (fra cui il nostro giornalista, naturalmente), in nervosa attesa di una « terza serie », sol perchè alla vettura-ristorante, destinata al servizio francese, non è permesso attraversare il confine.

Lasciamo al Connolly tutta la responsabilità di queste affermazioni. Sta di fatto che, agli occhi di questo sincero « patito » ferroviario, iscritto fin dalla istituzione all'Oxford Railway Club, i treni riusciranno a trovar grazia soltanto sulla via del ritorno. Ma si tratta dei *Trans Europ Express*, definiti ideali mezzi di comunicazione, o del nostro *Settebello*, giudicato uno dei treni più belli del mondo, che d'altra parte (si tenga conto, per accettare queste critiche, del carattere austero degli inglesi) trova un po' in *American Style*, con enormi wash-rooms, ed un servizio ristorante che il raffinato viaggiatore non trova all'altezza dell'efficienza tecnica, della moderna bellezza dell'elettrotreno.

Anche per Alan Moorehead, uno dei più grandi viaggiatori del nostro tempo, esiste un solo mezzo per vedere un paese: viaggiare in superficie. E, nell'età di Beeching, il modo per «scoprire» l'Europa continentale resta ancora la ferrovia, sia pure nel lungo percorso che collega Roma a Mosca ed oltre.. Altro poetico patito che vede « qualcosa nella locomotiva a vapore, fuori moda, che sta ferma in stazione, sbuffante e fumante, qualcosa che la presente generazione, nata per i viaggi aerei, non conoscerà mai ». E in un lontano sguardo al passato, si rivede incantato dinanzi alle gigantesche ruote raggiate, agli stantuffi, al rosso splendore del forno, al macchinista dal sudicio berretto che si sporgeva fuori della macchina in maniera caratteristica. « Tutto ciò era veramente meraviglioso per un ragazzino che partiva in va-



LE CHOPIN TO MOSCOW

By ALAN MOOREHEAD

For Alan Moorehead, one of the world's great modern travellers, there is only one way to

La foto di apertura ed il titolo dell'articolo di Alan Moorehead apparso nel « Sunday Times » del 2 giugno di quest'anno.

CHOPIN: DA ROMA A MOSCA IN 3 GIORNI

Lo « Chopin » è un treno russo molto confortevole (vedi foto). Lascia Roma alle 21,30 e, attraverso Austria, Cecoslovacchia e Polonia giunge dopo tre giorni in vista delle dorate cupole del Cremlino.

PERDUTO

canza: la promessa di un altro mondo al di là dell'orizzonte ».

« Questi ricordi nostalgici — ha scritto a sua volta Moorehead nel *Sunday Times* del giugno scorso — mi sono ritornati con impeto alla memoria, allorchè mia moglie ed io ci imbarcammo per un viaggio in treno, della durata di un mese, attraverso la Russia Sovietica ». Egli tenne però ad iniziare il viaggio dall'Italia, forse per compiere a ritroso gli itinerari che portarono verso il Mediterraneo Nikolai Vasilievich Gogol o Adam Mickiewicz. Un treno che i russi hanno ribattezzato *Chopin*, in omaggio alle origini polacche del compositore. *Le Chopin* lascia dunque Roma alle 9,30 di sera — aggiunge Moorehead — ed arriva a Mosca tre giorni più tardi, collegando non soltanto virtualmente il Vaticano al Cremlino.

Scivolando sui binari, il convoglio costituisce un meraviglioso, dolcissimo *approach* verso la Russia. Si oltrepassa la « cortina di ferro », attraversando, lungo tutto il cammino, Austria, Cecoslovacchia e Polonia, finchè le cupole dorate di Mosca spuntano in quel terzo giorno ad indicare che la mèta è raggiunta. E' un treno estremamente confortevole. I vagoni-letto russi — descrive il viaggiatore anglosassone — sono più imponenti degli usuali vagoni-letto europei; i corridoi più ampi, i compartimenti più grandi, e un samovar è tenuto incessantemente in ebollizione, giorno e notte.

Ma i particolari della partenza rimangono soprattutto vincolati alla memoria del Moorehead. Alla stazione di Roma, egli rammenta, si riconosce subito *Le Chopin* dall'emblema sovietico posto all'esterno delle vetture. Una falce e un martello cinti da una ghirlanda, e, più sotto, la targa con l'indicazione delle terminali del percorso, Roma-Mosca, indicate in russo, e ripetute in caratteri latini: Roma, Wien, Warszawa, Mosca. « Due compagni — egli prosegue — in uniforme scura, e che non parlavano altro che russo, depositarono in vettura il nostro bagaglio, rifiutando la mancia con biasimevole sorriso. Tutto questo ci sembrò molto insolito, in un primo momento, ma una volta lasciata Venezia ed attraversato il confine austriaco, la mattina seguente ci sentimmo scivolati in quella *routine* come se la stessimo vivendo da settimane ».

Nè i piaceri del viaggiare e le meraviglie ferroviarie terminano qui, poichè a Mosca il giornalista trova un'altra Freccia, la *Freccia Rossa*, che va da Mosca a Leningrado, e che egli definisce come il pezzo da esposizione delle ferrovie russe, con la sua motrice diesel e le circa quindici vetture rosse aerodinamiche, dotate di speciali sospensioni. Parte da Mosca poco prima di mezzanotte e raggiunge Leningrado, dopo un percorso diretto di 400 miglia, in appena otto ore. Tuttavia nè questo, nè la stazione di Leningrado, che « verniciata in verde e bianco, appare di una eleganza clinica », interessano maggiormente Moorehead, poichè nonostante le molte linee elettrificate e i convogli con trazione diesel, laggiù si possono ancora vedere, « ovunque », enormi locomotive a vapore, che « vengono fuori direttamente dall'infanzia di ognuno ».

Livio JANNATTONI

A VENEZIA I LAVORI DEL XIV CONVEGNO NAZIONALE A. S. A. I.

In Italia si stampano 150 pubblicazioni al mese a cura di 130 Società industriali e commerciali, con una tiratura annuale complessiva di oltre 12 milioni di copie. Nel 1964, a Torino, il Congresso della "Federation of European Industrial Editors' Associations", organizzato dall'A. S. A. I. con l'intervento di oltre 600 rappresentanti di 14 Paesi

DAL NOSTRO INVIATO

Venezia, giugno

Il XIV Convegno Nazionale dell'Associazione Stampa Aziendale Italiana è stato inaugurato a Venezia il 27 giugno, nella sala del Cenacolo Palladiano della Fondazione Cini, all'isola di S. Giorgio. Erano presenti il Prefetto, dr. De Bernart, il Sindaco, ing. Favaretto Brisca, il rappresentante del Presidente della Fondazione Cini, avv. Rosso Mazzinghi ed altre autorità civili religiose e militari. Al tavolo della presidenza il prof. Golzio, Presidente dell'A.S.A.I., il Gr. Uff. Ceccarelli, Presidente della F.E.I.E.A., il dr. Salvati, Segretario del Comitato Direttivo dell'Associazione. Per la TELVE organizzatrice del Convegno, erano intervenutii il Direttore Generale dr. Nordio, con il vice Direttore e i Direttori centrali. Oltre duecento i convenuti da tutta Italia in rappresentanza di 130 Redazioni di giornali aziendali.

Il dr. Rosso Mazzinghi, a nome del Presidente della Fondazione Cini, rivolgeva un saluto ai presenti, ricordando la funzione della stampa aziendale del nostro Paese; il Sindaco, ing. Favaretto Prisca, sottolineava come la stampa d'azienda svolga una azione ormai necessaria per stabilire un legame di cordiale comprensione tra gli appartenenti alla stessa impresa.

Il prof. Golzio, dopo aver ringraziato la Fondazione Cini, la città di Venezia e la TELVE, ha ricordato che i rappresentanti dei giornali di azienda ritornavano nella città di S. Marco dopo dieci anni. Nel 1953, proprio a Venezia, si concretò l'idea di raccogliere in una associazione i giornali aziendali italiani. Da allora, quanti si dedicano a questa attività, si riuniscono almeno una volta all'anno per incontri di studio, caratterizzati da un profondo senso di colleganza e di amicizia. Ogni anno il numero dei partecipanti a questi periodici incontri è in confortante aumento. L'A.S.A.I., — ha ricordato infine il prof. Golzio — aderisce ad una organizzazione internazionale: la F.E.I.E.A., ed è significativo che la presidenza di tale organismo sia attualmente affidata ad un italiano, il Grand'Uff. Ceccarelli. Il prof. Golzio ha concluso ricordando che attualmente in Italia vengono pubblicati 150 giornali d'azienda, con periodicità generalmente mensile, ed una tiratura complessiva di 12 milioni di copie all'anno.

Successivamente il Gr. Uff. Ceccarelli, presidente della Giuria del « Premio Pacces », ha dato lettura del verbale per l'assegnazione dei premi per l'anno in corso.

● Al «Premio Pacces 1963» sono stati presentati 254 elaborati, comparsi su 37 pubblicazioni. Due primi premi sono stati assegnati a collaboratori di « Voci della Rotaia»: Augusto Finocchi, quale Corrispondente per le pagine del Dopolavoro Ferroviario, ed Enrico Corino, quale fotoreporter per il Compartimento di Torino, per la copertina a colori « Notte di Natale ». Inoltre, sempre fra i collaboratori di « Voci », ben cinque sono stati i « segnalati » per articoli pubblicati nel corso dell'anno 1962: Livio Jannattoni per il servizio svolto al seguito del compianto Pontefice « Vaticano e ferrovie da Pio IX a Giovanni XXIII » e « Viaggio storico » da Roma a Loreto e Assisi; Paride Patelli per la rubrica antinfortunistica « Impariamo a difenderci »; Renato Mattone per le rubriche periodiche « Come ci vede la stampa »; Augusto Finocchi e Salvatore Ascenzi per la categoria « Narrativa », rispettivamente, per i racconti « Orario per il continente » e « Stazione di paese ».

Il dr. Salvati informava quindi i presenti che l'Associazione organizza per l'anno prossimo, a Torino, il Convegno Internazionale della F.E.I.E.A. (Federation of European Industrial Editors' Associations), che raccoglierà nel capoluogo piemontese i rappresentanti della stampa aziendale di 14 Paesi. La manifestazione si svolgerà in modo da consentire agli esponenti della stampa d'azienda straniera una vasta conoscenza dell'industria italiana, dei suoi problemi delle sue realizzazioni, delle sue prospettive.

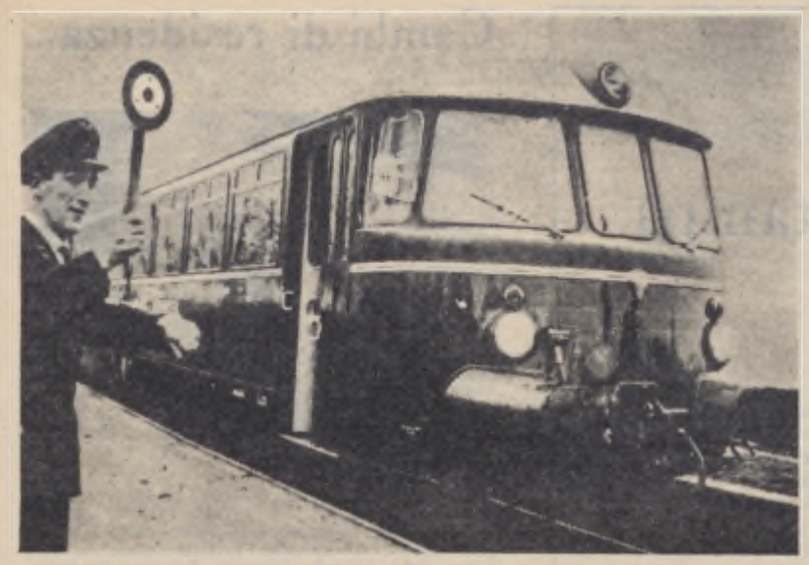
Nel pomeriggio, prima del proseguimento dei lavori nella sala dei Convegni dell'Hôtel Excelsior a Venezia Lido, si è svolta l'Assemblea dell'A.S.A.I., di cui è stato relatore il Presidente prof. Golzio, per il parziale rinnovo delle cariche in seno al Comitato Direttivo. Dei quattro Consiglieri uscenti per compiuto triennio, due sono stati riconfermati in carica « per acclamazione ». Essi sono: il dr. Gino Pestelli della FIAT e il nostro Direttore, dr. Pellegrino, in rappresentanza delle F.S.

Successivamente, l'ing. Alberto Bandini Buti della Società Italiana Telecomunicazioni Siemens, ha svolto una relazione sul tema « Iniziative redazionali e rispondenza dei lettori ». L'oratore illustrava numerose iniziative attuate recentemente ed altre che sono ancora in progetto, sottolineando soprattutto la necessità, da parte delle pubblicazioni aziendali, di tendere a stabilire un colloquio con il proprio pubblico, un punto d'incontro per un dialogo aperto e sereno.

Numerosi e particolarmente vivaci sono stati gli interventi sulla « relazione » Bandini Buti anche nella mattinata del 28 giugno, che hanno recato il contributo di esperienze già attuate o in corso di attuazione.

Particolarmente viva e sentita si è rivelata la preoccupazione che le iniziative redazionali possano esaurirsi in un monologo, che non trovino rispondenza e partecipazione adeguate da parte dei lettori. Si deve compiere invece ogni sforzo perchè la stampa aziendale cerchi un costante adeguamento alle sensibilità ed alle esigenze dei lettori: essi devono trovare nel giornale una eco viva e immediata dei problemi e delle prospettive del lavoro nel quadro dell'Azienda e in quello più ampio della economia del Paese.

M. A. TUN.



IN GERMANIA

E' NATO IL TRENO DI PLASTICA

Se il secolo ventesimo è definito per antonomasia quello dei missili e dei voli spaziali, può a giusto titolo essere considerato anche quello delle materie plastiche; l'industria chimica con la cellulosa e gli idrocarburi ci prepara ogni giorno nuove sorprese. Le materie plastiche sono presenti dovunque: utensili, macchinari, stoffe, ogni sorta di suppellettili per la casa, strumenti, giocattoli e oggetti di ogni forma e dimensione.

L'ultima novità, in fatto di utilizzazione della materia plastica, è giunta dalla Germania e precisamente da Leverkusen.

« Crediamo di aver portato un contributo notevole per il futuro » affermarono lo scorso mese i chimici della *Bayernwerke AG* di Leverkusen, quando il primo treno di plastica del mondo — realizzato in collaborazione dalla Società Bayer-Leverkuse e la fabbrica di macchine Angoburg — Nuermberg (MAN) — venne consegnato al traffico regolare.

Anche se l'automotrice a motore diesel, composta di quattro elementi e munita dalla scritta « Eisenbahnkoeln-Muchleim Leverkusen », esteriormente si distingue appena dalle consorelle, essa costituisce una novità assoluta. Per questo motivo il nuovo mezzo di trazione ha destato molto interesse nel mondo della tecnica: si potrebbe trattare di un nuovo, decisivo passo verso l'« età della plastica », con prospettive del tutto nuove per la costruzione dei futuri treni.

* * *

Non è esclusa quindi la possibilità che i convogli di oggi, in avvenire, abbiano a cedere il loro posto a delle costruzioni più leggere in tutta plastica.

I materiali per la costruzione del nuovo treno diesel — realizzato dopo otto anni di ricerche e di esperimenti — non sono state le lamiere d'acciaio o i pezzi ben sagomati e rifiniti di legno come in passato, ma un'unica materia denominata « poliuretan »; gli spazi vuoti tra lo strato esterno e gli strati interni delle parete delle vetture, sono stati riempiti con un'altra sostanza sintetica, il « moltopren ». Anche l'interno del nuovo mezzo è rifinito con materiale sintetico: le pareti divisorie, i rivestimenti per il riscaldamento, i sedili, le tendine, le reti per i bagagli e persino il pavimento sono costruiti in materia plastica molto resistente.

I veicoli, pesano soltanto dieci tonnellate, sono molto più leggeri di una normale carrozza e consentono un notevole risparmio nel campo della trazione, in quanto permettono un più rapido avviamento nella corsa iniziale e un notevole aumento di tonnellaggio nella composizione dei convogli. Infatti, con la identica forza trainante di prima è possibile oggi mettere a disposizioni dei viaggiatori sei vetture di plastica invece di quattro normali in acciaio.

I chimici e gli ingegneri che hanno collaborato alla costruzione di questa sensazionale automotrice, sono del parere che i vantaggi che ne derivano potranno essere sfruttati anche per le linee tranviarie, per le metropolitane e per gli autobus. Inoltre, i nuovi mezzi di trasporto sono costruiti con sistemi più razionali: la prefabbricazione di molti elementi fondamentali, può consentire economie fino ad oggi non realizzabili.

Si calcola così che una volta prefabbricato in serie, il « treno di plastica » costerà molto meno del « treno di ferro ».

E così i verdi platani che davano fresco e tono all'edificio del Ministero dei Trasporti, stanno cadendo uno a uno sotto i colpi d'ascia dei « boscaioli » del Comune di Roma. Hanno scelto proprio l'afosa estate romana, quando più forte si fa il desiderio della frescura, per compiere la necessaria strage. C'è qualcosa di crudele in tutto questo, anche se, come dicono, è necessario per la nuova sistemazione viaria: di crudele e, insieme, di patetico per molti di noi ferrovieri, che ci eravamo abituati a vedere la vecchia Villa Patrizi agghindarsi dalla primavera all'autunno con le chiome degli alti platani.

Giorni fa entrò nel mio ufficio un verdone che fu catturato da un collega e poi, dietro mia insistenza, lasciato libero. Un piccolo uccello, probabilmente presago della prossima fine della sua verde dimora, aveva cercato rifugio fra le piante dei nostri vasi.

Dalla strada il rumore del traffico giunge adesso più crudamente alle nostre orecchie ed i vapori di benzina misti alla polvere, inondano le stanze. Abbasseremo di più le serrande, accosteremo di più le tendine, per difenderci in qualche modo: i vecchi platani erano uno schermo, che riparava lo spirito e il corpo dall'assalto della città di cemento.

Io non so se davvero il più agile « scorrimento » che il viale sarà in grado di offrire alle nostre auto potrà ripagarci della scomparsa dei platani, che erano la fisionomia, l'atmosfera stessa del vecchio viale; o se dovremo convincerci di aver pagato un prezzo troppo alto alla nostra civiltà della fretta.

M. SIRANI

CAMPANINI HA LASCIATO GENOVA PRINCIPE

Il 30 giugno scorso, dopo 46 anni di intelligente e fattiva prestazione, ha lasciato l'Azienda — per limiti di età — il comm. Pietro Campanini, Capo Stazione Sovrintendente di Genova Principe.

Assunto in servizio nell'ottobre 1917 a Parma come A. Applicato, Pietro Campanini — dopo una lunga parentesi di vita militare nel glorioso Reggimento dei Ferrovieri del Genio a Torino, dove affinò e migliorò le sue cognizioni professionali — iniziò la sua carriera di ferroviere movimentista, rivelando subito un impegno ed una capacità eccezionali. Dopo aver trascorso due anni in zona malarica (S. Eufemia Gizzarìa e Aiello Calabro) fu titolare a Fidenza, a Chiavari, a Genova Sampierdarena e, infine, a Genova P. Principe.

Nel 1959, a rinnovata prova del suo attaccamento alla "rotaia", optò per la qualifica di Sovrintendente, rinunciando al grado di Ispettore Principale, pur di rimanere agli impianti d'esercizio.

Noi che conosciamo Pietro Campanini da oltre 40 anni e avemmo modo di seguirlo durante la sua lunga e non sempre facile carriera, lo salutiamo con affetto fraterno e gli auguriamo una quiescenza lieta e serena.

TUN.

Come ci vede la stampa

In base ad una legge approvata dal Parlamento nella precedente legislatura, dal 6 giugno u.s. l'Aviazione Civile ha cessato di dipendere dal Ministero della Difesa, per diventare uno dei tre settori di competenza del Ministero dei Trasporti, che ha assunto la nuova denominazione di « Ministero dei Trasporti e dell'Aviazione Civile ». D'ora in poi accanto alla Direzione Generale delle F.S. e all'Ispettorato Generale della Motorizzazione e dei Trasporti in Concessione, figurerà anche l'Ispettorato Generale dell'Aviazione Civile.

Si è conclusa così una lunga vicenda, che ebbe inizio un decennio fa quando si manifestarono, proprio negli ambienti aeronautici, le prime istanze per la costituzione di un organo amministrativo autonomo dall'aviazione militare. Le soluzioni via via prospettate furono diverse, si parlò di Alto Commissariato, di Ministero, ecc.; alla fine in sede parlamentare fu trovata la soluzione più logica dell'inquadramento nel Ministero dei Trasporti, che realizza l'auspicata autonomia ponendo al tempo stesso le premesse per un'azione coordinata nel settore dei trasporti.

D'accordo sul primo aspetto del problema, le valutazioni della stampa sull'avvenimento sono apparse divise sul secondo. IL GLOBO, ad esempio, ha espresso le sue riserve sul trasferimento al Ministero dei Trasporti, paventando una subordinazione dell'aviazione commerciale alle ferrovie, che sarebbero finora risultate preferite nella politica dei trasporti, anche nei confronti degli autotrasporti. La storia di questi ultimi quindici anni dimostra esattamente il contrario solo che si consideri, in termini economici, l'attuale conformazione del mercato dei trasporti e, in termini tecnici, il rilevante arretrato, che ora si tende a colmare con il piano decennale di ammodernamento delle F.S. Se invece si guarda al futuro, ancor meno convincenti appaiono le argomentazioni di coloro che, volendo fare un processo alle intenzioni, prefigurano una scelta mentre tutto è in discussione in materia di politica e di organizzazione dei trasporti non solo in Italia ma anche in Europa.

In proposito sul settimanale IL PUNTO, A. Barone ha osservato che sebbene nulla sia stato deciso in materia di trasporti nel Mercato Comune Europeo, prevale la tendenza a superare le visioni settoriali per singolo ramo, nel quadro di una politica che tenga conto della convenienza ottimale dei vari modi di trasporto in termini di utilità collettiva e indipendentemente dalla forma — pubblica o privata — della loro gestione. La costituzione del Ministero dei Trasporti e dell'Aviazione Civile è conforme a questa impostazione ed alla evoluzione tecnica dell'economia dei trasporti. Rappresenta anzi un primo passo verso un coordinamento a livello istituzionale, dovendosi prevedere — come del resto viene auspicato nella Comunità europea — un'unica regolamentazione dei trasporti (terrestri, fluviali, aerei, marittimi e per oleodotti).

Per quanto riguarda il nostro Paese il riordinamento delle competenze si impone anche per coordinare gli investimenti e perciò l'A. afferma che non è concepibile una politica moderna dei trasporti che non sia sostenuta e accompagnata da uno sforzo di programmazione globale dell'intero settore. Si tratta di un'esigenza di carattere tecnico-economico che deriva dall'esistenza di soluzioni differenti e dall'impossibilità di fare tutto nello stesso tempo, senza una preliminare ricognizione delle risorse disponibili e una necessaria valutazione di soluzioni alternative.

L'esperienza delle ferrovie è illuminante a questo riguardo, ma il discorso vale anche per l'aviazione civile. Proprio IL GLOBO, in un articolo di G. Lourier, riferendosi alle esperienze del passato, ha formulato degli interessanti rilievi in materia di infrastrutture aeroportuali: d'ora in poi — ha osservato l'A. — bisognerà considerare con maggiore attenzione la redditività degli investimenti sia pubblici che privati onde evitare un antieconomico impiego delle risorse con la costruzione o la sistemazione di aeroporti che per non avere in partenza un loro « bacino di traffico » rispondono solo a malintese esigenze di prestigio.

Renato MATTONE

Cambi di residenza...

511) Operaio Qualif. di 1.a cl. I.E. Domenico Armento, 6.a Zona I.E., 13° Tronco Taranto, cambierebbe con p.g. Compartimenti Roma, Genova, Bologna, Trieste e Venezia, preferibilmente località Varese, Sesto Calende, Viareggio, Savona o Sanremo. Non lascia né chiede alloggio. Scrivere: Via Morane, 33 - Taranto.

512) Manovale Trazione Antonio Lomio, Deposito Locomotive Potenza Inferiore, cambierebbe con p.g. Deposito Locomotive di Salerno. Scrivere: Via Cavour, 4 - Melfi (Potenza).

513) Operaio Aggiustatore Motorista Eligio Menon, Deposito Locomotive di Torino, cambierebbe con p.g. Compartimenti Trieste, Venezia o Verona. Non lascia nè chiede alloggio. Scrivere: via Chisola, 28 - Torino.

514) Operaio Aggiustatore Luigi Cosimi, Squadra Rialzo Milano Farini, cambierebbe con p.g. Squadra Rialzo o Depositi Locomotive Roma, Civitavecchia o Grosseto. Scrivere: Presso Famiglia Paone, Corso Buenos Aires, 65 - Milano.

515) Manovale Angelantonio Marinelli, di Savona, invalido di guerra addetto lavori sedentari, cambierebbe con p.g. Latina o dintorni. Lascia alloggio 4 vani F. S. e ne chiede altro. Scrivere: Via Bartoli, 11/6 - Savona.

516) Capo Stazione Principale Renato Tozzi, Stazione Bellano Tartavalle Terme, cambierebbe con p.g. Scali Milano o dintorni. Lascia alloggio F.S. 4 vani e ne chiede altro anche più piccolo. Scrivere: Stazione F.S. Bellano T. T. (Como).

517) Capo Stazione Principale Giovanni Bumbaca, Titolare Stazione Guardavalle (località marina) Comp. Reggio C., linea Catanzaro Lido - Roccella Ionica, cambierebbe con p.g. anche personale Uffici o altro movimentista di Torino Centro. Lascia alloggio F.S. (Fabbricato Viaggiatori) 3 vani ed accessori completi e ne chiede altro. Scrivere: Stazione F.S. Guardavalle (Catanzaro).

518) Cantoniere Mario Tartari, Stazione Baveno (Lago Maggiore), cambierebbe con p.g. Compartimento Napoli (tratta Termoli-Benevento) oppure Compartimento Ancona (tratte: Ancona-Foggia o Ancona-Fabriano). Scrivere: Stazione F.S. Baveno (Prov. Novara).

519) Manovale Movimento Vito Manfredi, stazione Venezia S. Lucia, cambierebbe con p.g. Compartimenti Roma, Ancona, preferibilmente Pescara. Non lascia nè chiede alloggio. Scrivere: Segreteria Stazione S. Lucia-Venezia.

520) Operaio I.E. Nando Guelfi, 2.a Zona, 3° Tronco A.C. Torino, cambierebbe con p.g. Compartimenti Genova, Firenze (tratta Pisa-Genova). Non lascia nè chiede alloggio. Scrivere: Presso Pensione Azzi, Via Gioberti, 58 Torino.

521) Operaio Impianti Elettrici Tommasino Raso, XIV Zona I.E. Milano, 35° Tronco Ternate, cambierebbe con p.g. Compartimento Roma. Lascia e non chiede alloggio. Scrivere: Via Cavour, 3 Varano Borghi (Varese).

522) Cantoniere Giovanni Barlafante, Stazione Milano Greco Pirelli, cambierebbe con p.g. Linea Roma-Grosseto, possibilmente Civitavecchia. Non lascia nè chiede alloggio. Scrivere: presso Sorvegliante 5° Tronco Milano Greco Pirelli.

523) Manovale Antonino Castrogiovanni, stazione Priolo Melilli (linea Catania-Siracusa, a 15 Km da quest'ultima) cambierebbe con p.g. tratta Brescia-Venezia. Non lascia nè chiede alloggio. Scrivere: Stazione Priolo Melilli.

524) Segretario Antonino Bernardone, Ufficio Collaudi Trazione Milano, cambierebbe con p.g. oppure Applicato o A. Applicato, qualsiasi Impianto Comp. Palermo. Scrivere: Viale Montegrappa, 12 - Milano.

AL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Il Consiglio di Amministrazione, riunitosi lo scorso mese sotto la presidenza del Ministro dei Trasporti, on. avv. Mattarella, ha approvato lavori di rinnovamento dell'armamento per una spesa di 97.500 milioni di lire, da eseguirsi con i fondi a carico della prima fase del Piano decennale.

E' stata anche deliberata l'effettuazione di numerosi altri lavori ed approvate molteplici forniture di mezzi e materiali per un importo complessivo di 10.730 milioni di lire. Da segnalare:

— la sistemazione degli impianti telegrafonici della tratta Fortezza-Brennero; la sistemazione generale del Deposito Locomotive di Verona e l'istituzione nel deposito stesso di un centro di riparazione di locomotive diesel; il riordinamento ed il completamento dell'Officina Compartimentale e del Magazzino Impianti Elettrici Falconara Marittima; la sistemazione degli impianti della stazione di Castelfranco Emilia e quella di Balestrate; il prolungamento del binario d'incrocio nelle stazioni di Trappeto e di Lo Zucco Montelepre, sulla linea Palermo-Trapani; la costruzione di una pensilina e sistemazione dei marciapiedi nella stazione di Castelvetrano e l'impianto di una gru elettrica nella stazione di Messina; l'ampliamento e la sistemazione del Dormitorio del personale di macchina di Villa Literno; la ricostruzione di alcuni tratti di rivestimento della Galleria Sella, della linea Savona-Carmagnola; la costruzione di opere di difesa dalle esondazioni dei corsi d'acqua lungo la linea Metaponto-Reggio Calabria; l'acquisto di sei locomotive elettriche del gruppo E. 646; l'impianto di apparati centrali elettrici del tipo a pulsanti nelle stazioni di Rovigo e Monselice; la costruzione di 11 fabbricati per complessivi 100 alloggi a Genova P.P., Savona, Oleggio, Carcare, Vercelli, Novara, Mondovì e Santhià; la sistemazione della galleria Perera e Castellavazzo, della linea Treviso-Calalzo e della galleria S. Cataldo, della linea Battipaglia-Reggio Calabria; il riclassamento di alcuni fabbricati ed impianti del Deposito Locomotive di Firenze S.M.N.; la costruzione di un sottopassaggio viaggiatori nella stazione di Canicattì. Inoltre: la sistemazione generale degli impianti del Deposito Locomotive di Novara; il consolidamento del corpo stradale di un tratto della linea Cantalupo-Cavallermaggiore, fra le stazioni di S. Vittoria e Monticello d'Alba; la costruzione di un fabbricato di 8 alloggi nella stazione di Chiusi; la costruzione di un sottopassaggio pedonale in sostituzione del passaggio a livello al km 77+405 della linea Torino-Rho.

Fra i provvedimenti di varia natura sono stati anche approvati i bandi dei pubblici concorsi a: 40 posti di Ispettore in prova fra laureati in ingegneria (esclusi gli specializzati in ingegneria chimica), abilitati all'esercizio della professione; 392 posti di Segretario Tecnico in prova; la graduatoria di merito dei concorsi a 200 posti di A. Applicato in prova ed a posti di Cantonieri in prova per il Compartimento di Roma.

Infine, è stato anche definito uno schema di disegno di legge concernente un programma decennale di provvidenze finanziarie ed assicurative per la costruzione e l'acquisto di case per ferrovieri.

NELL'ALTA DIRIGENZA

Con apposito provvedimento, sono state recentemente conferite le sottoindicate promozioni:

A Direttore Compartimentale di 1ª Classe: ing. Vincenzo Rizzo, Direttore Compartimentale di Palermo; **a Direttore Compartimentale:** ing. Giorgio Petruzzi, Ispettore Capo Superiore del Servizio Affari Generali, destinato a Cagliari, in sostituzione del Direttore Compartimentale ing. Aldo Zannini che ha assunto la Dirigenza del Compartimento di Venezia; **a Direttori Centrali:** ing. Giampietro Martarelli, del Servizio Materiale e Trazione; ing. Luigi Maglietta, del Servizio Lavori e Costruzioni.

N.d.R. — A tutti, «Voci della Rotaia» porge vivissimi rallegramenti e auguri di buon lavoro.

INDENNITA' INTEGRATIVA AI PENSIONATI

Con Decreto del Ministro del Tesoro la misura mensile della indennità integrativa speciale di cui all'art. 2 della Legge 27.5.1959, n. 324, dovuta a tutti i titolari di pensioni ordinarie dirette, indirette e di riversibilità a carico dello Stato, viene elevata da L. 3.520 a L. 5.440 a decorrere dal 1° luglio 1963. In relazione a ciò gli Uffici preposti alla liquidazione delle anticipazioni di pensioni, nel determinare l'ammontare, attribuiranno agli aventi titolo l'indennità integrativa speciale nel nuovo importo mensile di L. 5.440, da ridursi a nette L. 5.437 per effetto del bollo di quietanza, che rappresenta la sola ritenuta cui è assoggettata l'indennità stessa. (Cir. P.4.1. C/16500 del 4.6.1963).

CONCESSIONE DI MUTUI

Per effetto della circolare n.R.V. 9/I/D.G. 12/382 del 25.2.63, con la quale si dispensava — in via sperimentale — il personale dalla presentazione dei documenti giustificativi delle domande di mutuo, sono state avanzate numerose richieste, il cui accoglimento ha determinato un sensibile assorbimento dei fondi disponibili, per cui, dal 16 giugno, le domande in parola dovranno essere convenientemente documentate come in passato (cir. n.R.V. 9/I/D.G. 12/1874 del 30.5.63).

PER GLI STUDENTI UNIVERSITARI

La legge 11 febbraio 1963, n. 79 — pubblicata nel Bollettino Ufficiale n. 6 del 31 marzo 63 — prevede, a favore del personale in attività di servizio ed in quiescenza, il mantenimento delle quote di aggiunta di famiglia per i figli maggiorenni, qualora frequentino l'Università, per tutta la durata del corso legale, ma non oltre il 26° anno di età. Per la esatta ed uniforme applicazione della predetta legge — entrata in vigore il 23 febbraio 1963 — sono state impartite, da parte dell'Azienda agli uffici interessati le istruzioni conformi a quelle diramate dal Ministero del Tesoro — Ragioneria Generale dello Stato (Cir. P. 3.2.1./14300 del 24.4.63).

MIGLIORAMENTI ECONOMICI NEL CAMPO DEGLI INFORTUNI

Con la Legge 19.1.1963 n. 15, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 28/1963 e nel B.U. - F.S.n. 4/1963, vengono apportate modifiche ed integrazioni alle disposizioni per l'assicurazione obbligatoria degli infortuni sul lavoro e delle malattie professionali, di cui al R.D. 1765/1935 e successive modificazioni. Le disposizioni di detta legge si applicano anche ai dipendenti dell'Azienda F.S. (art. 24). L'art. 29 della legge stabilisce l'entrata in vigore delle nuove norme dal 1° gennaio 1963, salvo i casi in cui è prevista una diversa decorrenza. La legge in questione apporta anche sensibili miglioramenti economici ai titolari di rendita, e ciò tanto per i casi di nuovi infortuni quanto per gli infortuni remoti. Per la sollecita applicazione, nell'interesse del personale, delle nuove previdenze economiche, l'Azienda sta per emanare le disposizioni esplicative alle quali gli uffici periferici dovranno attenersi per gli incombenti loro demandati (Cir. P.4.3.2/14900 del 21.5.63).

PROVVEDIMENTI A FAVORE DEL PERSONALE

Nel decorso mese il Consiglio di Amministrazione ha esaminato, esprimendosi favorevolmente, numerosi provvedimenti riguardanti il personale.

Fra i più importanti sono da segnalare:

— Schema di disegno di legge concernente **un programma decennale di provvidenze finanziarie ed assicurative** per la costruzione e l'acquisto di case per ferrovieri; **costruzione** di 24 fabbricati per complessivi 182 alloggi a Domegliara, S. Martino Buonalbergo, Verona Bivio S. Massimo, Pontedera, Chiusi, Messina Gazzi, Mattarello, S. Bonifacio, Ponte S. Marco, Rezzato, Savona, Oleggio, Carcare, Vercelli, Novara, Mondovì, Santhià e Genova P.P., **riclassamento** di 89 abitazioni dei fabbricati alloggi di Fortezza; **impianto di riscaldamento centrale** in 40 alloggi delle S.S.E. di Camporosso, Moggio e Poggioreale Campagna; **miglioramento degli impianti idrici** di 16 case cantoniere della linea Messina-Siracusa; **ampliamento e sistemazione** dei dormitori del personale viaggiante e di macchina di Grosseto, del personale viaggiante di Genova P.P. e del personale di macchina di Villa Literno; **ampliamento** della sede sociale del Dopolavoro ferroviari di Pistoia e di Genova Rivarolo; **graduatoria di merito** del concorso a 200 posti di Capo Stazione in prova; **assunzione** di un'ulteriore aliquota di 350 candidati riusciti idonei oltre i 1.200 vincitori del concorso a Manovale in prova; **nomina** di 12 medici effettivi di Reparto, che andranno a coprire altrettanti posti resisi vacanti nelle varie sedi compartimentali; **termini per la presentazione della domanda** di ammissione ai concorsi speciali per le qualifiche iniziali del personale della navi-traghetto e per l'assunzione dei dipendenti delle ditte appaltatrici, in applicazione della legge 304/1963; **nuove piante organiche** del personale delle navi-traghetto; **ampliamento** organici del personale di macchina.

Il Consiglio di Amministrazione si è pure pronunciato favorevolmente per la concessione di un notevole numero di sussidi e di elargizioni straordinarie. Ha esaminato inoltre vari ricorsi avverso punizioni e trasferimenti, istanze per riapertura di procedimenti disciplinari, dispense dal servizio e riammissioni in impiego.

CONCORSO NAZIONALE "PENNA D'ORO FERROVIARIA 1963"

REGOLAMENTO

L'Ufficio Centrale del Dopolavoro ferroviario bandisce, ed il D.L.F. di Ancona organizza, un Concorso Letterario Nazionale denominato « Penna d'Oro Ferroviaria 1963 ».

Il Concorso si articolerà in tre sezioni: «narrativa», «poesia» e «teatro» secondo le norme che seguono:

a) possono partecipare al concorso tutti i ferrovieri in attività di servizio od in quiescenza, purché, iscritti al Dopolavoro ferroviario per l'anno 1963;

b) la partecipazione alla sezione **« narrativa »** comporta la presentazione di una composizione letteraria in prosa, ad argomento libero, di lunghezza non superiore alle **otto** cartelle dattiloscritte (spazio due). La partecipazione alla sezione «poesia» comporta la presentazione di un componimento in lingua italiana, di argomento libero, di lunghezza non superiore a **cinquanta** versi. La partecipazione alla sezione « teatro » comporta la presentazione di un atto unico, eventualmente suddiviso in quadri, di argomento libero, la cui rappresentazione non superi la durata di **quarantacinque minuti.**

A parità di valutazione, saranno preferite, in graduatoria, le composizioni che trattino argomenti di vita ferroviaria;

c) ogni concorrente può partecipare al Concorso con un solo lavoro in ciascuna delle tre sezioni;

d) possono essere presentate al Concorso soltanto composizioni inedite;

e) ogni composizione dovrà essere presentata in cinque copie dattiloscritte non firmate, ma contrassegnate da un motto apposto sulla prima pagina del testo (in alto a destra).

Le copie dovranno essere messe in una busta, insieme ad altra busta di formato minore e non trasparente, recante all'esterno il « motto » di cui sopra; nell'interno di tale seconda busta piccola, dovrà essere posto un foglio sul quale siano riportati i seguenti dati:

— motto prescelto;
— cognome, nome e qualifica del concorrente;
— Ufficio e Impianto di appartenenza (nel caso che si tratti di agente in servizio);
— numero della tessera del Dopolavoro ferroviario per l'anno 1963;
— Sodalizio dopolavoristico di appartenenza.

Tale busta minore dovrà essere chiusa in ogni sua parte, sigillata e collocata — come si è detto — insieme alle copie del lavoro nella busta più grande.

Il plico così completato dovrà essere inviato, **chiuso e senza alcuna indicazione relativa al mittente** al seguente indirizzo:

DOPOLAVORO FERROVIARIO
(Concorso « PENNA D'ORO FERROVIARIA 1963 »)
Piazza Cavour, 23 - ANCONA

f) i lavori dovranno essere inviati al Dopolavoro ferroviario di Ancona, a mezzo plico raccomandato da spedire **entro il 31 agosto 1963.** Farà fede la data del timbro dell'Ufficio postale di partenza;

g) alle migliori composizioni presentate per la sezione « narrativa » secondo il giudizio insindacabile della Commissione giudicatrice, verranno assegnati i seguenti premi:

— 1° classificato « Penna d'Oro Ferroviaria 1963 per la Narrativa » (stilografica d'oro): L. 80.000 (ottantamila) e diploma di merito;
— 2° classificato L. 50.000 (cinquantamila) e diploma di merito;
— 3° classificato L. 20.000 (ventimila) e diploma di merito.

Un premio speciale di L. 20.000 (ventimila) e diploma di merito verrà assegnato alla migliore composizione di argomento ferroviario.

Restano escluse dalla assegnazione di tale premio le opere classificate al 1°, al 2° ed al 3° posto.

h) alle migliori composizioni presentate per la sezione «poesia» verranno assegnati, secondo il giudizio insindacabile della Commissione giudicatrice, i seguenti premi:

— 1° classificato « Penna d'Oro Ferroviaria 1963 per la « poesia » L. 50.000 (cinquantamila) e diploma di merito;
— 2° classificato L. 25.000 (venticinquemila) e diploma di merito;
— 3° classificato L. 10.000 (diecimila) e diploma di merito.

i) sono esclusi dalla partecipazione al Concorso (sezioni «narrativa» e «poesia») i vincitori della « Penna d'Oro » (primi classificati) nelle precedenti edizioni;

l) alle migliori composizioni presentate per la sezione « teatro » verranno assegnati, secondo il giudizio insindacabile della Commissione giudicatrice, i seguenti premi:

— 1° classificato « Penna d'Oro Ferroviaria 1963 » per il « teatro » L. 80.000 (ottantamila) e diploma di merito;
— 2° classificato L. 50.000 cinquantamila) e diploma di merito;
— 3° classificato L. 20.000 (ventimila) e diploma di merito.

m) la proprietà artistico-letteraria dei testi rimarrà acquisita all'Ufficio Centrale del D.L.F., il quale, nel limite del possibile, ne promuoverà eventuali pubblicazioni;

n) le Commissioni Giudicatrici saranno nominate per ciascuna sezione, dall'Ufficio Centrale del D.L.F. che provvederà a darne comunicazione ufficiale a tempo debito.

La proclamazione dei vincitori e la consegna dei premi avrà luogo ad Ancona entro il mese di ottobre 1963.

I concorrenti premiati saranno ospiti in detta città dell'Ufficio Centrale e del D.L.F. di Ancona e considerati, per disposizione del Direttore Generale, in assenza giustificata dal servizio, con la corresponsione delle competenze fisse, escluse quelle accessorie, per il giorno della cerimonia e per il tempo strettamente necessario per il viaggio, da e per il luogo di residenza.

Presso la sede del Dopolavoro Ferroviario di Campobasso si è tenuta la Prima Mostra « Tempo Libero » di Arti figurative, Scultura ed Artigianato, alla quale hanno partecipato una ventina di ferrovieri e familiari.

La Mostra è stata inaugurata alla presenza delle massime Autorità ferroviarie e locali, tra le quali il Direttore Compartimentale, ing. Bastianelli, il Prefetto, dr. Zamparelli, il Questore, dr. Pangrazio, accompagnati dalle rispettive consorti, il Presidente dell'Enal, dr. Palladino.

La Esposizione si è tenuta nel Salone del Sodalizio, addobbato con signorilità e buon gusto. Numerose le opere presentate da quelle di pittura ad olio, a quelle di scultura, artigianato. Da segnalare, nella pittura, le opere di Cappella, Laurelli, Mastropaolo, Palermo, Petrone e Romagnoli. Nella scultura, le opere di Longhi, Tucci e ancora Cappello, Laurelli e Petrone. Nell'artigianato, Longhi, Tucci e l'Assuntrice Veneziale Michelina. (D.M.).

Affermazione italiana al 1° C

Michele Tufano (foto a destra), il giovane atleta del D.L.F. di Napoli, classificatosi al terzo posto. La gara si è svolta a Saint Etienne su un percorso di 160 Km. con la partecipazione di 78 atleti delle Rappresentative ciclistiche ferroviarie della Francia, Belgio, Bulgaria, Cecoslovacchia, Germania, Italia, Polonia e U.R.S.S. Facevano parte della squadra italiana, oltre al Tufano, Giuseppe Martinelli del D.L.F. di Milano e Paolo Cianchetta del D.L.F. di Sulmona.

LFDLF

Assegni scolastici per l'anno 1963-64

L'Opera di Previdenza per il personale delle Ferrovie dello Stato indice un concorso per il conferimento di assegni scolastici per l'anno 1963-64: a) ad orfani di dipendenti di ruolo delle F.S. ed a figli di dipendenti di ruolo a riposo dalla seconda classe elementare in avanti; b) a figli di dipendenti di ruolo in attività di servizio dalla prima classe delle scuole medie superiori in avanti (comprese la 4ª e 5ª ginnasiale). Sono esclusi dal partecipare all'attuale concorso gli orfani de' ferrovieri ricoverati a cura dell'Opera in istituti di istruzione e di educazione e i figli di dipendenti nati da matrimonio contratto dopo l'esonero. Il conferimento di detti assegni, è subordinato alle condizioni seguenti: **Limiti di età**: Non superare al 31 dicembre 1963 i seguenti limiti di età con l'aumento di un anno per ognuna delle classi scolastiche successive :10 anni per la seconda classe elementare; 13 anni per la prima classe delle scuole medie inferiori ed altre equivalenti; 21 anni per il primo anno di corso universitario o di altro istituto superiore, comprese le accademie militari.

Le domande per l'ammissione al concorso devono essere presentate non oltre il 15 novembre 1963 all'ufficio ferroviario (Servizio, Divisione o Officina, ecc.) da cui dipende o dipendeva il padre del concorrente, corredate dai prescritti documenti. Tutte le indicazioni relative ai documenti da presentare, le votazioni minime richieste, l'ammontare degli assegni scolastici, le modalità di inoltro delle domande, sono contenute in un apposito stampato che gli interessati possono richiedere alla Segreteria dell'impianto ferroviario vicino, o alla Segreteria Compartimentale.

erium d'Europa di Ciclismo

PICCOLA POSTA ENPAS

Il Sig. Paolo Rolleri di Palermo ci scrive inviandoci copia di un esposto indirizzato al Consiglio di Amministrazione dell'E.N.P.A.S., con il quale chiede la concessione di un sussidio.

Occorre, in proposito, precisare che le norme in vigore non prevedono tale genere di intervento da parte dell'Ente ma solo contributi a carattere straordinario su documentazione di spesa e sempreché sussistano determinate precise condizioni indicate dall'art. 24 della legge istitutiva dell'Ente. Tale articolo si riferisce a mancate prestazioni o insufficienti rimborsi effettuati in sede di liquidazione legale da parte degli Uffici Provinciali dell'Ente. Le spese documentate e non rimborsate, perché diventino oggetto di riesame, debbono riferirsi a prestazioni esplicitamente ammesse dalle norme vigenti. Inoltre, non sarà superfluo far conoscere ai nostri lettori che le loro giuste lamentele espresse nei confronti dell'E.N.P.A.S. andrebbero, talvolta, rivolte in altra sede e cioè ad Organi ed Istituti che regolano, in genere, l'attività degli Enti Mutualistici.

Al Sig. Paratici di Piacenza il quale ci ha fatto pervenire la copia di un esposto indirizzato alla Direzione Generale dell'E.N.P.A.S., facciamo sapere che le deliberazioni intese ad assicurare l'assistenza ai congiunti i quali godono di una pensione superiore alle lire 15 mila, non hanno ancora ottenuto da parte degli organi tutori dell'Ente la necessaria sanzione.

I Ministeri del Tesoro e dei Lavori debbono infatti approvare tutto il complesso di disposizioni migliorative che il Consiglio d'Amministrazione dell'Ente ha deliberato fin dal luglio scorso.

Comunque abbiamo provveduto ugualmente a segnalare alla Direzione Generale dell'Ente il caso del nostro lettore.

* * *

Il lettore Luigi D'Angelo di Napoli esprime le sue lagnanze nei confronti dell'E.N.P.A.S. che a suo dire non funziona bene nella città partenopea. Talune affermazioni sono fondate come quella riguardante l'insufficiente rimborso per visite mediche e il limitato periodo concesso dall'Ente per talune malattie che assumendo un andamento cronico avrebbero bisogno di continua sorveglianza e assistenza. Per questa ultima questione possiamo suggerire al nostro lettore di chiedere per iscritto all'Ufficio dell'Ente da cui dipende, di poter beneficiare dell'assistenza prolungata per tutto l'anno prevista già per quei malati che a cagione anche dell'età hanno bisogno di continua assistenza. Per tutto il resto il Sig. D'Angelo dovrà pazientemente aspettare che i provvedimenti innovatori già deliberati ed ora all'esame del Ministero del Tesoro siano tradotti in forma pratica.

* * *

Il Sig. Luigi Miele ci scrive definendole « strane » le varie forme di assistenza dell'E.N.P.A.S.

Non comprendiamo appieno il significato di tale affermazione ma supponiamo che abbia il senso della disapprovazione per le prestazioni mutualistiche nel loro insieme. Più avanti il Miele insiste nel definire insufficiente e lacunoso l'attuale sistema mutualistico. Ciò è generalmente riconosciuto dagli stessi Organi dell'Ente tanto che sono stati progettati una serie di miglioramenti ispirati alle suddette necessità di andare cioè, incontro più largamente alle moderne esigenze degli assistiti.

Purtroppo, però, i provvedimenti deliberati già dal luglio scorso, non hanno ancora potuto ottenere la completa approvazione da parte degli Organi tutori dell'Ente e cioè dal Ministero del Tesoro e dal Ministero del Lavoro e della Previdenza Sociale.

* * *

Il Sig. Giuseppe Inserti di Villa S. Giovanni (Reggio Calabria) lamenta il fatto d'aver ottenuto un rimborso insufficiente dall'Ufficio dell'Ente di Reggio Calabria e precisamente 7.490 lire in meno rispetto alle spese sostenute e documentate.

In merito ci sembra verosimile che la decurtazione sia dovuta alla differenza di onorario per visite mediche. Infatti gli onorari previsti dalle tariffe in vigore presso l'Ente sono sensibilmente inferiori a quelli reali per cui gli assistiti registrano sempre, inevitabilmente, una perdita effettiva che non potrà essere sanata fino a quando le tariffe di rimborso non saranno elevate. Ci risulta che l'Ente sta provvedendo a risolvere parzialmente il problema aumentando del 50% circa gli attuali compensi per onorari. Ciò è stato già deliberato, da tempo, dal Consiglio d'Amministrazione dell'Istituto ma non ancora sanzionato dai Ministeri competenti del Tesoro e del Lavoro e della Previdenza Sociale.

* * *

Il Sig. Filippo Di Noto di Minturno muove aspre critiche all'E.N.P.A.S. ma non precisa i motivi della sua insoddisfazione.

Premesso che esistono gravi problemi di carattere organizzativo e finanziario comuni a tutti gli Enti mutualistici compresi quelli di altri Paesi, ci sembra di non poter condividere appieno il malcontento del nostro lettore anche perché esso è espresso in forma molto generica.

Ci pervengono, d'altra parte, assieme alle critiche rivolte all'E.N.P.A.S., espressioni di consenso da parte di numerosi assistiti che vedono nel nostro Ente mutualistico e nella medicina socializzata in genere, una tutela ed una sicurezza nei gravi eventi di malattia.

Da parte sua, l'Ente stesso, riconoscendo la fondatezza di talune critiche, ha annunziato di aver predisposto nuovi programmi assistenziali per far fronte principalmente alle esigenze più gravi trascurando, per il momento, gli eventi meno gravi e ciò in attesa che una più profonda coscienza mutualistica da parte degli interessati unita a mezzi finanziari più cospicui consentano l'estensione ai casi meno gravi di una forma totale di assistenza.

* * *

Il Sig. Scheggi di Firenze esprime la propria meraviglia per il fatto che il nostro giornale mette in evidenza i pregi e i difetti dell'E.N.P.A.S. Perchè stupirsi di ciò? Non sarebbe invece un errore criticare soltanto un Ente che assolve a compiti altamente sociali anche se talvolta in modo insoddisfacente?

Il nostro lettore inoltre, auspica un sistema mutualistico simile a quello I.N.A.M. Ma egli probabilmente non conosce le critiche e i malumori che pure tale Istituto suscita fra i propri assistiti taluni dei quali preferirebbero il tipo di assistenza E.N.P.A.S.

Insomma i complessi problemi della assicurazione contro la malattia sono assai difficili da risolvere specialmente in un paese, come il nostro, in cui non si può fare affidamento su due premesse fondamentali e cioè la disponibilità di contributi più elevati ed una educazione mutualistica.

In quanto poi alle lamentate detrazioni del 9% sul rimborso dei medicinali è opportuno precisare che tale riduzione non è un atto arbitrario ma un provvedimento previsto dalle disposizioni in atto, che si ispira al concetto della mutualità e cioè soccorrere chi ha più bisogno. Infatti, il fondo costituito dalle predette detrazioni va a beneficio dei pensionati.

* * *

Il lettore Agostino Sartori della Divisione Ragioneria di Roma lamenta, fra l'altro, il fatto che l'E.N.P.A.S. concede una sola volta un paio di occhiali senza tener conto delle variazioni del « visus » nel tempo, e quindi della necessità di acquistare un secondo paio di occhiali (ed eventualmente un terzo) adatti al nuovo stato.

Ciò non è esatto, in quanto le disposizioni in vigore prevedono la concessione di protesi oculistiche ogni qualvolta si rendono necessarie.

Inoltre il contributo concesso dall'Ente per tale genere di protesi è fissato in lire 1.300 (e non lire 1000 come accenna il nostro lettore); di recente, in base alle nuove disposizioni già deliberate dal Consiglio di Amministrazione dell'Ente, è stato raddoppiato.

In quanto al rimborso degli onorari medici la cui misura attuale è davvero insufficiente, siamo in grado di confermare che è allo studio un piano inteso ad elevare proporzionalmente i rimborsi per le varie prestazioni mediche e chirurgiche.

Lorenzo MAISANO

FATTI DI CASA

La salute innanzitutto

L'Operaio di 1ª Classe Giovanni Copettari della Squadra Rialzo di Roma Termini, ci ha scritto una lunga lettera nella quale ci pone alcuni quesiti sull'organizzazione del Servizio Sanitario e più in particolare sull'attività del treno schermografico e sul controllo medico del personale. Il sig. Copettari lamenta che « essendo un treno solo e la nostra Rete così vasta, non può assolvere in pieno il compito assegnatogli per cui passano diversi anni prima che lo stesso treno faccia il giro della Rete » e a proposito cita il caso del personale della Squadra Rialzo di Roma Termini che da oltre quattro anni non viene sottoposto alla visita schermografica. Per queste ragioni il nostro lettore propone che presso gli Ispettorati Sanitari Compartimentali « si attrezzino dei gabinetti idonei ad assolvere annualmente alla visita obbligatoria per il personale del Compartimento e di lasciare libero il treno schermografico per quelle località ove è impossibile attrezzare Gabinetti sanitari».

Inoltre egli si augura che tanto il treno schermografico quanto i Gabinetti sanitari siano attrezzati anche per la prevenzione delle malattie reumatiche nonchè per la diagnosi precoce dei tumori.

Poichè i quesiti e le proposte avanzate dal sig. Copettari riguardano argomenti di interesse generale — la salute sta a cuore a tutti — abbiamo ritenuto utile rispondergli, sia pure con un certo ritardo, dalle colonne del nostro giornale. A tale scopo ci siamo rivolti al Servizio Sanitario che ci ha fornito gli elementi per una risposta che riteniamo soddisfacente non solo per il Sig. Copettari ma per tutti i nostri lettori.

Il Treno Schermografico costituisce un'iniziativa unica nel suo genere nel nostro Paese. Con esso, svolgendo un'attività quasi ininterrotta, sono stati già sottoposti ad esame per la seconda volta tutti gli agenti della Rete, ad eccezione del personale del Compartimento di Milano che comunque entro l'anno verrà nuovamente visitato.

Allo scopo però di permettere indagini più approfondite e meno distanziate nel tempo, come appunto si augura il nostro lettore, il Servizio Sanitario già da molto tempo aveva elaborato un programma inteso a dotare tutti gli Ispettorati Sanitari di una propria apparecchiatura schermografica, nel quadro di un più vasto piano per l'ammodernamento e il potenziamento delle attrezzature sanitarie dell'Azienda.

Tale piano non aveva potuto essere attuato finora per mancanza di stanziamenti adeguati. Finalmente con i finanziamenti ottenuti nell'ambito del Piano Decennale il programma potrà essere attuato. Esso parte da un'accurata indagine sulla attuale situazione dei mezzi e delle attrezzature sanitarie a disposizione degli Ispettorati e della Sede Centrale e si propone di migliorarle e completarle secondo i più moderni criteri nel campo della medicina del lavoro.

Il programma prevede il potenziamento di 25 Ambulatori Medici esistenti, il riclassamento di altri 16 Ambulatori e l'istituzione ex-novo di 21 Ambulatori in tutte quelle sedi che ne sono sprovviste o che dispongono di ambienti inadatti senza possibilità di miglioramento per mancanza di locali idonei. Entro il 1963 verranno attrezzati con moderne apparecchiature per la schermografia gli Ispettorati di Torino, Milano, Genova, Bologna, Firenze, Roma, Napoli e Palermo e nel 1964 tutti gli altri Ispettorati della Rete. Tali attrezzature consentiranno al Servizio Sanitario non solo di eseguire più frequentemente gli esami schermografici a tutti gli agenti in servizio specialmente nei luoghi e fra le categorie che le indagini finora svolte a mezzo del treno schermografico indicano come le più abbisognevoli, ma renderanno anche possibile con minore spesa un accurato esame schermografico non solo del torace ma anche di altre regioni dell'organismo ed in particolare del tratto lombosacrale della colonna vertebrale. Naturalmente la frequenza degli esami periodici sarà stabilita dagli Organi tecnici del Servizio Sanitario in relazione alle norme sanitarie che disciplinano l'uso delle radiazioni onde evitare eventuali danni per irradiazioni ripetute a troppo breve scadenza.

In ordine alla profilassi dei tumori — problema che preoccupa non solo il nostro lettore — quelli del torace possono essere tempestivamente posti in evidenza anche con l'accertamento schermografico periodico compatibilmente con quanto abbiamo detto; per quelli interessanti altri organi un certo contributo viene dato dagli accertamenti periodici che vengono compiuti per altri motivi (visite di revisione, visite periodiche per malattie professionali ecc.). E' certo però che data l'esiguità dell'organico del Servizio Sanitario (circa 90 medici) non è possibile praticare revisioni mediche ogni sei mesi a 170.000 dipendenti!

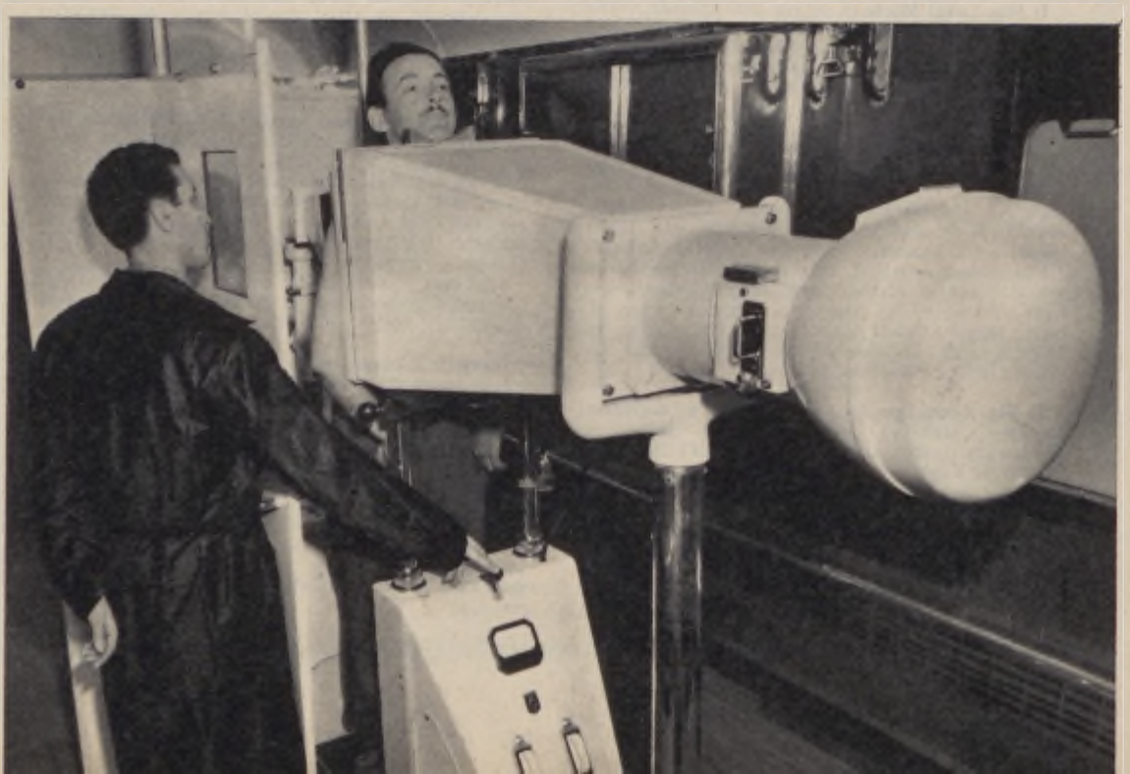
Un notevole passo avanti sarà fatto con l'attuazione del programma anzidetto che prevede l'istituzione dei « medici d'impianto » ai quali sarà affidato il controllo igienico-sanitario preventivo del personale addetto a tutte le Officine di grande riparazione e in taluni casi anche del personale delle officine dei grandi depositi locomotive, con il compito di avere cura anche del personale addetto alle squadre rialzo e agli altri impianti in loco.

Ai medici d'impianto sarà anche affidata la sorveglianza per l'attuazione delle norme per la prevenzione degli infortuni e delle malattie professionali e il controllo sistematico delle condizioni igieniche degli ambienti di lavoro o annessi (mense e dormitori). Sono previsti per ora trentatrè medici d'impianto ripartiti nei vari compartimenti a seconda della consistenza numerica del personale. Saranno inoltre assunti 65 infermieri. Sarà infine costruito un nuovo Centro di riabilitazione al lavoro per Motulesi.

Chi volesse comunque formulare un giudizio d'assieme sulla situazione e sull'efficienza dei servizi sanitari della Azienda non deve dimenticare che in tutti i casi in cui la malattia non ha carattere professionale o non dipende da cause di servizio — come la quasi totalità delle malattie reumatiche — l'assistenza sanitaria ai ferrovieri è devoluta per legge all'Ente Nazionale di Previdenza e Assistenza per i Dipendenti Statali (ENPAS).

Ciò premesso è tuttavia certo che, com'è naturale per una grande e moderna azienda, le Ferrovie dello Stato dedicano le cure più attente ai servizi sanitari — oggi nei limiti delle attuali possibilità, domani in quelle più vaste consentite dalla progressiva realizzazione del Piano Decennale – e ciò perché un personale sano ed efficiente è la condizione prima per assicurare alla collettività un servizio ferroviario all'altezza dei tempi.

clesse



ANCONA

Red. Dr. A. Rosso T. 370

● **Mons. Umberto Ravetta,** Vescovo di Senigallia, ha impartito la Cresima a due allieve e ad otto allievi del Collegio dei Figli di Ferrovieri di Senigallia, illustrando con paterna parola il significato e l'impegno del Sacramento. Alla cerimonia, svoltasi nella Cappella del Collegio, sono intervenuti il Direttore Comp.le, ing. Capuano, il dr. Brillante dell'Ufficio Amministrativo dell'O. di P., funzionari e professori delle scuole cittadine. Successivamente, Mons. Ravetta con le Autorità, interveniva alla « vernice » della 3.a edizione della Mostra di Pittura, allestita nel salone del Collegio Femminile, ed articolata nelle sezioni di pittura ad olio, acquarello e bianco-nero. La Commissione giudicatrice, ha ritenuto meritevoli per i lavori di pittura ad olio, nell'ordine: le allieve Maria Pia Nibbi, Anna Maria Monzo; gli allievi Antonio Colasanti, Luciano Rinaldi; Piera Ledda ed Antonio Marzano. Mentre per le opere in bianco-nero il primo premio ex equo è andato agli allievi Paolo Binni e Giuseppe Russo, seguiti da Ferdinando Gambardella, Giuseppe Messina, Daniele Peruzzo e Salvatore Di Benedetto.

● **Il D.L.F. anconitano** ha indetto la « 1.a Rassegna Compartimentale del Film a passo ridotto » fra i cinematori ferrovieri, che avrà luogo nei giorni 21 e 22 settembre 1963 e si articolerà in due sezioni: film a soggetto e film a carattere turistico e documentario. Le opere concorrenti dovranno pervenire al Sodalizio organizzatore, in Ancona, entro il 31 agosto p.v. La premiazione avverrà il giorno 22 settembre presso la sede del D.L.F. anconitano.

● **Sono meritevoli** di segnalazione le attività svolte dal D.L.F. di Ancona, ed in particolare la Gara Comp.le di Pesca Sportiva con canna, che ha visto la partecipazione di oltre 20 concorrenti. La competizione è stata vinta dai dopolavoristi di Rimini, mentre i partecipanti del D.L.F. organizzatore hanno conseguito un buon piazzamento. Anche la Sezione Bocciofila ha indetto una manifestazione intitolata Coppa Fiera della Pesca, che si svolgerà in concomitanza alla annuale Fiera Internazionale della Pesca, in Ancona, e troverà impegnate in appassionate competizioni molte coppie di giocatori provenienti dalla regione marchigiana. Infine, in analogia al Concorso Letterario, ormai noto, della Penna dOro Ferroviaria, anche quest'anno, indire e svolgere un Concorso « Il pennino dOro » riservato ai giovani figli dei Soci per un componimento. L'esito è stato soddisfacente.

● **Festeggiati** da superiori e colleghi hanno lasciato recentemente il servizio per limiti di età: il Capo Stazione P.le rag. Archimede Renzetti di Terni; il Segretario Capo Ferdinando Ipata di Pescara ed il Capo Tecnico P.le Armando Catullo di Pescara. A tutti l'augurio affettuoso di « Voci ».

● **Cicogna Express** Claudia, a Giovanni Zandri dellOfficina I.E. di Falconara; Gabriella, a Renato Tremaroli della stazione di S. Benedetto del Tronto; Luca, ad Eugenio Antenucci, S. Capo Tecnico di Falconara; Marcello, a Giuseppe Pierucci, Manovratore a Falconara M.; Lorenzo, a Nemesio Neri, Operaio spec. della 8.a Zona I.E. di Vasto; Giovanni, ad Antonio Viola, Capo Stazione P.le di Giulianova; Mauro, a Raffaele Lodovici, Manovale di Macerata; Valeria, a Mario Testaferri della Squadra Rialzo di Falconara. Felicitazioni e auguri.

BARI

Red. Dr. N. Zingarelli T. 302

● **E' giunta nei giorni scorsi** da Roma una comitiva di colleghi del Servizio Personale, che ha visitato le località artistiche della Puglia, sostando nella Cattedrale di Ruvo, a Canne della Battaglia, a Castel Del Monte, ad Alberobello e a Castellana Grotte. I gitanti sono stati accolti ed accompagnati, durante le visite, dal Direttore Compartimentale, ing. Cossu.

● **Il XII Reparto « La Provvida »,** in ottemperanza alle superiori direttive, ha inaugurato il nuovo negozio viveri a Trani, in via Amedeo,

SENIGALLIA. — Mons. Rovetta, Vescovo di Senigallia, impartisce la Cresima agli allievi del Collegio dei Figli dei Ferrovieri

LA PREGHIERA DEI FERROVIERI

di GABRIELE di NORMANDIA

Le tradizionali virtù del sacrificio e dell'attaccamento al dovere dei ferrovieri hanno ispirato a Gabriele di Normandia, Scrittore e Grande Invalido del Lavoro gli accenti di questa « preghiera » che Egli ha voluto offrire a « Voci della Rotaia », in omaggio alla nostra categoria. Nel pubblicarla il Giornale desidera esprimere all'Autore il suo vivo e grato apprezzamento.

Dio di ognuno e di tutti;
Dio dell'ignoto;
Dio di quello che l'anima nostra
cerca ogni giorno scrutando
lo spazio e sfrecciando per tutti i binari del mondo;
Dio che ti sveli anche nelle più infime cose
ma che talvolta il pensiero oppresso da una pesante
foschia non iscopre;
Dio onnipotente,
che, per il tuo Verbo, hai tutto creato
e hai impresso all'Universo
il moto degli astri e degli atomi,
del vento e del granello, del germe e della polvere,
della goccia e del flutto:
ascoltaci, Dio onnipotente,
perchè siamo anche noi obbedienti
alla tua legge superna
e portiamo da una plaga all'altra del mondo
le macchine rombanti e i lunghi convogli
per muovere i quali gli uomini tolsero all'etere
il fuoco ardente e la forza invisibile
che Tu avevi immesso nella creazione
come simboli vivi del Tuo mistero e della Tua potenza!
Dio dell'Universo roteante,
ascoltaci!
Dalle sibilanti stazioni, emblemi del passato e del futuro,
dove gli uomini giungono e partono, a somiglianza
della Tua legge della vita e della morte;
dalle locomotive dove, con la mano sulla leva d'acciaio,
noi rispondiamo a Te, Dio,
della sorte dei nostri fratelli fidenti;
dagli sparsi caselli dove il ritmo nascosto del tempo
e dello spazio è spiato dai nostri occhi insonni;
dai tavoli, Dio, dove è tracciato l'esatto disegno
che muove ed arresta
i turbini di metallo per le vie ferrate del mondo:
i ferrovieri Ti pregano!
Fa che mai, nella notte o nel sole,
scrosci il fragore improvviso
del ferro infranto e l'urlo strozzato degli uomini;
fa che i nostri fratelli siano sempre condotti da noi verso
gli scali lucenti della santità e del lavoro;
fa che in noi non prevalga l'errore, connesso
al peccato come al respiro la vita;
fa che il Tuo perdono riscatti tutte le colpevoli
soste dell'anima nostra
nel suo cammino verso la Tua promessa;
e, infine, Dio, fa che il Tuo sguardo accompagni noi ed
i nostri fratelli sino all'ultima nostra Stazione,
Tu che alla materia hai infuso l'anima nostra
e hai dato alla Croce il Tuo Figlio
perchè verso di Te, Dio, e fra noi tutti, protesi allo
stesso destino, vivesse e trionfasse l'amore!

Così sia.

(Imprimatur E Vicariatu Urbis, die 18 aug. 1962)

I Macchinisti pensionati del Deposito Locomotive di Trieste, dopo il recente collocamento in quiescenza del Direttore Compartimentale ing. Giannone, hanno voluto ritrovarsi, in un locale goriziano, con il loro ex-Capo Reparto. Nel corso di un allegro simposio tutti i presenti hanno rievocato i bei tempi ormai lontani quando, l'allora giovane e dinamico ing. Giannone soleva porsi alla guida di una sbuffante locomotiva, infondendo nei giovani Macchinisti la passione per l'« orribile mostro ». (Nella foto, al centro, l'ing. Giannoni, attorniato dagli anziani « musi neri »)

30 allieve delle Scuole Elementari « De Amicis », « Carducci » e « Bovio » di Alessandria, appartenenti al Gruppo Artistico Piccole Tamburine d'Europa, accompagnate dagli insegnanti, hanno visitato il Deposito Locomotive della città piemontese, accolte con viva simpatia dai Funzionari e Dirigenti. Dopo aver presenziato alla lavorazione in corso in ogni reparto, le « tamburine » hanno sostato davanti all'obiettivo per la tradizionale foto-ricordo. (Pici)

angolo via Radeprando. All'inaugurazione è intervenuto il Direttore Compartimentale, ing. Cossu, accompagnato dal Capo del Reparto « Provvida », dr. Chimienti.

● **Il comm. rag. Giuseppe Alessandri**, Ispettore Capo Superiore e dirigente la locale Divisione Commerciale e del Traffico, durante un'affettuosa cerimonia, si è accomiato dai suoi collaboratori. Nel ricordo dei 41 anni di encomiabile attività, che ha totalmente speso a favore dell'Azienda, porgiamo al caro comm. Alessandri i nostri migliori auguri di serena e lunga quiescenza. Porgiamo pure tanti auguri ai seguenti Agenti che hanno lasciato l'Azienda per limiti di età: Capo Stazione Superiore Gennaro Russo, D.U. della stazione di Foggia; Controllore Viaggiante Pr.le del Dep. Pers. Viagg. di Bari Michele Fiore; Assistenti Pr.li di stazione Michele Rossini di Potenza Inferiore ed Ignazio Mercurio di Bari C.le; Operaio Qualif. di 1.a classe del 5° Riparto Lavori di Barletta Mario Salerno; A. Macchinista Guido Cocco di Bari, testè laureatosi in Ingegneria, « dimissionario » ed in procinto di affrontare un concorso per posti direttivi della nostra Azienda.

● **E' deceduto** l'Ausiliario di Stazione Pietro Di Gaeta, in servizio presso l'impianto di Barletta. Valoroso combattente e mutilato di guerra, il Di Gaeta godeva larghe simpatie nel campo ferroviario per il carattere bonario e il tratto cortese che usava con tutti. La sua dipartita ha addolorato quanti lo conoscevano e lo stimavano. Ai funerali svoltisi a spese dei colleghi, partecipavano tutti i ferrovieri dell'impianto. Alla famiglia le profonde condoglianze di « Voci ».

● **La Compagnia Carrozze-letti** ha inaugurato a Bari C.le i nuovi locali, ampliati e restaurati e resi più funzionali per fronteggiare le crescenti esigenze dei viaggiatori.

● **I seguenti Agenti** sono stati insigniti delle seguenti onorificenze: il cav. Giovanni Tagarelli, della Segreteria Compartimentale, « ufficiale » al merito della Repubblica; Antonio Bizzarro, della stessa Segreteria, « cavaliere » al merito della Repubblica; Salvatore Carrozzo, del Reparto Movimento di Bari, a « cavaliere » al merito della Repubblica. Rallegramenti.

● **Marcia nuziale** Per la signorina Rosaria Pagano, figlia prediletta del Segretario Tecnico Superiore del. la Divisione Impianti Elettrici p.i. Pietro, e per il dr. Antonio Nardulli. Vivissime felicitazioni.

● **I ferrovieri di Trani** si sono fatti promotori di una affettuosa dimostrazione verso il loro Titolare, il Capo Stazione Superiore Francesco Volpe, che ha lasciato il servizio per limiti di età. Ai tanti auguri inviamo, anche i nostri, altrettanto sinceri e cordiali di lunga e serena quiescenza.

VIVONO NEL RICORDO

Caduti sul lavoro

Compartimento di Milano: Deviatore Danilo Pandini, nato a Piadena il 14-4-1923 e deceduto il 27-5-63 a Milano Smistamento per infortunio sul lavoro.

Capo Squadra Manovratori Dante Cocchetti, nato a Cremona il 28-9-'12 e deceduto il 13-6-1963 a Milano Smistamento in seguito ad infortunio sul lavoro.

Ai familiari, duramente colpiti nell'affetto più caro, le espressioni del nostro accorato cordoglio.

■ BOLOGNA

Red.: Cav. A Sensi T. 3350

● **Adelmo Bernardini** Op. q. 1.a cl. della 5.a Zona I.E. (Riola) ha lasciato il servizio, salutato con molta cordialità da colleghi e superiori i quali, a mezzo nostro, vogliono si sappia che lo considerano un fratello per le sue non comuni doti di bontà, capacità e volonterosità. Auguri di lungo e sereno riposo.

● **La recente edizione** del Premio « Bertocchi » di pittura, organizzata secondo la tradizione dal Comune di Monzuno-Vado e conclusasi di recente con la premiazione dei vincitori fra i molti partecipanti, presente l'On. Angelo Salizzoni, ha visto il trionfo dei pittori-ferrovieri. Il 1° premio, infatti, è stato vinto da Albino Pezzi (Ass. staz. Bologna S. Donato), ex-aequo con altro concorrente fiorentino. Il 2° premio è stato assegnato al veterano Luigi Gagliardi, macchinista a riposo. Sono stati inoltre segnalati Antonio Stanzani (Div. I.E.) e Giorgio Mascalchi (Segr. Comp.).

● **Hanno lasciato il servizio:** li segua il nostro augurio. Luigi Neri, Aiut. a. p. Bol. C.; Gino Fogagnolo, C. St. Sup. 5° Rip. M.; Angiolino Scorzoni, Op q. 1.a Off. T.E.; Luigi Contini, Coad. Capo, D. Rag.; Giovanni Bracco, C.G.P./le Ferrara; Armando, Arbizzani, C.G.P./le Bol. C.; Arturo Belletti, C. St. P/le R. Viserba; Vivaldo Ferraboschi, Ass. p.le st. Reggio E.; Adelmo Ferrari, C. St. p.le Bol. C.; Iago Simoni, C.G.P./le Castelbolognese; Giovanni Bonfardini, C.G.P./le Nogara; Luigi Alberghini, Man. Fiorenzuola; Giuliano Sandri Man. i.p. Parma; Luigi, Barbin, Ass. st. Rovigo.

□ CAGLIARI

Red.: Dr. A. Luchi T. 56673

● **Sono entrati a far parte** della famiglia ferroviaria cagliaritana i Capi Gestione Daniele Basso, Giuseppe Ceccarelli, Maurizio Fanuele, Franco Lucantoni, Salvatore Pinna, Luigi Loddo e Salvatore Urpi. Auguri di buon lavoro.

● **Molto festeggiati** da superiori, colleghi Antonio Murgia, Capo Deposito Superiore e l'Operaio Specializzato Efisio Pianta. Ai neo-pensionati, entrambi del Deposito Locomotive di Cagliari, il nostro affettuoso augurio di lunga e serena quiescenza.

● **Cicogna Express** E' nato a Cagliari Salvatore Scalas, figlio dell'Operaio d'Armamento Vincenzo del 1° Tronco Lavori di Cagliari. Fervidi auguri.

□ FIRENZE

(Dal Servizio Mat.le e Trazione)
Red.: Cav. G. Giuliattini T. 3407

● **A Civitavecchia**, nella Chiesa dei Santi Martiri Giapponesi, si sono uniti in matrimonio il Marinaio Giuseppe Oliva, della Nave Traghetto Tyrsus e la gentile signorina Cleofe Gentili. Alla coppia felice gli auguri fervidi degli equipaggi delle N.T. e di « Voci ».

● **Nei giorni scorsi** è deceduto il sig. Alfonso Zipoli, padre dell'Operaio specializzato Valerio Zipoli, distaccato all'Ufficio 10° della sede Centrale del Servizio. Esprimiamo all'Operaio Zipoli, anche a nome dei superiori e dei colleghi, le più sentite condoglianze.

(Dagli Impianti)
Red.: Dr. A. d'Errico T. 2301

● **Dopo 40 anni di servizio** ha lasciato l'Azienda l'Ispettore Capo Superiore comm. Nicola Delcroix, Capo del Controllo Viaggiatori e Bagagli. Al momento del commiato il personale dipendente gli ha inscenata una simpatica e cordiale dimostrazione di riconoscenza e di saluto. Al comm. Delcroix le nostre espressioni augurali di lunga e felice quiescenza.

● **Il personale della stazione** di La Spezia C.le ha tributato un affettuoso saluto al Titolare dell'impianto, cav. Oriente Manzoli, collocato a riposo per limiti di età. E'

stato pure festeggiato il cav. Ferruccio Bernardini, Titolare della stazione di Lucca, collocato in quiescenza per limiti di età. Ad entrambi i sinceri voti augurali di « Voci ». Molti auguri anche ai neo-pensionati Gino Cordelli, Capo Stazione Pr.le di Viareggio, Vittorio Bercolani, Capo Stazione Pr.le di Siena, Rutilio Nelli, Capo Gestione Pr.le di Follonica, Giovanni Spadacci, Capo Gestione Pr.le di Livorno C.le, Adolfo Carosi, Operaio qualificato della 2.a Zona I.E. di Empoli.

● **All'officina Veicoli di Firenze** è stata celebrata una Messa in suffragio dei dipendenti che, nel 1944, rimasero vittime del bombardamento aereo bellico dell'impianto. Al rito, officiato dal Cappellano don Forcini, hanno assistito il Direttore Comp.le, ing. Cavagnaro, i dirigenti e le maestranze dell'Officina.

GENOVA

Red.: Geom. A. Battaglia T. 2522

● **Festeggiato dal personale** della Divisione Ragioneria, ha lasciato in questi giorni l'Azienda, per limiti di età, dopo 45 anni di servizio, il Segretario Superiore di 1.a cl. Umberto Corrieri, noto nell'ambiente genovese per la spiccata preparazione professionale e per la bontà d'animo. Al Corrieri, giungano gli auguri fervidi di ancora lunga vita serena e felice. Ancora tanti auguri ugualmente cordiali al Capo Stazione Superiore Ugo Cecchi, Titolare di Genova S. Limbania e al Capo Stazione Pr.le Sperandio Pizzorni, che vanno in pensione per limiti di età, dopo oltre 40 anni di diligente servizio.

● **Marcia nuziale** Per Giuseppina Marcenaro e per l'Operaio Angelo Rusnighi. Alla coppia felice i nostri rallegramenti.

● **A soli 45 anni**, in seguito a malore, è deceduto lo scorso mese a Finale Ligure il Capo Stazione Pr.le Vittorio Froire. Prendiamo viva parte al dolore che ha colpito la famiglia ferroviaria di Finale ed inviamo ai congiunti di Vittorio Friore le nostre sentite profonde condoglianze.

MILANO

Red.: Rag. L. Paina T. 6256

● **L'Ispettore dr. Roberto Nesti,** festeggiato dai dirigenti e dai dipendenti degli Impianti giurisdizionali, ha lasciato la Dirigenza del 7° Reparto Movimento di Cremona, destinato ad altro incarico. Al dinamico funzionario ed al subentrante, Ispettore dr. Ubaldo Falivene, proveniente dal Compartimento di Napoli, gli auguri di buon lavoro.

● **Marcia nuziale** Per Ennio Tizi della stazione di Brescia e per la gentile signorina Maria Mattioli; per Gerolamo Marini, dello stesso impianto bresciano, e per la gentile signorina Concetta Manzardo. Felicitazioni e auguri.

● **Binario dieci** Enrico Cocaro, figlio di Elvezio, Capo Squadra Manovali al Deposito Locomotive di Pavia, è stato promosso al 4° Corso dell'Istituto Tecnico con la media dell'8,36. Rallegramenti e auguri.

● **Cicogna Express** La cicogna è stata prodiga con i ferrovieri della stazione di Brescia: ha infatti portato Gianfranco, al Capo Stazione Raffaele Cardinale; Milena, al Capo Stazione Costantino Rogazzo; Fabrizio, al Capo Staziune Lando Venturelli; Stefano, all'Alunno Giovanni Camanzi; Paola, al Deviatore Giovanni Ennio; Dino, al Manovale Rino Bellini e Ornella, al Manovale Bruno Barbini. Felicitazioni e auguri.

NAPOLI

Red.: Dr. D. Manganelli T. 3271

● **E' stato collocato in quiescenza,** dopo oltre 41 anni di servizio, per limiti di età il Segretario Superiore Francesco Arrichiello, della Divisione Movimento di Napoli, salutato cordialmente da Superiori, colleghi ed amici. Al buon Francesco gli auguri fervidi di « Voci ».

● **Un folto gruppo** di ferrovieri e familiari ha effettuata una gita culturale nella zona flegrea, visitando le zone archeologiche di Pozzuoli, Cuma e dei Laghi, posti incantevoli cantati dal poeta Virgilio. La gita è stata organizzata dal D.L.F. di Napoli, nel quadro delle attività culturali del sodalizio.

● **La Compagnia Stabile del D.L.F.** di Napoli, continuando nella elogiabile attività, ha rappresentato in questi giorni la commedia di Eduardo De Filippo « Non ti pago », egregiamente interpretata da Renato Alterio, Rita Ribes, Serena Bennato, Mario Esposito, Angelo Cafarella, Annamaria Amoroso, Gennaro Gragnano, Mario Fanelli, Pasquale Cirillo e Annamaria Russo. Un elogio a tutti ed in particolare al direttore della « Stabile » Eduardo Russo, con l'augurio di sempre migliori affermazioni.

● **Sono stati ricordati,** nel corso di una commovente cerimonia, i ferrovieri scomparsi presso la sede Compartimentale dell'Azienda nel 1943, in seguito ad un massiccio bombardamento aereo. Presenti alla cerimonia il Direttore Compartimentale, ing. Bastianelli, con tutti i Capi delle Divisioni, Funzionari e dipendenti. Il Cappellano Comp.le, don Scarpati, ha esaltato il sacrificio dei Caduti con una toccante rievocazione.

● **E' stato festosamente salutato** da tutto il personale della stazione di Salerno il Capo Stazione Titolare Sovrintendente Augusto Contusi, che ha lasciato l'Azienda per limiti di età, dopo una lunga prestazione che risaliva al lontano 1915. Al valente funzionario, di cui tutti ricorderanno la spiccata competenza professionale e la bontà d'animo, giungano graditi anche gli auguri fervidi ed affettuosi del nostro giornale. Tanti e tanti auguri anche per l'Assistente Principale di Stazione Antonio Frottolillo, che ha lasciato in questi giorni la stazione di Napoli Centrale per limiti di età, dopo una prestazione di ben 46 anni, 2 mesi e 15 giorni! All'« anziano della rotaia » il saluto affettuoso di tutti i superiori, colleghi ed amici e del nostro giornale.

PALERMO

Red.: G. Caruso T. 649

● **Nei locali del D.L.F.** di Palermo, con l'intervento del Direttore Comp.le, ing. Rizzo, del rappresentante della Divisione Movimento, ing. Furrer, di funzionari ed agenti, è stato calorosamente salutato il Capo Stazione Pr.le Michele Torregrossa, dirigente il Circolo Ripartizione Veicoli, che ha lasciato l'Azienda dopo 42 anni di servizio. Tanto l'ing. Rizzo quanto l'ing. Furrer hanno messo in risalto l'opera intelligente e me-

CONCORSO PER AIUTO APPLICATO NELLE FERROVIE DELLO STATO

Per la preparazione a tale concorso è stato pubblicato un fascicolo integrativo che svolge la parte del programma relativa alla fisica ed al disegno geometrico.

Il fascicolo stesso, unitamente al Manuale, già pubblicato, per la preparazione al precedente concorso per Aiuto Applicato, costituisce lo svolgimento **completo** del programma per il concorso in atto.

I due testi, compilati a cura degli Ispettori Capi a riposo Caioli e De Renzis, noti per altre pubblicazioni del genere, sono in vendita al prezzo complessivo di L. 2.000 (comprese spese postali) e verranno inviati a coloro che ne faranno richiesta. L'importo può essere inviato a mezzo vaglia postale o mediante versamento sul conto corrente postale N° 1/25891, intestato al rag. Teodosio De Renzis, Via Polvese 4, Roma

MARGHERITA DI SAVOIA. — Presenti il Direttore Compartimentale, ing. Cossu, il Capo del XII Reparto « La Provvida », dr. Chimienti, e il Direttore delle Saline, ing. Fiorentino, è stato aperto al pubblico un nuovo negozio viveri « La Provvida ». (Nella foto, la madrina signora Teresa Clemente, taglia il tradizionale nastro)

I partecipanti al IV Concorso Professionale Intercompartimentale di Genova per Capi Squadra della Linea, riuniti con gli Istruttori per la foto ricordo, in occasione della visita alle Officine Metallurgiche di Savigliano

PALERMO. — Il Direttore Compartimentale, ing. Rizzo, porge al neo-pensionato, Capo Stazione Pr.le Michele Torregrossa, il saluto riconoscente dell'Azienda

ritoria del festeggiato, che ha ringraziato, commosso, per la toccante dimostrazione di affetto. Pure per limiti di età, dopo 45 anni di servizio, è stato posto in quiescenza il Revisore Sup. di 1.a cl. cav. Domenico Manganaro della Divisione Movimento. Ai due funzionari tanti auguri di lunga e felice quiescenza.

● **E' stato recentemente** insignito della Croce di Cavaliere al merito della Repubblica l'Ispettore Pr.le ing. Renzo Scilipoti dell'Officina Veicoli di Messina. Vivissimi rallegramenti (C.D.S.).

● **Cicogna Express** Maurizio, secondogenito, al Capo Gestione Pr.le di Palermo Calogero Di Carlo; Nunziatina Loredana, terzogenita, al Frenatore Rosario Bonanno del Deposito Personale Viaggiante di Messina. Felicitazioni ai genitori e tanti auguri ai neonati.

● **Binario dieci** La signorina Angelina Frisone, figlia dell'Operaio specializzato Pietro, dell'Officina Veicoli di Messina, ha conseguito, con brillante votazione, l'idoneità all'ultimo anno con la media di otto decimi in tutte le materie, presso l'Istituto Magistrale « Ainis » di Messina, e la distinzione di più « meritevole » quale studentessa dello stesso Istituto. Vivissimi rallegramenti e tanti auguri.

● **Un « Attestato di pubblica benemerenza »** è stato concesso dal Ministero dell'Interno al Capo Stazione di 1.a classe, sig. Salvatore Carapezza, residente a S. Cataldo, per il seguente atto umanitario compiuto il 9-11-1960: « Per essersi adoperato — unitamente ad altri volonterosi — nelle difficili operazioni di soccorso di venticinque operai rimasti prigionieri a bordo di un autocarro, ribaltatosi su una strada di bonifica ». Vivissime congratulazioni.

ONORIFICENZE

I Redattori Compartimentali, dr. Domenico Manganelli di Napoli ed Adolfo Cremona di Reggio Calabria, sono stati recentemente insigniti della Croce di Cavaliere al merito della Repubblica. Ai carissimi colleghi i rallegramenti affettuosi del corpo redazionale e di « Voci »

■ REGGIO CALABRIA

Red.: Cav. A. Cremona T. 436

● **Festeggiati dai superiori,** dai colleghi e dagli amici, hanno lasciato il servizio per limiti di età, il Capo Stazione Superiore Pasquale Crea della stazione di Reggio Calabria C.le, il Segretario Superiore Francesco Sammarco della Divisione I.E. e l'Ausiliario di Stazione Antonino Laganà. Ai tre colleghi che lasciano un ottimo ricordo per l'opera fattiva prestata presso l'Azienda, vadano gli auguri sinceri di « Voci ».

● **In seguito a tragico incidente** stradale, perdeva la vita a 38 anni, il Capotreno Libero Galluzzo del Dep. Pers. Viaggiante di Rocella Jonica. Alla vedova ed ai quattro bambini giungano i sensi della nostra sincera e commossa solidarietà.

● **Binario dieci** Elio Perrotta, figlio del Capo Stazione Superiore comm. Agostino, Titolare della stazione di Sant'Eufemia Lamezia, è stato promosso alla quinta Ragioneria con brillante votazione. Discutendo l'impegnativa tesi « L'eticità dello spirito nell'attualismo gentiliano », si è laureata in Filosofia la signorina Maria Olinda Stracagnolo, sorella del Capo Stazione Enrico Stracagnolo della Stazione di Villa S. Giovanni. Relatore il chiarissimo prof. Nunzio Incardona. Lidia Boccardi, figlia dell'Ispettore Guido, della Divisione Movimento, è stata promossa alla 2.a Media a pieni voti e classificandosi per la « Pagella d'Oro » istituita dalla Cassa di Risparmio Calabria e Lucania. A tutti vivissimi rallegramenti e tanti auguri.

● **Marcia nuziale** Per il Macchinista Amedeo Pizzonia del Deposito Locomotive di Reggio Calabria e per la gentile signorina Franca Guarna. Felicitazioni e tante cose belle.

● **Dopo 45 anni di incessante** lavoro, ha lasciato l'Azienda, per limiti di età, il Capo Deposito Superiore Antonio Macrì, del Deposito Locomotive di Reggio Calabria. Ai tanti auguri esternati al festeggiato da parte di superiori, dipendenti ed amici, aggiungiamo anche i nostri altrettanto fervidi e cordiali.

■ ROMA

(Dai Servizi)

● **Auguri di lunga e felice** quiescenza al Segretario Superiore di 1.a cl. Ascenzo Lelli, della 15.a Sezione del Servizio Approvvigionamenti, collocato a riposo per limiti di età.

● **Dopo pochi giorni** dalla morte dell'adorata Mamma, i fratelli Lucio e Remo Lanza del Servizio Approvvigionamenti, hanno avuto la grandissima sventura di perdere anche il Papà, sig. Giovanni Lanza. Ai colleghi, così duramente colpiti nell'affetto più caro, il nostro vivo cordoglio e tutta la nostra solidarietà.

● **Cicogna Express** Annamaria, al Coadiutore Pr.le Gastone Sorgi della Sezione XI del Servizio Approvvigionamenti; Pier Angelo, al Manovale Ortenzio Madonna del Cantiere di Roma Salone del Servizio Approvvigionamenti; Maria Elisabetta, alla signora Mercedes Marazzi in Beco, della Sezione Autonoma Energia Elettrica del Servizio Impianti Elettrici. Ai genitori felici i nostri rallegramenti e tanti auguri per i neonati. (C. C.).

● **Binario dieci** Giovanni La Marra, figlio del Segretario Gemine La Marra del Servizio Lavori e Costruzioni, ha superato presso la Scuola Comunale « Fratelli Bandiera » di Roma la 5.a classe elementare con la seguente votazione: Religione 10, Comportamento ed educazione morale e civile 10, Educazione fisica 9, Lingua italiana 9, Aritmetica e geometria 10, Storia, Geografia e Scienze 10, Disegno 10, Attività manuali 10. Bravo Giovanni! Rallegramenti e auguri. Anche la studentessa Silvana Strizzi, figlia del Segretario Capo Antonio Strizzi della Segreteria del Direttore del Servizio Affari Generali, promossa alla 2.a Media presso la Scuola Statale «E. Q. Visconti» di Roma, ha ottenuto le seguenti votazioni: Italiano 7, Latino 8, Storia 9, Geografia 8, Matematica 8, Disegno 8, Economia Domestica 8, Educazione Fisica 7, Condotta 10, Religione Moltissimo. Rallegramenti vivissimi all'ottima Silvana ed auguri per sempre maggiori affermazioni. Infine, Fabio Costa, figlio del Capo Tecnico Sovrintendente Luigi, Dirigente la Tipolitografia dell'Azienda, ha superato gli esami di 3.a Media con la votazione di 7.50 su dieci. Anche a Fabio le nostre congratulazioni e i nostri vivissimi auguri.

● **Il Presidente** della Repubblica, con suo decreto, ha concesso al Segretario Capo della Divisione Materiale e Trazione di Roma Salvatore Pattavini, presentemente comandato presso il Gabinetto del Ministero del Commercio con l'Estero, la onorificenza di Cavaliere al Merito della Repubblica. Colleghi, amici e conoscenti si rallegrano con il neocavaliere, al quale inviamo anche le nostre felicitazioni.

■ (Dagli Impianti)

Red.: D. Loffredo T. 71290

● **Binario dieci** Elena Fedeli di anni 11, figlia del Capo Stazione Antonio di Roma Termini, è stata promossa dalla prima alla seconda Media con votazione di 8/10; Loreta Tasciotti, figlia del Capo Gestione Bernardo del transito unificato di Roma Termini, è stata promossa alla terza classe Magistrale, presso l'Istituto di Veroli, con la massima votazione. Alle diligenti studentesse e ai genitori felici i nostri rallegramenti con tanti auguri.

■ TORINO

Red.: Dr. R. Marello T. 2089

● **I fermodellisti di Torino,** accompagnati dal Presidente Nazionale della F.I.M.F. comm. Bechi, sono

Con l'intervento del Capo Divisione ing. Pietropaoli, presenti l'ing. Lenti del Servizio Trazione, il dr. Marzano del Servizio Sanitario e l'ing. Sanna del Servizio Affari Generali, oltre a numerose maestranze, è stato "girato" in prima visione al Deposito Locomotive di Roma Smistamento il documentario antinfortunistico « Infortunio in tuta », alla cui realizzazione hanno collaborato i dipendenti dello stesso Deposito. La proiezione ha riscosso vivo successo, suscitando notevole interesse fra il personale

Organizzata dalla sezione caccia e pesca del Dopolavoro Ferroviario di Firenze, ha avuto luogo la seconda edizione del Trofeo Alessandrini, riservato ai ferrovieri pescatori. Alla gara, che si è svolta sulle rive della Greve, affluente dell'Arno, hanno partecipato una ottantina di concorrenti, provenienti da varie parti d'Italia, raggruppati in sedici squadre. La classifica finale ha visto al primo posto la squadra B. del D.L.F. di Pistoia, la quale si è pertanto aggiudicato il trofeo. (Nella foto: un concorrente fa « il punto » della situazione)

stati ricevuti nei locali del Dopolavoro Ferroviario torinese dal Direttore Compartimentale, ing. Funghini, dal Presidente del D.L.F., geom. Gabiano, e da numerosi soci, che si sono intrattenuti affabilmente, in lieto conversare, con gli « amici della rotaia ». Durante il simpatico incontro, tutti i fermodellisti di Torino sono entrati in massa — quale soci aggregati — nel Dopolavoro Ferroviario e, per la circostanza, gli esperti in costruzioni meccaniche di precisione, hanno esposto alcuni « pezzi speciali » da loro creati (modellini di locomotive, di carrozze e altri mezzi di trasporto ferroviario) che hanno sollevato l'ammirazione di tutti i presenti. Tanto l'ing. Funghini quanto il geom. Gabiano rivolgevano ai fermodellisti torinesi ed al loro illustre Presidente parole di benvenuto nella grande famiglia dei dopolavoristi ferrovieri.

● **Nell'ex-Sala «reale»** della Stazione di Cuneo, presenti le Autorità cittadine, fra le quali l'on. Sabatini e un folto gruppo di ferrovieri di tutti i Servizi, è stata consegnata dal Sindaco della città, prof. Delpozzo, una medaglia d'oro di benemerenza civica al Capo Stazione Superiore cav. Simone Grasso. Titolare dell'Impianto, per un atto di coraggio compiuto in servizio il 28 dicembre 1961 e di cui il nostro giornale già ne fece cenno. Ha pronunciato parole di circostanza lo stesso Sindaco, il quale ha rievocato il nobile gesto di altruismo del cav. Grasso, mettendo in risalto l'elevato senso del dovere e la profonda modestia del premiato.

● **Dopo 45 anni di attività incessante,** ha lasciato l'Azienda per limiti di età, il Capo Gestione Pr.le comm. Federico Vallegro, della Stazione di Alessandria Centrale. Superiori, colleghi, dipendenti ed amici hanno calorosamente salutato l'anziano della rotaia, che larga simpatia e considerazione gode nella famiglia ferroviaria alessandrina. Al bravo Federico inviamo gli auguri fervidi di « Voci » e degli amici della redazione. Per limiti di età, dopo ben 43 anni di appartenenza all'Azienda, ha pure lasciato il servizio l'Applicato Capo Giacomo Didò dell'Officina Materiale Rotabile di Torino. Superiori e colleghi hanno voluto salutare il neo-pensionato con un brindisi di addio e con l'offerta di una medaglia ricordo. Ai tanti auguri, aggiungiamo anche quelli fervidi e cordiali di « Voci ».

● **Cicogna Express** Adriano, a Giovanni Varalda, Capo Tecnico; Giuseppe, a Luigi Boetto, Operaio q. di 1.a cl.; Roberto, ad Aldo Bellardi-Gioli, Operaio q. di 1. cl.; Angelo, ad Angelo Furfaro, Operaio q. di 1.a cl.; Anna Maria, a Jafet Ragno, Manovale, tutti della Officina Rotabile di Torino. Felicitazioni ed auguri vivissimi.

● **Su proposta** del Ministro dei Trasporti e della Aviazione Civile, il Capo dello Stato ha testè nominato Cavaliere al merito della Repubblica il Capo Stazione Principale a riposo Giuseppe Panza di Mortara. All'amico carissimo, che ricordiamo Titolare a Sartirana, Settimo Torinese e a Mortara, anche a nome dei vecchi colleghi ed amici inviamo i rallegramenti migliori per la meritata distinzione e gli auguri affettuosi di lunga e felice quiescenza.

● **Nella sala del Collegio Ingegneri** di Torino P.N. il prof. ing. Bertini ha tenuto una interessante conferenza su di un argomento di viva attualità: i « semiconduttori », riscuotendo unanimi applausi da parte dei numerosi presenti.

■ TRIESTE

Red.: L. De Leonardis T. 305

● **Nel mese scorso** hanno lasciato il servizio, per limiti di età, i seguenti Agenti: il Segretario Superore Fiorello Barbini della Divisione Ragioneria; l'Aiutante a.p. Angelo Ferri della stazione di Trieste C.le; l'Operaio qualificato 1.a cl. Mariano Imbesi del 1° Tronco Lavori di Trieste C.le; l'Ausiliario di Stazione Giovanni Ribera della stazione di Trieste C.; l'Aiuto Macchinista Giovanni Rosso del Dep. Loc. di Trieste C. e l'Aiutante a.p. Saverio Sebastiani della stazione di Pontebba. Vivissimi auguri di felice e lunga quiescenza.

■ VENEZIA

Red.: Cav. F. Poli T. 3209

● **Presso il Teatro Toniolo di Mestre,** alla presenza delle Autorità cittadine, sono stati premiati i seguenti Agenti ferroviari appartenenti all'Unione Donatori Autonomi del Sangue (U.D.A.S.): Carmelino Torregiani, con medaglia d'argento; Oscar Boddo, Eros Buian e Filippo Brambilla, con medaglia di bronzo; Cesino De Remigis, Elvio Graziani, Ettore Maturi, Pier Maria Pasin ed Ernesto Zanon, con attestato di benemerenza. Congratulazioni vivissime.

● **A Treviso,** alla presenza del Capo della Divisione Commerciale e del Traffico, dr. Farnararo, e di numerosi colleghi e amici, è stato festeggiato il Capo Gestione Sovrintendente e Capo Riparto Commerciale, cav. uff. Amedeo Rinaldi, che ha lasciato il servizio per limiti di età. Il dr. Farnararo, nel porgere all'« anziano della rotaia » il suo saluto, ne ha ricordato le doti di cuore, di intelligenza e di attaccamento all'Azienda. Gli auguri migliori di « Voci ».

● **Il Capo Stazione Superiore,** 1° Aggiunto di Venezia S. Lucia, Renato Gori, dopo 25 anni di permanenza nel Veneto, è stato destinato quale 1° Aggiunto alla Stazione di Firenze Santa Maria Novella. Auguri di buon lavoro.

● **Cicogna Express** Monica, al Manovale Giovanni Chieregato della stazione di Padova; Monica-Antonia, al Manovale Antonio Gobbo della Squadra Rialzo di Venezia; Ornella, al Manovale Giuseppe Pin della stazione di Spresiano. Felicitazioni e auguri.

■ VERONA

Red. Dr. R. Campagnari T. 2247

● **Il Capo Tecnico P.le** Antonio Peranzoni, dell'Officina Locomotive di Verona, è stato collocato in quiescenza dopo 45 anni di servizio, trentatré dei quali trascorsi presso la stessa Officina, dove le sue qualità professionali ed umane sono sempre state assai apprezzate. Superiori e colleghi lo hanno festeggiato calorosamente, augurandogli molti anni di serenità e salute. Auguri anche da « Voci ».

Secondo le consuetudini di molti giornali aziendali « Voci della rotaia » non uscirà in agosto. Arrivederci quindi a settembre, amici lettori.

●

Alberghi e pensioni a Lourdes

HOTEL DE ROME - Proprietario Abadie Domec - Prezzi speciali per ferrovieri e familiari - 53, rue de la Grotte.

●

HOTEL LECUYER, all'ingresso del Santuario - Hotel e locali St. Charles, 73, bd de la Grotte - Tel. 16-24.

LOURDES

VISITATE LE GROTTE DI

BETHARRAM

Scambi di ospitalità

I Ferrovieri che desiderano proporre « scambi di ospitalità » con i colleghi francesi, dovranno rivolgersi esclusivamente alla Redazione di « Voci della Rotaia » che provvederà per i contatti necessari con l'Amministrazione della S.N.C.F.

ALLA MOSTRA DEL MOBILIO IMEA - CARRARA

L. 425.000

L. 225.000

Vasto assortimento. Visitate. Sconti premio anche pagando a rate. Consegna ovunque gratuita. PARTICOLARI AGEVOLAZIONI AL PERSONALE F.S. - Chiedete catalogo VR/ 7 a colori inviando L. 200 in francobolli alla MOSTRA DEI MOBILI ETERNI IMEA - CARRARA

LE PRESENTAZIONI

La nostra chiacchierata sui vari modi di salutare si completa questa volta con un argomento che le si avvicina: le presentazioni. Capita spessissimo di dover presentare l'una all'altra due persone che non si conoscono e di essere un poco imbarazzati. Quale nominare per prima? Quando non è ammesso fare le presentazioni? Quali sono le formule più comuni?

Cercheremo dunque di rispondere brevemente a tutte queste domande.

In generale anche nel caso di una presentazione ci si comporta come per i saluti: la persona più giovane viene presentata alla più anziana, la meno importante alla più importante, l'uomo alla donna. Sarà colui a cui siamo stati presentati a porgere la mano per primo e a iniziare la conversazione.

L'uomo, quando viene presentato, si deve sempre alzare in piedi se si trova seduto, e deve togliere il cappello se ce l'ha. La donna, invece, durante la presentazione rimane seduta e porge la mano per prima.

Sono, queste, regole generalmente valide a cui fanno eccezione solamente gli ecclesiastici e le personalità di grande rilievo. In questo caso, infatti, tutti si alzeranno in piedi e, senza porgere la mano, accenneranno un atto di deferenza, un leggero inchino, o simili.

Le formule più comunemente usate le conosciamo tutti: « Signora X, conosce (oppure, posso presentarle) il Signor Y? »; « Signora X posso presentarle mio fratello (o mio marito, o mia figlia ecc.). Sarà quest'ultimo a dire il suo nome e cognome. In particolare non è molto elegante dire « Le presento la mia Signora », ma sarà molto più naturale dire sempre « mia moglie », « mio marito ».

Se si deve presentare un uomo a un gruppo di amici si pronuncerà prima il suo nome e poi quello degli altri presenti; trattandosi invece di una signora si diranno prima i nomi dei presenti e poi il suo.

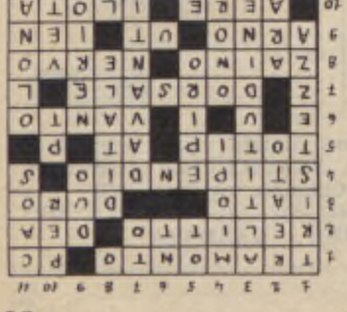
Naturalmente fra i giovani tante formalità vanno lasciate da parte; si potrà semplicemente dire i nomi delle due persone da presentare senza altre frasi, tenendo però presente anche in questo caso che è decisamente più gentile nominare prima i ragazzi.

Le presentazioni sono assolutamente obbligatorie in casa propria, oppure se ci si trova con due persone conosciute ma che non si conoscono fra loro. Le presentazioni si possono dunque fare anche per la strada a meno che non ci si fermi che per un attimo cosa che le rende del tutto superflue.

Vi sono però luoghi e situazioni in cui questo atto va lasciato da parte e cioè in chiesa, in qualunque circostanza, ai funerali e durante le visite di condoglianze.

Maria PIA

SOLUZIONE CRUCIVERBA



I modelli di Mara Bottari

L'abito da mattina in tela di cotone è di tre colori: bianco il pannello centrale, rossi i profili, blu le fasce laterali. Il dietro è tutto blu spezzato dai profili rossi che finiscono a nodo sottolineando la profonda scollatura. Bottoni bianchi di stoffa.

Abito bianco in tela di lino. Corpino aderente, scollatura con bretelline incrociate; gonna a pieghe non schiacciate. Giacchina-bolero con motivi di foglie al collo ed alle pattine ricamate a mano.

Filatelia

NOVITA' DELLA CITTA' DEL VATICANO

La dipartita del Papa Buono, SS. Giovanni XXIII, avvenuta il 3 giugno u.s., fece affluire centinaia di migliaia di cittadini e stranieri in San Pietro dove esprimevano il loro grande cordoglio per la triste perdita sfilando davanti alle Sacre Spoglie che rimasero esposte nella Basilica fino al 6 giugno.

I filatelici, dopo l'attestazione di dolore, si sono recati nei tre Uffici Postali del Vaticano ed hanno ottenuto che per tre giorni consecutivi la loro corrispondenza e le speciali buste edite per la circostanza ed affrancate con uno o due francobolli commemorativi del « Premio Balzan » (immagine del Pontefice) venissero bollate con la data del 3 giugno per ricordare la data della dolorosa scomparsa di un Pontefice che farà epoca nella storia.

Giusta la Costituzione Vaticana, il 15 giugno è stata emessa una serie speciale di tre francobolli (L. 10, 40 e 100) a soggetto unico riproducente l'insegna della Camera Apostolica.

I francobolli stessi, di formato verticale (mm. 30 x 40) sono stampati dal nostro Istituto Poligrafico su carta filigranata (chiavi decussate) in fogli di quaranta esemplari ciascuno ed il loro valore postale di affrancatura è limitato al periodo della « Sede Vacante ».

Il 25 giugno, inoltre, è stata emessa la serie di tre francobolli (L. 30, 70 e 150) per la Commemorazione dei SS. Cirillo e Metodio. Il valore da L. 30 riproduce l'immagine di S. Cirillo ed il 150 lire quella di S. Metodio, tratte ambedue dagli affreschi del 1700 della Basilica di San Clemente in Roma; mentre sul francobollo da L. 70 è riprodotta la carta geografica della Moravia, tratta da un particolare delle mappe del XVI secolo che decorono la terza loggia del Palazzo Apostolico Vaticano.

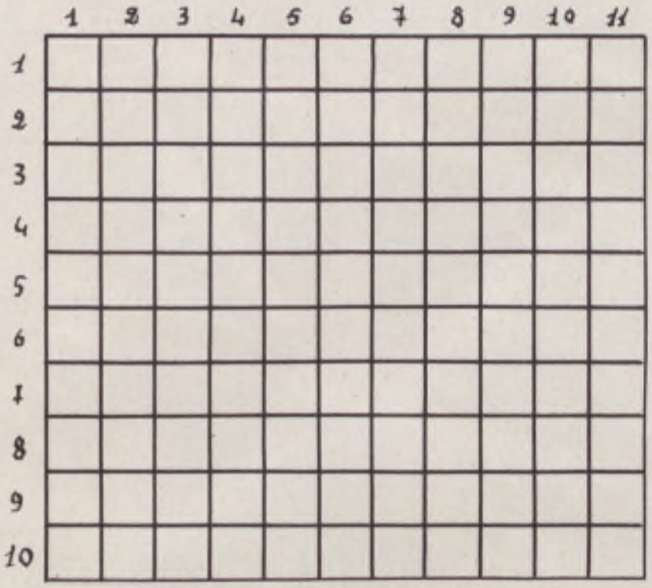
Questi tre valori hanno gli stessi dati tecnici dell'emissione descritta per la « Sede Vacante ».

POSTE ITALIANE

Il giorno 8 è stata messa in vendita la serie commemorativa della « Croce Rossa Internazionale ». I due valori (L. 30 e L. 70) sono di formato verticale (mm. 30 x 40) a soggetto uguale, riproducono un plastico di tre croci rosse poggianti sul globo

Cruciverba a schema libero

F. Muccio



Per la compilazione dello schema dovranno essere sistemate, con le definizioni, 19 caselle nere.

ORIZZONTALI: 1) Uno spettacolo bello a vedersi - Iniziali di Carlini; 2) A volte ci si può ridurre anche l'uomo - Lo era Minerva; 3) Successione di vocali - Un attributo del « gangster »; 4) Lo si aspetta sempre con impazienza; 5) Un gioco che fa vincere milioni - Ma in latino; 6) Pregio, gloria; 7) Lo è la spina... umana; 8) Bagaglio del soldato - Spesso se ne ha uno per capello; 9) Fiume dell'Italia Centrale - Congiunzione latina - Unità monetaria del Giappone (y=i); 10) Aria... poetica - Servo della Gleba a Sparta.

VERTICALI: 1) Ci tiene spesso... compagnia; 2) Infrazione al Codice Penale - Altare; 3) In montagna è notevole; 4) Sono simili... alle talpe - E' sempre sacro (tr.); 5) Iniziali dell'attore Toso - Regione della Grecia; 6) Iniziali di Taranto; 7) Torino - Precede il... dietro; 8) Indispensabile alla sartina; 9) C'è quello vocale - Nome d'uomo; 10) Segno di moltiplicazione - Pistoia - Proibizione... incompiuta; 11) Regna sovrano in diversi luoghi - Fiume della Lombardia.

Umorismo

IL BIGLIETTAIO
— Andata e ritorno?

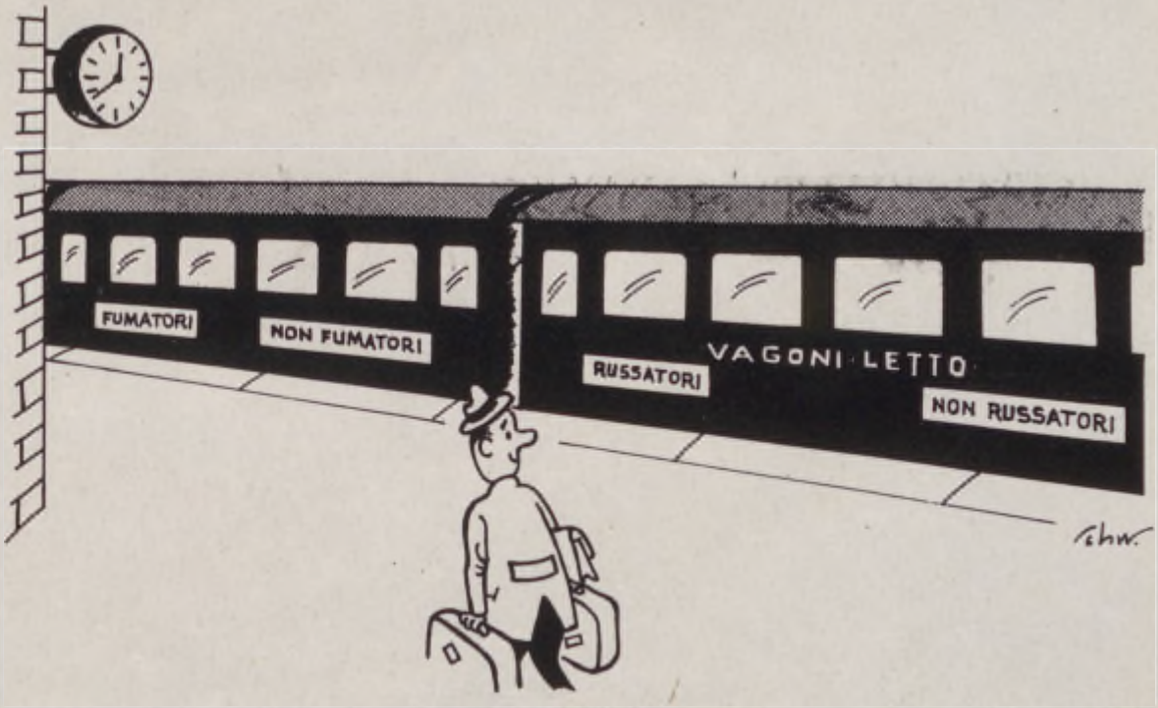
PIERINO TORNA A CASA

terracqueo, opera del Prof. Mancioli. Sono stampati su carta bianca liscia, filigrana tappeto di stelle, dal nostro Istituto Poligrafico.

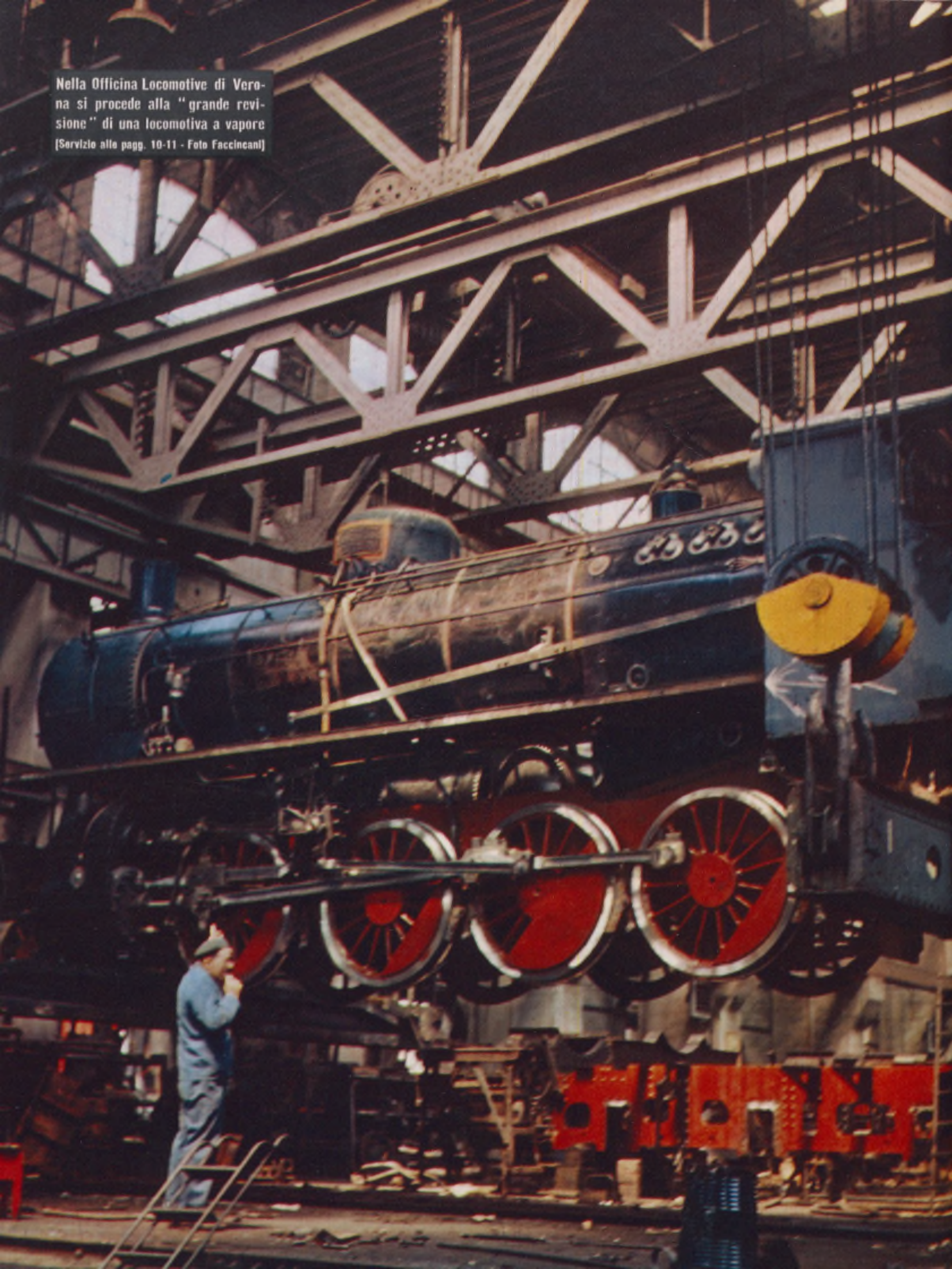
REPUBBLICA DI SAN MARINO

Il 22 giugno è stata emessa la serie molto attesa di 10 valori di posta ordinaria (L. 1, 2, 3, 4, 5, 10, 30, 60, 70 e 115) dedicata alle « Giostre e Tornei ». Tutti i francobolli del formato 30 x 40, sono stampati in fogli di 40 esemplari ciascuno a cura del Poligrafico Italiano.

Dino BONCOMPAGNI



INNOVAZIONI FERROVIARIE



Nella Officina Locomotive di Verona si procede alla "grande revisione" di una locomotiva a vapore

(Servizio alle pagg. 10-11 - Foto Faccincani)

VOCI DELLA rotaia

AMMAINA BANDIERA IN COLONIA

Anno VI - N. 8-9 AGOSTO-SETT. 1963

FRANCIA . . . . . 0,40 NF
BELGIO . . . . . 4 Fr.
SVIZZERA . . . . 0,30 Fr.

LIRE 40

VOCI DELLA rotaia

ANNO VI - N. 8-9 - AGOSTO-SETTEMBRE 1963

PERIODICO MENSILE

Sped. Abbon. Post. Gr. III

Direzione, Redazione, Amministrazione, Pubblicità: Piazza della Croce Rossa - Roma - Telefono TETI: 861.312.

Direttore Responsabile: Mario Pellegrino - **Redazione:** Alberto Ciambricco (Redattore-capo), Mario Alberto Tuninetti, Mario Casacci.

Il materiale, pubblicato o no, non si restituisce. La proprietà letteraria ed artistica è riservata. La direzione non è impegnata dalle opinioni espresse negli articoli firmati.

Stampatore: ROTOCOLOR - Via Tiburtina 1094 - Roma - Tel. 419.440. Registrato al Tribunale di Roma con D. n. 6041 del 9-11-1957.

ABBONAMENTI ANNUI

« VOCI DELLA ROTAIA »: Italia L. 400 - Francia NF 5 - « VOCI DELLA ROTAIA » e « LA VIE DU RAIL »: Italia L. 5.600 - Francia NF 30 - Belgio Fr. 435. I relativi versamenti devono essere effettuati sul C/C postale n° 1/28424, intestato a: Servizio Ragioneria F.S. - Periodico Aziendale « Voci della Rotaia » - Direzione Generale F.S. - Roma.

ALTRE PUBBLICAZIONI FERROVIARIE

BOLLETTINO FFS (Ferrovie Federali Svizzere) in lingua italiana Fr. s. 10 (L. 1515). Il relativo versamento deve essere effettuato con vaglia postale intestato alla Amministrazione di « Voci della Rotaia », Periodico Aziendale F.S. - Piazza Croce Rossa, Roma; oppure, direttamente a mezzo vaglia postale internazionale, intestato a: Segretario Generale F.F.S. Cheques Post 4950, Berna (Svizzera).

IN COPERTINA

Come ogni anno, migliaia di nostri ragazzi hanno trascorso le loro vacanze al mare e ai monti nelle Colonie gestite dalla Opera di Previdenza. Inoltre, secondo una simpatica consuetudine instaurata ormai da vari anni, si è avuto lo scambio di ospitalità con le Amministrazioni ferroviarie francese e belga: un centinaio di nostri bambini hanno trascorso la loro villeggiatura a Samoens e Bois Salève (Francia) e a Noisy à Celles (Belgio).

Nella foto: ammaina bandiera alla colonia di Ballabio.

Olivetti

Lettera 32

La corrispondenza privata scritta a macchina parla bene di voi,
parla per voi con accento preciso
ed è una cortesia verso chi legge.
Ad ogni parola la Lettera 32
dà chiarezza eleganza ordine.
Abita con discrezione la casa,
ed ognuno sa subito impiegarla.
E' un regalo che dice l'intelligenza
di chi lo fa e di chi lo riceve.
Se già non l'avete, compratela
e portatela a casa: sarà
un regalo per tutti.
Fatene dono ai più cari, ai più amici,
offritela a chi vi sta a cuore.

Lettere al Giornale

Biglietti tra moglie e marito

Egregio Direttore,

ho letto più volte su « Voci della rotaia » che alcune donne impiegate nella nostra Azienda suggeriscono di dimezzare le proprie concessioni di viaggio a favore del marito.

Dal momento che ai genitori *non a carico e non conviventi* vengono concessi 2.000 km, non sarebbe più logico proporre lo stesso trattamento a favore del coniuge convivente e non a carico?

A mio avviso, non sarebbe giusto privare noi donne, che abbiamo tutti i diritti del personale delle Ferrovie dello Stato, di metà delle nostre concessioni, quando queste vengono concesse interamente sia agli agenti e sia alle mogli che sono occupate.

Distinti saluti.

Giovanna Ricca
Div. Movimento - Milano

Una ingiustizia da sanare?

Cara « Voci »,

nel 1938, quando rivestivo la qualifica di Cantoniere, fu bandito un concorso interno per Guardamerci, al quale potevano partecipare agenti di tutti i Servizi, muniti di licenza di scuola media o titolo equipollente; avendo quei requisiti vi presi parte riuscendo vincitore. Fui assegnato alla Stazione di Fossanova; ma prima di assumere servizio chiesi di essere destinato in una stazione della linea Roma-Avezzano, in quanto erano oltre tre anni che mi trovavo in zona di malaria grave.

Mi risposero di accettare la residenza assegnatami o rinunciare incondizionatamente alla nomina a Guardiamerci: cosa che feci per non tornare in una zona malarica. Non era forse l'Amministrazione tenuta ad avvicendarmi, dopo tre anni di permanenza in zona malarica?

Non fu l'Amministrazione responsabile della mia mancata accettazione alla nomina a Guardiamerci? E non mi recò molto più danno che ad un trentanovista, per il quale si è provveduto alla ricostruzione di carriera? Penso che sarebbe opportuno intraprendere un'azione riparatrice per questi casi che costituiscono un abuso del passato regime.

Fiorello Napoleoni

Conoscere l'aria condizionata

Cara « Voci »,

ai primi di luglio viaggiavo da Venezia a Roma sulla Freccia della Laguna, un treno tra i più comodi e veloci della nostra rete. Mentre fuori la temperatura era torrida, all'interno del treno, grazie all'impianto di aria condizionata, si godeva di una confortevole frescura; all'improvviso, però, il viaggio ha registrato una spiacevole quanto imprevedibile novità: il già lodato impianto di aria condizionata non ha più funzionato e in breve un caldo soffocante è subentrato alla piacevole frescura. L'impossibilità di aprire i finestrini ha subito aggravato la situazione, sicchè il viaggio è diventato una sorta di supplizio. Ci siamo rivolti al personale di macchina, al Conduttore, al Capotreno: nessuno di loro ha saputo far niente per eliminare l'inconveniente. Ho avuto la sensazione, e con me gli altri viaggiatori, che, in realtà, non avessero le cognizioni tecniche necessarie per provvedere alla riparazione del guasto. E allora, mi chiedo, perchè l'Azienda non cura la preparazione del personale di scorta anche in questo settore? Perché non fa in modo che almeno un Macchinista o il Conduttore o il Capotreno sia in grado di riparare almeno un guasto da poco?

M. C. - Roma

Bottiglie e buona volontà

Caro Direttore,

alcuni giorni orsono, viaggiando sulla Verona-Milano, ho sorpreso un viaggiatore che gettava dal finestrino la solita, pericolosissima, bottiglietta.

Non lo avrebbe, certo, fatto se, accanto a lui, ci fosse stato il conduttore in uniforme; perché tutti conoscono il divieto... ma se ne « fregano », ed ogni tanto, il personale di linea, o gli operai delle imprese, rimangono infortunati, anche gravemente.

Per questo sono intervenuto. L'ho richiamato, con cortesia ma con molta fermezza, ed ho denunciato il fatto al conduttore di servizio, che ha verbalizzato.

Nella discussione, che, inevitabilmente, è seguita, quel viaggiatore si è giustificato, affermando di aver agito così perché *non avrebbe saputo dove mettere la bottiglietta.*

Giustificazione irrilevante, bene inteso, ma che mi ha fatto pensare che sarebbe opportuno completare i noti avvisi nei vagoni insegnando anche che è sempre possibile mettere gli oggetti, di cui ci si vuole disfare, nel portacarte del gabinetto, e consegnarli al pulitore viaggiante, dove c'è. Giro la proposta a chi di dovere.

Ma ho fatto un'altra riflessione.

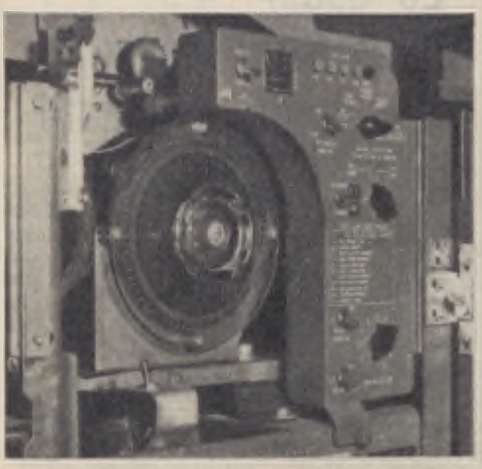
Se tutti i ferrovieri che viaggiano « in borghese » (specialmente quelli più direttamente interessati, per il particolare genere di lavoro) intervenissero, come sono intervenuto io, darebbero prova di civismo (meritevole di elogio, specie per le qualifiche più modeste), ed, in breve tempo, il viaggiatore maleducato ed incosciente, come quello citato, avrebbe sempre il timore di incorrere in sanzioni *anche se non è in vista il personale in uniforme.*

Quanti, infortuni si eliminerebbero, in tal modo?.

Giro la proposta a tutti i lettori di *« Voci della Rotaia »*, e mi permetto anche di prospettare agli Organi Dirigenti la convenienza di dare un opportuno incentivo a chi affronta le piccole (ma noiose) « grane » di un intervento del genere.

Andrea Masci
Isp. Capo Sup. Div. Lavori
Roma

ALLA RASSEGNA INTERNAZIONALE DI ELETTRONICA



AUTOMAZIONE FERROVIARIA

Lo svolgimento della X Rassegna Elettronica e Nucleare ha offerto interessanti dibattiti su temi di attualità, alcuni dei quali hanno evidenti connessioni con problemi dell'esercizio ferroviario, come sta a dimostrare l'intervento del nostro Ing. Notari, di cui riportiamo qui di seguito una sintesi.

Si tratta evidentemente di prospettive tutt'altro che immediate che richiederanno un processo di approfondimento e di decantazione attento e responsabile, in vista dei problemi tecnici, sociali ed umani che comportano, per cercare di trarre dalla automazione non solo il mezzo per conseguire una crescente produttività ma anche, se non soprattutto, gli strumenti per alleggerire la fatica, per aumentare la sicurezza ed elevare la dignità del lavoro. (N.d.R.).

Nel quadro della X Rassegna elettronica e nucleare si è svolto quest'anno al Palazzo dei Congressi dell'EUR un interessante dibattito su di un tema di singolare attualità, nell'era dell'elettronica e dell'automazione, cioè *« l'impiego delle calcolatrici elettroniche nel controllo dei processi »*.

Dal tema, se pure non esplicitamente dichiarato, traspare il concreto riferimento (confermato dalle relazioni presentate) a *processi industriali a carattere continuo*, quali, per es., nel settore petrolchimico, quelli delle raffinerie di petroli i cui impianti attingono ormai i più alti livelli di automazione configurabili nella preconizzata « Push Botton Factory » la fabbrica, cioè, a « pulsante » in cui l'intero processo produttivo, una volta *avviato*, si può evolvere secondo prestabiliti *programmi automatici* memorizzabili, nelle C.E., sistemi questi ultimi, che da qualche anno si vanno diffondendo con ritmo di progresso tecnologico, per *potenzialità di calcolo*, e capacità *logiche* e di *memoria*, sempre più accelerato, con applicazioni in ogni settore della scienza, pura e applicata, nelle tecniche della progettazione di qualsiasi struttura, statica o dinamica, nel settore amministrativo, contabile finanziario, ecc.

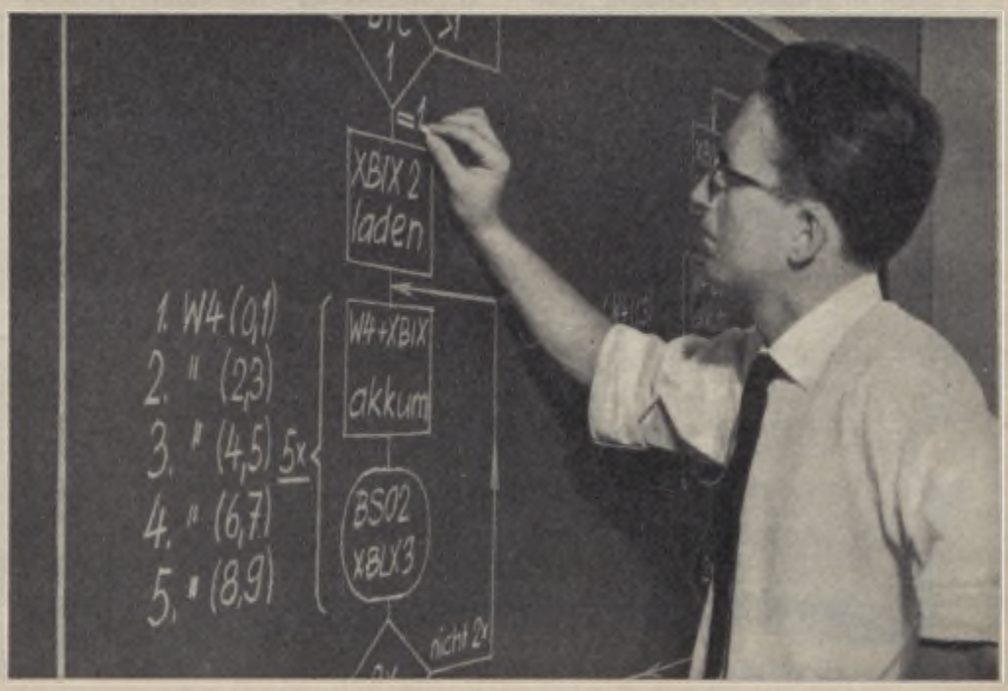
Opportuni organi di lettura automatica consentono l'*immissione* dei dati da elaborare e del relativo «programma» nell'organo centrale (aritmetico) della Calcolatrice Elettronica onde assicurare uno svolgimento operativo sequenziale conforme alle volute condizioni, garantito da un controllo continuo di fedele esecuzione. Cioè, dal *confronto* del reale andamento del processo con quello teorico di riferimento, nasce, nel sistema stesso, la *reazione* contro (e quindi proporzionale) eventuali scostamenti dai limiti di tolleranza (di fiducia) stabiliti. E' quella che viene chiamata autoregolazione del sistema in ciclo chiuso secondo il principio della *retroazione* (feed-back).

A siffatti tipi di processi continui industriali, il nostro ing. Notari, per analogia funzionale, ha inteso ricondurre quello da lui definito *processo di movimento dei treni*, esteso a maglie di linee e di nodi, e quindi all'intera rete ferroviaria, dimostrando la possibilità di analogo controllo mediante le C.E. e di autoregolazione del *sistema*, quindi dei singoli treni, in retroazione.

Considerata la peculiare caratteristica di accoppiamento meccanico veicolo-binario che i *circuiti di binario* (c.d.b.) (cioè i circuiti elettrici che utilizzano le rotaie stesse quali conduttori) hanno consentito di convertire in accoppiamento elettrico e quindi elettromeccanico, il relatore configura in quest'ultimo l'organo di *asservimento* dei convogli ad un ipotizzato vasto sistema integrato autoregolato di scorrimento attraverso Posti o Centri di Controllo (C.d.C.) a terra.

Tale sistema — costituito da veicoli-binari e C.d.C. — presenterebbe, infatti, attitudine a mantenere il permanente *collegamento informativo* per la costante *localizzazione* dei treni in linea, ed in particolare la possibilità del C.d.C. ad emettere le conseguenti istruzioni o comandi secondo le stesse correnti codificate per la trasmissione delle informazioni, che opportuni organi sensitivi a bordo della locomotiva ricevono, anche dai segnali a valle, in fase di approccio, e ripetono in cabina al macchinista affinché egli possa tempestivamente intervenire. Mancando tale tempestivo intervento gli stessi dispositivi di controllo sono in grado di intervenire (entro 2-5 sec.) con azione automatica di riduzione della velocità al limite stabilito, ovvero con arresto «rapido».

Quanto è stato realizzato recentemente sulla linea del Tokaido (Giappone), fra



AUTOMAZIONE FERROVIARIA

Tokio e Osaka, ha precisato il relatore, la più moderna ferrovia del mondo (515 km.) e di più elevato livello di automazione, a scartamento normale (1.435 mm) con trazione elettrica (25 kV = 60 Hz) ha consentito velocità prossime alla soglia di 250 km/ora col treno viaggiatori battezzato « Sogno ».

Si è posto quindi per la prima volta il problema del *segnalamento elettrico* risolto cioè attraverso organi sensitivi automatici che, indipendentemente dalla vigilanza dell'uomo confrontano costantemente (per mezzo di un regolatore elettronico tachimetrico), i valori reali con quelli normalmente ammessi delle velocità nei singoli punti; ovvero subordinati all'informazione dalla segnalazione a valle intervenendo automaticamente per il più rigoroso rispetto di regolazione.

Su impianti di linee essenzialmente metropolitane o su limitate tratte di ferrovie minerarie si è pervenuti anche alla condotta automatica di treni a velocità normali, secondo programma a schema *rigido* di percorrenza (partenza, incroci, fermate, ecc.). Sistemi che l'Ing. Notari definisce come « unimodali », cioè non suscettibili di alternativa automatica del regime di marcia programmato.

Ma la caratteristica di novità della tesi dell'ing. Notari è espressa con la adombrata possibilità di sostituire all'operato dell'uomo, sia nei Posti Centrali di Controllo a terra come, eventualmente, anche nella cabina di guida del locomotore, la *« capacità logico-operativa »* della C. E. ai fini del *controllo* della velocità: «controllo » che, secondo l'etimologia del termine anglosassone, significa *regolazione*.

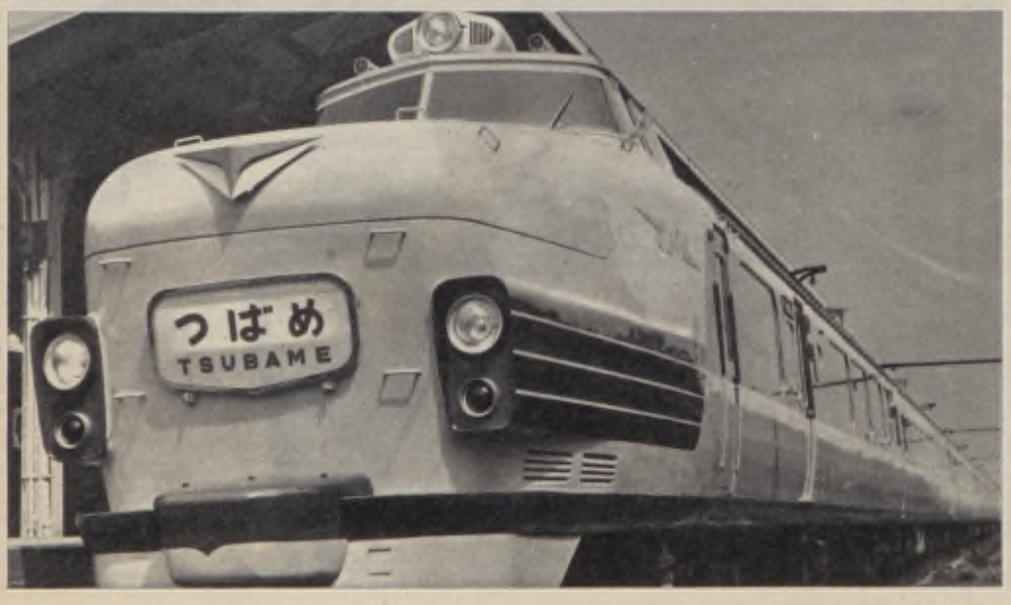
Obiettivo, quest'ultimo, che implicito nelle richiamate realizzazioni tecniche, si proietta secondo prospettive di più ampie possibilità di programmazione, in quanto, dal programma *rigido* consentito dalle prime, si passa ad una intera gamma, variamente estesa, di programmi automatici di *regimi di marcia* e di *itinerari*, secondo sistemi cioè che egli chiama «plurimodali », in contrapposto a quelli che ha definiti « unimodali ».

Possibilità quindi di *elaborare serie di programmi in sequenza prioritaria*, (cioè in ordine di successiva utilità) secondo procedimenti di *ottimizzazioni* condotti con la metodologia scientifica della *Ricerca Operativa*, e possibilità di selezione, e perciò di scelta, del *programma ottimo* relativo al regime di marcia corrispondente.

Sistemi elettronici di *controllo* il cui dominio potrebbe estendersi da quello dei grandi piazzali di stazione, quali: Milano, Roma, ecc., fino ai C.d.C. (baricentri di traffico) di intere maglie di linee e di nodi. Nel primo caso sostituendosi agli attuali Apparati Centrali Elettrici a Itinerari (ACEI) con più ampia possibilità e rapidità di comandi combinatori (riducendosi i tempi operativi in sistemi elettronici, nel rapporto 1/1000, rispetto a quelli elettromagnetici tradizionali), corrispondenti ad altrettanti itinerari che i treni, secondo l'ordine sequenziale di *occupazione* dei connessi circuiti di binario, possono scegliere aprendosi automaticamente la via; nel secondo caso sostituendosi interamente all'uomo (quale Dirigente Centrale regolatore oggi telefonicamente collegato con le stazioni dislocate lungo gli itinerari dei treni) per divenire un *Posto Centrale Operativo* con funzione di programmazione e *controllo imperativo* sui treni circolanti nella giurisdizione del sistema al quale sono tutti asserviti tramite il collegamento indissociabile veicolo-binario e la permanente informazione nella localizzazione rispettiva.

I *vantaggi* attesi da tali auspicati — se pure graduali e coordinati — progressi tecnologici, che meno limitati mezzi finanziari potranno consentire, appaiono indubbiamente rilevanti, se *valutati nel loro insieme*, cioè: in ordine all'accresciuto livello di sicurezza conseguibile nella circolazione dei treni e nel lavoro; all'alleggerimento, *per fatica fisica e mentale*, derivante dalla più elevata funzione di supervisione della fedele risposta dei dispositivi automatici ai comandi; alla possibilità, quindi, di conseguire una più elevata produttività non tanto intesa a provocare una riduzione del personale quanto mirante ad una riduzione degli orari di lavoro, specie per gli agenti impegnati nei più delicati settori del Movimento, sia in macchina che a terra.

Incremento compensativo, questo, che possa consentire all'Azienda un *effettivo incremento della produttività globale*, cui corrispondano cioè *minori costi per unità prodotta* del trasporto: obiettivo divenuto altresì *indifferibile condizione* per la competitività e la sopravvivenza economica, nel quadro dei trasporti nazionali nonché europei nella spirale di attuazione del Mercato Comune.



Lo scalo di Genova Sestri passaggio obbligato

Genova Sestri, agosto

Incastrato tra una congerie d'impianti industriali, che vanno dagli enormi altiforni dell'Italsider ai pontili giganti e alle gru dei cantieri navali Ansaldo, Genova Sestri è un tipico scalo merci: i treni della riviera dei fiori vi sfrecciano a libero transito e solo quelli in servizio locale, tra Genova e Savona, raccolgono i viaggiatori della periferia di ponente che raggiungono per lavoro le due città liguri e fanno ritorno la sera.

Per contro lo scalo è il passaggio obbligato delle ingenti quantità di materiali in arrivo ed in partenza per i grandi complessi siderurgici e navali: un traffico ingente ed in continuo aumento che ha imposto un adeguato ammodernamento dell'impianto.

I lavori, iniziati lo scorso anno, sono in parte ultimati, in parte in via di realizzazione.

A Genova Sestri, si registra oggi un movimento giornaliero di 500 carri per il trasporto annuo di 670 mila tonnellate di lamierino e altro materiale nonché di 280 mila tonnellate di profilati di acciaio e ghisa per conto dell'Italsider e dei cantieri Ansaldo.

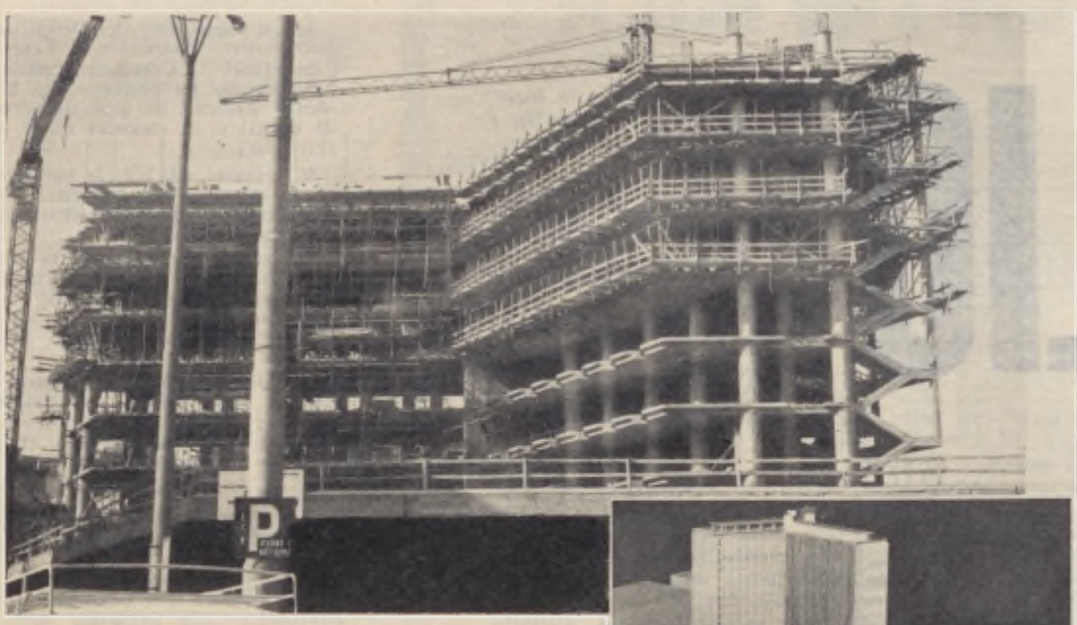
Tale movimento di materiale si svolge ora con snellezza e celerità, grazie all'ampliamento e all'ammodernamento dei raccordi, in tutto dodici, colleganti la stazione anche con l'Ansaldo S. Giorgio, la Società Piaggio, la Nuova S. Giorgio, le Officine fondiarie liguri e il Mercato ortofrutticolo del Comune di Genova.

La spesa per le opere di rammodernamento dello scalo, che comprendono anche un apparato di sicurezza ACEI in corso di realizzazione, ammonta a circa un miliardo e 200 milioni di lire.

Vi sono compresi il raddoppio della lunghezza di otto binari, la costruzione di due cavalcavia per l'eliminazione di antichi passaggi a livello, l'allargamento generale dei raccordi e il rifacimento di un'ala del Fabbricato Viaggiatori in cui sono stati pure sistemati un nuovo spogliatoio per il personale, nuovi servizi igienici e un grande magazzino bagagli a velocità accelerata.

Lo scalo ammodernato ed ampliato mantiene il passo con l'intensificata produzione industriale degli stabilimenti che lo circondano; oltre al traffico col porto di Genova e l'entroterra, da Genova Sestri partono tra l'altro numerosi treni merci giornalieri per Torino Dora, che riforniscono la FIAT, e per Novi Ligure dove la Italsider ha installato nuovi altiforni.

Aurelio BATTAGLIA



Si sta completando la nuova Napoli Centrale

La nuova stazione di Napoli Centrale, entrata in esercizio con i suoi impianti fondamentali due anni or sono, viene completata gradatamente in tutte le altre parti, fabbricati e locali previsti dal progetto definitivo, predisposto dal Gruppo Architettura del Servizio Lavori.

A ritmo accelerato procedono in questi mesi anche i lavori per il completamento del grattacielo e della cosidetta « proboscide », costituita da una grande pensilina di approccio che dalla tettoia principale della stazione si insinua verso il centro della Piazza Garibaldi per circa 150 metri. Essa viene costruita in parte con strutture di cemento armato ed in parte con tettoie di ferro e alluminio e consentirà ai viaggiatori in arrivo ed in partenza di raggiungere comodamente i mezzi pubblici che già si attestano al centro della detta Piazza, accanto a marciapiedi « a pettine », secondo le varie correnti di traffico. Il costo di questa opera è di 950 milioni di lire, anticipate dalla Cassa per il Mezzogiorno.

Il grattacielo, alto sedici piani, sorge al lato nord della grande tettoia. Esso avrà una base a stella con tre punte a 120 gradi, ognuna delle ali sarà lunga circa 32 metri e larga m. 12,50. Una rampa con ingresso dal Corso Meridionale consentirà alle auto di arrivare al primo piano dell'edificio, cioè a quota 8,15, alla stessa quota della pensilina, dove verrà attrezzato un posteggio di un'area di circa due mila metri quadrati. Al piano terra, un grande padiglione consentirà la decorosa sistemazione di molti servizi accessori interessanti gli utenti: un bar, un ristorante., il deposito bagagli, un ufficio postale, ecc. Questo edificio sarà destinato in parte ad uffici ferroviari ed in parte ad albergo.

Attualmente procedono alacremente i lavori per completare il rustico: si è giunti a quota 44,40, cioè al decimo solaio, utilizzando una media di 90, 100 operai al giorno. Per il complesso dei lavori sono stati già stanziati tre miliardi e 131 milioni di lire, ma per completare l'opera ci vorranno altri due miliardi e 687 milioni di lire, secondo le proposte finora predisposte dagli organi competenti.

A Vichy i ferrovieri ex-combattenti

Ha avuto luogo a Vichy il Congresso nazionale della Union Sud-Est des Anciens Combattants des Chemins de Fer, al quale ha partecipato, su invito, una rappresentanza del nostro Comitato nazionale ferrovieri ex-combattenti, costituita dal dr. Scodellari, delegato nazionale, dal dr. Manchisi, segretario generale, dal dr. Manganelli, delegato compartimentale di Napoli, dal cav. Minardi, presidente della sezione di Milano e dal sig. Caso, presidente della sezione di Como.

A coronamento dell'incontro, le due Organizzazioni hanno deciso di realizzare subito i « gemellaggi » tra le sezioni combattentistiche ferroviarie di Milano e Lyon, di Torino e Chambery, di Como e Vichy, di Mantova e Nevers, di Bussoleno e Saint Jean de Maurienne.

I rappresentanti italiani hanno infine invitato i commilitoni francesi al loro Convegno nazionale, che avrà luogo nel prossimo anno.

Il plastico di Wuppertal alla FdL

Nel Padiglione F.S alla Fiera del Levante sarà presentato per alcuni giorni il plastico di Wuppertal, uno dei più impegnativi lavori del modellismo ferroviario europeo. Il plastico valica per la prima volta i confini della Germania, grazie al vivo interessamento della Federazione Italiana di Modellismo Ferroviario presieduta dal celebre cantante Gino Bechi. Fra l'altro, durante il viaggio di trasferimento il plastico verrà presentato al pubblico in alcune delle più importanti stazioni della nostra rete. Nella foto il Padiglione F.S., alla Fiera del Levante.

25 LUGLIO FESTA PER 170 MILA

E' tornata la nostra festa. Ma il lavoro non concede soste: ancora una volta abbiamo potuto vedere intorno a noi, alle celebrazioni di questa manifestazione annuale, solo una esigua minoranza degli appartenenti alla nostra grande famiglia. Certo, sarebbe bello e augurabile tenere una grande assise cui fossero fisicamente presenti tutti i ferrovieri d'Italia. Più volte ci siamo chiesti se questo non sarebbe davvero possibile, almeno in quell'annullamento ideale delle distanze offerte dai moderni mezzi di comunicazione e di collegamento: la radio e la televisione. Abbiamo pensato, che so, a un discorso pronunciato dal Ministro o dal Direttore Generale, che ci trovasse tutti contemporaneamente ad ascoltarlo, magari nei posti di lavoro o nelle nostre case.

Ma anche così, quanti sarebbero gli assenti? Quanti sarebbero i ferrovieri impegnati sui treni, sulle linee, sugli impianti? La risposta è semplice: molti, moltissimi, la maggioranza.

Una volta di più appare evidente che l'unico possibile punto d'incontro collettivo è nella dinamica stessa del nostro lavoro. Noi siamo insieme, siamo uniti, siamo vicini in questo avvicendarsi dei turni della nostra quotidiana fatica: un impegno solidale che corre da un capo all'altro della rete, per assicurare la continuità della nostra opera.

Saranno sempre relativamente pochi, dunque, i ferrovieri fisicamente presenti alle cerimonie del giorno di S. Cristoforo.

Ma la nostra festa deve soprattutto implicare un sentimento corale di soddisfazione, di solidarietà, una partecipazione spirituale collettiva. Un po' come se tutti ascoltassimo una stessa sinfonia scandita dal battito dei convogli sui giunti delle rotaie, tessuta dal sibilo delle locomotive dal ticchettio dei telegrafi dalle mille voci che si incrociano sulle pensiline delle grandi stazioni.

Solo così non ci saranno assenti alla nostra festa. La dinamica del nostro lavoro è anche la dinamica dei nostri spiriti: ogni convoglio in corsa sui binari ritesse interrottamente la trama che lega l'impegno di 170.000 ferrovieri.

Roma

Il Ministro dei Trasporti e dell'Aviazione Civile Sen. Guido Corbellini, è intervenuto alla celebrazione della «Giornata del Ferroviere». Alla cerimonia erano presenti tra gli altri anche Mons. Cunial ed il sottosegretario On. Cappugi.

Il Ministro ha pronunciato un discorso ed ha ricordato che questa è la quinta volta che la manifestazione si ripete, continuando una tradizione iniziatasi nel 1959, e rappresenta un incontro tra tutti i ferrovieri nel corso del quale si rende omaggio alla memoria di quanti hanno perduto la vita nell'adempimento del dovere, si onorano i mutilati e gli invalidi per cause di servizio e si festeggiano gli anziani manifestando loro tutta la riconoscenza per il lavoro svolto a favore dell'Azienda.

Il Ministro ha concluso dicendosi certo che i ferrovieri consapevoli dell'importanza della loro funzione, seguiteranno a collaborare, nel senso più alto della parola, per il conseguimento degli obbiettivi fissati dal piano di ammodernamento e potenziamento delle Ferrovie dello Stato, poiché il progresso dell'Azienda ferroviaria è indispensabile allo sviluppo del Paese. Prima del ministro avevano preso la parola Mons. Cunial, vice Gerente di Roma e Arcivescovo titolare di Soteropoli, il vice Direttore Generale Dott. Santoni Rugiu, il Direttore Compartimentale di Roma Ing. Gervasio e i rappresentanti del personale.

La cerimonia si è conclusa con la consegna di tre «distintivi d'onore» ed i relativi brevetti ai feriti e ai mutilati; sette brevetti ai congiunti dei deceduti per cause di servizio e undici diplomi con medaglia d'oro di «anziano della rotaia» ai ferrovieri che nel periodo 26 luglio 1962 - 25 luglio 1963 hanno compiuto 35 anni di lodevole servizio.

Ancona

In un capannone del Deposito Locomotive, Padre Oddo Tesei, Cappellano Compartimentale F.S.-Onarmo ha celebrato la S. Messa. Presenti un gran numero di agenti e di autorità civili e ferroviarie.

Al termine dell'officio ha preso la parola l'ing. Borducci il quale ha tratteggiato il significato della manifestazione.

Ha avuto inizio quindi la cerimonia per la consegna degli attestati di benemerenza alle vedove di Agenti caduti in Servizio e agli «Anziani della Rotaia».

Al termine, autorità e convenuti si sono portati nel luogo ove due lunghe file di alberelli indicano e ricordano coloro che caddero nel compimento del dovere.

Bari

Come negli anni precedenti è stata celebrata la V Giornata del Ferroviere alla presenza delle Autorità civili, militari, religiose e ferroviarie.

La cerimonia si è svolta in due tempi: la S. Messa e la benedizione del «Parco della Rimembranza» alla Squadra Rialzo e la consegna dei brevetti alle famiglie dei Caduti ed agli Anziani della Rotaia, dopo il discorso commemorativo tenuto dal Direttore Compartimentale, ing. Cossu, nel salone del Dopolavoro ferroviario.

Analoghe cerimonie si sono svolte a Lecce, Brindisi, Taranto, Potenza, Foggia, Termoli, Barletta, S. Severo, Rocchetta S. Antonio, Cerignola Campagna.

Bologna

Fra folte rappresentanze di autorità locali e di ferrovieri, la ricorrenza di S. Cristoforo è stata celebrata in molti impianti.

La manifestazione principale ha avuto luogo a Bologna C.le con la benedizione degli alberi-ricordo e la celebrazione della S. Messa da parte di sua S. E. il Vescovo di Albenga, Mons. Gilberto Baroni, mentre un quartetto di ferrovieri eseguiva scelte musiche.

Dopo il discorso di circostanza il Direttore Compartimentale ing. Robert, ha consegnato i distintivi e gli attestati di benemerenza, in tutto 30. La cerimonia si è conclusa con un vermouth. I festeggiati sono stati portati in gita al bacino di Suviana, dove hanno poi trascorso alcune ore serene fra le conifere che contornano il bel lago.

Cagliari

Dopo la Messa celebrata in un capannone delle officine locomotive, e la benedizione delle piantine messe a dimora in memoria dei ferrovieri caduti sul lavoro, si è svolta al teatro Adriano la cerimonia ufficiale, cui è seguita la premiazione del

SAN CRISTOFORO NEI COMPARTIMENTI

concorso per le stazioni fiorite (premiati n° 51 ferrovieri) e la consegna dei diplomi agli « Anziani della Rotaia ».

Sono intervenuti il Prefetto Pandozj, i rappresentanti delle maggiori autorità regionali e cittadine e numerosi ferrovieri con le famiglie.

Il Direttore Compartimentale ing. Petruzzi, ha messo in luce il significato della festa che vuole esaltare in particolare l'impegno che i ferrovieri hanno sempre posto nell'adempire il loro delicato ed importante servizio.

Ha preso poi la parola il Prefetto Pandozj che, vivamente applaudito, ha simpaticamente elogiato l'attività e lo spirito di dedizione dei ferrovieri sardi.

Firenze

La Giornata del Ferroviere si è aperta con l'inaugurazione della nuova Cappella della stazione di Firenze S. Maria Novella, alla quale l'Arcivescovo Mons. Florit ha impartito la benedizione alla presenza del Sindaco, prof. La Pira, di altre autorità cittadine, del Direttore Compartimentale, ing. Cavagnaro, e di una folla di ferrovieri. Dopo la Messa, officiata da Mons. Florit, le autorità e gli invitati si sono portati alla saletta presidenziale della stazione, dove il Direttore Compartimentale ha pronunciato un discorso di circostanza. Successivamente sono stati consegnati i distintivi d'onore ai congiunti di otto caduti sul lavoro a tre dipendenti mutilati e ad altri quattro feriti. Ha avuto pure luogo la consegna dei distintivi d'anzianità a sette ferrovieri.

Genova

Officiata dal Cappellano Compart.le, don Macchia, è stata celebrata una Messa in suffragio dei caduti sul lavoro negli impianti di Genova Terralba. Ha quindi avuto luogo la benedizione dell'albero ricordo dedicato al Macchinista 1ª classe Antonino De Montis rimasto folgorato durante una manovra.

Alla presenza delle Autorità cittadine, il Direttore Comp.le ha proceduto alla consegna dei diplomi e distintivi nei locali del Dopolavoro Ferroviario di Genova Centro.

Milano

Nella «Giornata del ferroviere» si è svolta a Palazzo Litta, nel teatro del Dopolavoro, la cerimonia della consegna dei distintivi, delle medaglie e dei diplomi a sette anziani della rotaia, a cinque vedove di caduti in servizio, a quattro invalidi per servizio. Confortata dalla partecipazione di un numeroso stuolo di Agenti e familiari, la manifestazione ha visto presenti tutti i dirigenti le Divisioni e le unità consorelle.

Il Direttore Compartimentale, ing. Mario Forte ha illustrato, con un intervento particolarmente applaudito, il significato della « Giornata ».

Frattanto, presso gli Impianti avevano luogo le cerimonie della posa delle targhe-ricordo sugli alberi dedicati ai Caduti in servizio.

Napoli

La Giornata del Ferroviere è stata solennemente celebrata nelle stazioni di Napoli Centrale, Nocera Inferiore, Minturno e Cancello ove sono stati messi a dimora otto alberelli in memoria di altrettanti ferrovieri caduti sul lavoro, nel corso dell'anno 1962.

A Napoli, presenti la Autorità civili e militari, è stata celebrata una Messa, in memoria dei caduti, dal Cappellano Comp.le, don Biagio Scarpati, mentre il significato della cerimonia è stato illustrato dal Direttore Compartimentale, ing. Bastianelli, e dal Sig. Caneschi, Presidente dell'Associazione Nazionale Famiglie Caduti sul Lavoro-Sezione di Napoli.

Nel corso delle cerimonie, sono stati consegnati attestati a due mutilati in servizio: Filippo Cascone e Filippo D'Amico.

Palermo

A Palermo la manifestazione ha avuto un particolare rilievo per l'intervento di S.E. il Cardinale Ernesto Ruffini, Arcivescovo di Palerno e delle massime Autorità ferroviarie, Civili e Militari del capoluogo, nonché di un folto numero di ferrovieri.

Il Cardinale, che ha officiato la S. Messa e benedetto i mezzi di trasporto su rotaia e su strada, ha voluto sottolineare il valore della festività mettendo in rilievo l'opera piena di pericoli e di responsabilità dei ferrovieri; un'opera, ha soggiunto l'Eminentissimo Presule sempre guidata dalla fede.

Il Direttore Compartimentale ing. Rizzo, al termine della Messa, ha ringraziato il Cardinale, per la particolare benevolenza che ha sempre dimostrato per i ferrovieri.

La manifestazione si è conclusa con la consegna dei distintivi d'onore e dai premi ai vincitori del « Premio di poesia Conca d'oro 1963 ».

Reggio Calabria

Le cerimonie della Giornata del Ferroviere, svoltesi nei locali del D.L., hanno riunito, a fianco dell'infaticabile Direttore Compartimentale ing. Abbrignani, funzionari, agenti, anziani della rotaia, vedove e congiunti dei Caduti in una manifestazione di fratellanza e di amore.

Presenti tutte le rappresentanze delle Autorità Civili e Militari.

Ha celebrato la S. Messa il Cappellano Comp.le Padre Bassi.

Torino

Anche quest'anno il 25 luglio, festa di S. Cristoforo, è stata solennemente celebrata nel Compartimento di Torino la « Giornata del Ferroviere ». Su un altare improvvisato nel Deposito Locomotive di Torino Smistamento è stata officiata dal Cappellano Compartimentale una Messa in suffragio di tutti i ferrovieri scomparsi.

In apertura di cerimonia ha parlato ai convenuti il Direttore Compartimentale ing. Funghini.

Nel Parco della Rimembranza sono stati benedetti gli alberelli piantati a ricordo dei ferrovieri deceduti per cause di servizio.

Distintivi e brevetti sono stati poi consegnati ai familiari dei « Caduti sul lavoro », agli invalidi per servizio ed agli anziani con più di trentacinque anni di servizio.

Trieste

Anche quest'anno, nella ricorrenza di S. Cristoforo, l'Arcivescovo Monsignor Santin ha celebrato la S. Messa nella Cappella della Stazione di Trieste C.le.

All'alta Autorità ecclesiastica è stato fatto omaggio, da parte dei ferrovieri, della stessa medaglietta che nell'occasione ricevono gli anziani della rotaia: un segno di devozione e di riconoscenza per l'assistenza morale e religiosa che il Presule ha sempre offerto alla grande famiglia ferroviaria.

Infine, nel teatro del Dopolavoro Ferroviario si è svolta la cerimonia della consegna dei diplomi agli anziani della rotaia.

Venezia

Anche a Venezia, la ricorrenza di S. Cristoforo è stata solennizzata con la tradizionale « Festa del Ferroviere ». Dopo la celebrazione della Messa nella galleria di testa della stazione di S. Lucia, il Cappellano Compartimentale ha proceduto alla benedizione degli alberi che ricordano i Caduti per cause di servizio. Quindi, nella sala del Compartimento, il Direttore Compartimentale, ing. Aldo Zannini, ha pronunciato un discorso di circostanza ed ha consegnato i distintivi e i diplomi ai feriti per cause di servizio e agli Anziani della Rotaia.

Verona

A Verona sono stati degnamente commemorati tutti i ferrovieri caduti sul lavoro, ai quali venne dedicato in passato l'albero-ricordo.

Dopo la cerimonia religiosa, corone di alloro sono state deposte a cura dell'Azienda e dell'Associazione Nazionale Mutilati, Invalidi e famiglie caduti delle F.S.. Infine, il Direttore Compartimentale ing. Rossetti ha ricordato con commosse parole lo spirito di sacrificio che accompagna ogni giorno il lavoro dei ferrovieri, e quindi ha proceduto alla consegna dei diplomi e distintivi d'onore a 4 anziani, 2 mutilati e 1 ferito

A Mantova è stata accesa davanti agli alberi-ricordo una lampada votiva in ferro battuto, costruita dai ferrovieri di quella città

UIC

PUNTO D'INCONTRO DEL MONDO

Sulle rive della Senna a poca distanza dalla Torre Eiffel, è ormai da qualche mese in piena attività la nuova sede dell'Unione Internazionale delle Ferrovie (U.I.C.)

Un chiaro e snello edificio di dieci piani, in un'ampia e suggestiva zona non lontana dal centro storico della capitale, concepito e realizzato secondo linee ispirate a criteri di grande attualità in campo urbanistico e che ben s'intona con altre vicine, notevoli realizzazioni architettoniche, quali il palazzo dell'UNESCO, la Casa della Radio e il palazzo di Chaillot, sede delle Nazioni Unite, ospita la nuova sede dell'UIC.

La vecchia sede di rue de Prony era ormai divenuta insufficiente ai compiti sempre più estesi e al crescente sviluppo delle attività dell'UIC, creata 40 anni or sono per iniziativa della Francia, sotto l'egida della Società delle Nazioni e che raggruppa oggi 64 amministrazioni ferroviarie appartenenti ai cinque Continenti. E appunto per dare all'Unione una sede più adatta al suo ruolo e alle sue funzioni che fu decisa la costruzione di quella attuale, cui hanno concorso finanziariamente — insieme all'UIC — undici amministrazioni ferroviarie.

Inaugurata nel maggio scorso alla presenza di numerosissime autorità della politica, della cultura e della tecnica della capitale francese e con l'intervento dei più alti rappresentanti delle Amministrazioni ferroviarie di tutto il mondo, la bella realizzazione ha riscosso unanimi consensi ed apprezzamenti per l'estetica moderna e funzionale e l'arredo dei vari locali, elegante ed accogliente nella sua razionale semplicità.

L'imponente edificio comprende essenzialmente, al piano terra, un ampio e luminoso salone di ricevimento, tre sale di riunione equipaggiate con dispositivi di sonorizzazione e traduzione simultanea in quattro lingue; bar e sala di soggiorno al primo piano; locali di lavoro e di segretariato delle Conferenze al secondo piano; piccole sale di riunione al terzo e gli uffici del Segretariato permanente ai piani superiori.

Oltre alla partecipazione finanziaria cui si è accennato, per far fronte alle spese di costruzione, quasi tutte le Amministrazioni ferroviarie che fanno parte dell'UIC hanno voluto sottolineare con una simpatica ed originale iniziativa il significato di stretta e fraterna comunione, non solo di interessi, che l'organizzazione, e per essa la sede comune, rappresenta, offrendo dei doni in natura di grande valore, tipici delle risorse dell'arte e dell'artigianato dei rispettivi Paesi, che hanno contribuito a caratterizzare piacevolmente gli interni dell'edificio. Le F.S. hanno donato 200 mq. di marmo pregiato utilizzato per il rivestimento delle pareti del salone al piano terra.

Si è detto più avanti dello sviluppo crescente delle attività dell'UIC e invero dal lontano 1922, anno della sua fondazione, essa ha via via ampliato la sua funzione di coordinamento e di propulsione della collaborazione internazionale delle amministrazioni ferroviarie, fino ad abbracciare attraverso una complessa ed efficace articolazione pressoché tutti i numerosi organismi che operano in questo settore.

Se, infatti, all'origine della collaborazione delle ferrovie vi fu la necessità di rendere possibile e pratico il traffico internazionale attraverso la soluzione di problemi tecnici riguardanti l'esercizio e la costruzione del materiale rotabile, siamo oggi in una fase caratterizzata dalla ricerca del rendimento ottimo e delle soluzioni dei problemi economici comuni alle varie amministrazioni e ciò ha portato a un rafforzamento delle attività dell'U.I.C..

I diversi organismi specializzati operanti sul piano in-

ternazionale (Union de Wagons Union des Voitures et fourgons, Comité International des Transports par Chemin de fer, ecc.) hanno infatti concluso un accordo che conferisce all'U.I.C. un ruolo di coordinamento, di impulso e di rappresentanza degli interessi delle ferrovie sotto la direzione dei Direttori Generali delle varie Amministrazioni.

In particolare, per quanto concerne la struttura e l'attività interna dell'U.I.C. è stata incoraggiata la creazione di Uffici Speciali che, pur facendo parte organicamente dell'U.I.C., sono dotati di larga autonomia e di organi direttivi propri. Tali sono: lo Ufficio Prove e Ricerche (O.R.E.), il Centro di Informazione e di Pubblicità delle Ferrovie Europee (C.I.P.C.E.), l'Ufficio Internazionale di Documentazione (B.D.C.) ecc.

Inoltre, sempre nell'ambito dell'U.I.C., sono stati di volta in volta creati dei raggruppamenti ristretti per lo studio e la ricerca di soluzioni di importanti problemi internazionali aventi carattere concreto e ben delimitato. Questa formula si è dimostrata particolarmente feconda ed ha condotto ad alcune notevoli realizzazioni quali il Pool dei carri Europ, l'Interfrigo, l'Europabus e i Trans Europ Express.

Ci sembra pertanto interessante, a conclusione di questa nota, accennare rapidamente alla struttura organizzativa dell'U.I.C.

Essa ha un presidente che dura in carica due anni (attualmente è il Sig. Gschwind, presidente delle Ferrovie Federali Svizzere) e un Segretario Generale (dal 1° gennaio 1961 nella persona di M. ARMAND, presidente onorario della S.N.C.F. di recente nominato Accademico di Francia). Massimi organi dell'U.I.C. sono l'Assemblea Generale e il Comitato di Gestione. La prima è costituita dai membri dell'U.I.C. e in seno ad essa ogni amministrazione dispone di un numero di voti proporzionali ai chilometri di linee in esercizio; il secondo è formato dai più alti Dirigenti di 14 amministrazioni europee, tra le quali le F.S., ed ha fra i suoi compiti essenzialmente quello di assicurare l'attuazione delle decisioni di carattere generale.

Organo permanente dell'U.I.C. è il Segretariato Generale, che provvede a far fronte ai compiti derivanti dalla complessa attività coordinatrice ed animatrice dell'Unione.

Di fondamentale importanza, nel settore degli studi, sono le sue otto commissioni specializzate:

1ª — Traffico viaggiatori; 2ª — Traffico merci; 3ª — Finanze, contabilità e statistica; 4ª — Esercizio; 5ª — Materiale e Trazione; 6ª — Studi generali; 7ª — Impianti fissi; 8ª — Questioni giuridiche.

Una commissione speciale si occupa dello studio dei problemi relativi all'applicazione dell'aggancio automatico al materiale rotabile.

Recentemente, l'U.I.C. ha voluto intensificare la sua funzione di informazione e di documentazione, ma soprattutto di stretta e feconda collaborazione, attraverso la creazione di un « Forum » aperto alle Ferrovie di tutto il mondo, punto di incontro di idee e di esperienze le più diverse, al quale tutti potranno conferire e attingere nel reciproco interesse.

Esso avrà soprattutto il compito di aiutare le amministrazioni ferroviarie dei paesi in via di rapido sviluppo, fornendo loro ampie informazioni sulle soluzioni adottate e ormai collaudate da una lunga esperienza, così come sulle tecniche più avanzate o in corso di studio.

V. C.

Le fotografie mostrano esterno ed interno della nuova sede dell'UIC a Parigi. La medaglia qui sotto è stata coniata in occasione dell'inaugurazione.

FERROVIARIO

La scomparsa di Mons. BALDELLI

S.E. Mons. Ferdinando Baldelli, Vescovo Titolare di Aperlo, era il fondatore e Direttore Generale dell'Opera Nazionale Assistenza Religiosa Morale Operai (ONARMO). Nel 1950 aveva iniziato nella nostra Azienda un'opera di apostolato tra i lavoratori, le Comunità di lavoro e le famiglie, curata dai Cappellani e dalle Assistenti Sociali.

In tutti questi anni era stato molto vicino ai ferrovieri, interessandosi con affettuosa sollecitudine ai loro problemi e riscuotendo ovunque una calda simpatia. Il suo ultimo colloquio con i ferrovieri è avvenuto il giorno prima della sua scomparsa, allorché ha celebrato la Messa al Deposito Locomotive di Roma San Lorenzo.

Questa singolare circostanza ci lega ancor più alla memoria di Mons. Baldelli, ci fa sentire ancor più vicino la nobile figura di questo sacerdote che seppe dar vita feconda alle nuove forme di apostolato.

I BINARI NEL MONDO

ITALIA

IMPIANTO PER LA PESATURA ELETTRONICA DEI LOCOMOTORI

Le officine « Ansaldo San Giorgio » hanno installato nel loro stabilimento di Cornigliano un impianto a celle gravimetriche con rivelatori di deformazione a resistenza elettrica variabile per la pesatura elettronica, asse per asse, dei locomotori. Avvalendosi di opportuni dispositivi si può anche ottenere il peso gravante sulla sola ruota destra di un asse, quello gravante sulla sola ruota sinistra, quello totale e la differenza dei pesi gravanti sulle due ruote. L'impianto serve in particolare a rilevare il peso gravante sull'asse in funzione di determinati spostamenti verticali (per esempio nelle prove di molleggiamento).

UN NUOVO TIPO DI RINCALZATRICE

La «Matisa» ha presentato recentemente in Italia un nuovo tipo di rincalzatrice meccanica munita di dispositivo per rialzamento e allineamento del binario. Essa può essere impiegata per l'ordinaria manutenzione anche indipendentemente dal dispositivo anzidetto, essendo munita di teste di rincalzatura. Allorché viene usata per lo scopo per cui è stata fondamentalmente studiata, e cioè rialzare, allineare e calzare il binario, essa impiega un'ora per rimettere a posto 150-250 metri di linea. Tutte le operazioni sono comandabili da un uomo solo.

LOCOMOTIVE ITALIANE PER L'ESTERO

Le Ferrovie dello Stato cilene hanno ordinato recentemente a Ditte italiane 34 locomotive del tipo Co Co. Esse saranno fornite dalla « Marelli » e dalla « Breda elettromeccanica ». Le macchine, a 6 assi motori, sono alimentate a C.C. 3.000 V e sviluppano una potenza di 3250 km/h, il peso in assetto di marcia è di 135 t e lo scartamento di 1.676 mm. La prima unità del gruppo è già in servizio sulla linea Santiago-Valparaiso per il rimorchio di treni viaggiatori veloci e merci pesanti, su tratte che raggiungono anche pendenze del 27 per mille. Sempre la «Marelli» ha in corso una fornitura di 280 locomotive Diesel-elettriche all'Argentina; si tratta di macchine CoCo con motori Fiat da 770 e da 1.000 kw.

ESTERO

AUSTRIA: I TRASPORTI PER I GIOCHI OLIMPICI INVERNALI

L'intenso traffico al quale si dovrà far fronte durante i prossimi giochi olimpici invernali a Innsbruck obbliga le Ferrovie Federali Austriache a prendere varie misure sulle linee afferenti a tale stazione e, in particolare, a riorganizzare completamente il traffico delle merci che faceva capo all'importante nodo ferroviario. Per i viaggiatori i treni regolari saranno rinforzati e, tanto dall'estero che dall'interno del paese, saranno messi in circolazione per Innsbruck molti treni speciali e supplementari. Le Ferrovie Federali Austriache hanno anche in animo l'esecuzione di numerosi lavori per potenziare la linea di Karwendel e per poter disporre di binari supplementari di ricovero in varie stazioni. E', poi, in via di completamento la costruzione di un nuovo fabbricato viaggiatori a Seefeld, mentre prosegue alacremente la posa in opera di vari apparati centrali e l'ammodernamento di tutti gli impianti di sicurezza. Infine, dalle stazioni di Innsbruck le Ferrovie Federali e le Poste austriache metteranno in servizio circa 25 torpedoni per condurre atleti e spettatori sui luoghi in cui si svolgeranno i giuochi; ciò rende necessario l'ammodernamento della stazione per torpedoni di Innsbruck e richiede la costruzione di una piccola stazione provvisoria per il traffico stradale all'ovest del villaggio di Axam: anche questi lavori saranno realizzati al più presto.

BELGIO: NUOVO TIPO DI CARROZZA-BUFFET

La SNCB ha messo in servizio, su vari treni internazionali, 12 carrozze di Ia classe parzialmente trasformate in carrozze-buffet. Degli 8 scompartimenti di tali carrozze, tre sono stati trasformati in una elegante sala per consumazioni — illuminata da lampade a fluorescenza — mentre un quarto scompartimento attiguo è stato trasformato in dispensa con attrezzatura modernissima. Il mobilio del salone comprende 3 tavoli a 4 posti e 4 tavoli a 2 posti per complessivi 20 posti. I sedili, di color rosso, sono pratici e comodi e spiccano piacevolmente sulla decorazione nera e bianca delle pareti.

GERMANIA: NESSUNA FRONTIERA PER LE NUOVE LOCOMOTIVE TETRACORRENTE

Le Ferrovie Federali Germaniche prevedono di costruire delle locomotive a quattro sistemi di corrente che dovrebbero essere pronte per la metà del 1966 e che saranno dapprima assegnate alla regione Colonia-Aquisgrana. Queste locomotive circoleranno in Olanda (che utilizza corrente continua 1.500 V), nel Belgio (corrente continua 3.000), in Francia (25.000 V, 50 periodi) e, ovviamente, in Germania (che utilizza, come la Svizzera e l'Austria corrente alternata 15.000 V, 16 2-3periodi). Le nuove locomotive,

Porto Said: ingresso al canale di Suez.

che probabilmente faranno parte della serie E 211, saranno proviste di quattro motori a corrente ondulata. Esse riceveranno l'energia sia direttamente dalla linea di contatto sia, per la corrente alternata, attraverso un raddrizzattore speciale montato sulla locomotiva. Le D.B. utilizzeranno a questo scopo dei raddrizzatori-semiconduttori la cui applicazione costituisce una rivoluzione tecnica. Esteriormente la nuova locomotiva somiglierà molto a quelle della serie E 10, già esistenti in gran numero e, come quelle, potrà circolare alla velocità massima di 150 km/h; la sua potenza sarà di 2.700 kw, ossia 3.700 cav.

INGHILTERRA: AUTOMOBILISTI E SCOOTERISTI SI RIPOSANO IN TRENO

Le ferrovie britanniche hanno ripristinato per la stagione estiva 1963 il treno per il trasporto d'automobili tra Londra, il nord-est dell'Inghilterra e la Scozia, il quale comprende carrozze ordinarie, una carrozza ristorante e i carri a doppio ponte per il trasporto della automobili. L'ora di partenza da Londra è stata scelta in modo da permettere ai conducenti di evitare gli ingorghi di traffico nel centro della città. Questo servizio è a disposizione non soltanto delle persone che vanno in vacanza in Scozia, ma anche di quei viaggiatori che si recano o provengono dal nord dell'Inghilterra. A Newcastle esiste la coincidenza con i battelli per e dalla Norvegia. Dopo la sua introduzione stagionale, nel 1960, l'« Anglo-Scottish Car-Carrier » ha trasportato oltre 10.000 automobili, cosa che prova la sua popolarità. Anche gli scooteristi in vacanza possono riposarsi in treno: le ferrovie della Regione Est, ad esempio, accordano una facilitazione ai conducenti che desiderano utilizzare il treno mattutino « Talisman » da Londra ad Edimburgo. Per il trasporto di andata e ritorno del conducente e della sua motoretta si deve pagare un prezzo speciale di otto sterline. Le motorette sono trasportate in un bagagliaio riservato e scaricate direttamente sui marciapiedi di stazione. Il ritorno può essere effettuato dal lunedì al venerdì, nelle due settimane che seguono quella del viaggio di andata.

VITTORIOSA LA GUERRA AL GREMBIULE DELLE MISS DEGLI UFFICI D'INFORMAZIONE

Le impiegate degli uffici viaggi della ferrovia metropolitana hanno vinto la loro « guerra del grembiule ». Le *miss* che ogni anno rispondono alle domande poste loro da più di un milione e mezzo di londinesi, porteranno d'ora innanzi eleganti uniformi. Si tratta di un abito a giacca che porta su ogni risvolto l'emblema dei Trasporti Londinesi ricamato in argento; d'una camicetta bianca e d'una gonna azzurra di gabardine.

REPUBBLICA ARABA UNITA': PONTE GIREVOLE SUL CANALE DI SUEZ

Le Ferrovie Egiziane hanno ordinato la costruzione di un ponte girevole che sarà il più grande del mondo. Esso sarà formato da due mensole che avranno una lunghezza di m. 82,20; il suo sviluppo complessivo sarà di 315 metri; unirà le due sponde del canale di Suez.

U.R.S.S.: LA PIU' GRANDE LOCOMOTIVA DIESEL-IDRAULICA

Le ferrovie sovietiche metteranno tra breve in servizio una locomotiva Diesel-idraulica della potenza di 4.000 cav., che è da ritenersi la più grande che esista al mondo. Le caratteristiche principali del mezzo sono: scartamento 1524 mm; rodiggio C' C'; motori diesel 2 (Maybach MD 870); potenza nominale 2x2.000 cav; cambio « Mekydro » K 184 u; lunghezza m. 22,980; altezza m. 4,550; larghezza m. 3,010; peso in servizio 123 t; velocità massima 160 km/h; sforzo di trazione all'avviamento 40,6 t. La locomotiva è attrezzata in modo da rendere possibile la guida di due locomotive accoppiate da un unico banco di comando.

ARNI

il fatto del mese

Una favolosa valigia, contenente brillanti, orologi, collane e bracciali per un valore di circa 30 milioni, di proprietà dello sceicco Ahmed, sovrano del Qatar, scomparsa misteriosamente da un vagone letto partito da Venezia per Ginevra, ha messo in subbuglio lo scorso mese le polizie svizzera e italiana e l'Interpol. La sparizione della valigia era stata rilevata all'arrivo del sovrano arabo in terra Svizzera e si riteneva che i gioielli fossero stati sottratti da qualche ladro internazionale durante il viaggio. Uno degli addetti al seguito dello sceicco, che aveva in consegna il prezioso carico, sporgeva infatti denuncia alla polizia svizzera che provvedeva ad avvertire anche l'Interpol.

Dalle indagini effettuate in Italia si è venuto ben presto a scoprire che la valigia non era stata rubata ma soltanto... dimenticata proprio nella vettura letto occupata dal personale al seguito del sovrano arabo. Infatti, il conduttore della Compagnia dei Vagoni Letto, Mario Levi, l'aveva rinvenuta mentre stava effettuando un giro di ispezione negli scompartimenti dopo che gli occupanti erano scesi. Il Levi, l'aveva consegnata alla dogana di Domodossola per il seguito di competenza. Sono stati appunto gli agenti della tributaria di questa città che hanno provveduto infine a restituire i gioielli allo sceicco.

Al.

nuovi rotabili F. S.

Il materiale rotabile del parco F.S. continua a rinnovarsi. Anche nel mese di giugno e luglio è entrato in servizio sulle nostre linee un numero notevole di rotabili nuovi, dei quali diamo, qui di seguito, l'elenco dettagliato:

- **4 locomotive elettriche, gr. E. 646;**
- **2 locomotive Diesel, gr. 341;**
- **7 locomotive Diesel, da manovra, gr. 141;**
- **4 automotrici termiche, gr. ALn. 668;**
- **2 treni per servizi suburbani, gr. ALe-Le-Le 803;**
- **7 carrozze serie ABz;**
- **21 carrozze serie Bz;**
- **45 carri chiusi standard, serie F;**
- **118 carri refrigeranti standard, serie Hg.**
- **216 carri ad alte sponde standard, serie L;**
- **13 carri pianali per trasporti pesanti, serie Poz;**
- **23 carri pianali serie PPo;**
- **13 carri pianali serie PP.**

G. G.

LUIGI IEZZI

sistemi nuovi per tempi nuovi

E' stato detto che: « la ferrovia non sopporta la mediocrità!». Riconosciuta come ben fondata questa affermazione, cosa sarà della ferrovia fra pochi anni, quando alla richiesta di intelligenze e braccia, unica risposta sarà il silenzio?

Il problema è generale, non solo ferroviario: anzi, viene avvertito, prima di tutti, dai settori del lavoro privato. E la nostra Azienda ne sa qualche cosa, se è vero che anche per le opere appaltate vengono da più parti segnalati ritardi e difficoltà, per via degli ostacoli incontrati dalle Ditte appaltatrici in fatto di personale.

Se questo accade per i privati, per i quali è più agile e facile la manovra di certe leve, ovviamente la stessa cosa si ripete con maggiore frequenza e intensità per una Azienda di Stato, costretta al rispetto di una rigida legislazione in materia di assunzioni.

Ora, da quello che se ne sente e se ne legge, gli iniziati a questi problemi sembrerebbero essere legione (sindacalisti, giornalisti, esperti di economia del lavoro) e tutti hanno soluzioni da suggerire.

Abbiamo però il dubbio che le soluzioni suggerite siano tutte, diciamo così, un po' troppo « matematiche » per cui diventano di difficile o quanto meno lenta accessibilità, mentre i tempi hanno preso a correre a ritmo viepiù accelerato.

Al lume della presente situazione ci sembra che un po' di empirismo (tanto favorevolmente sperimentato dagli anglosassoni), assieme ad un pizzico di fantasia (e noi latini dovremmo averne da vendere), potrebbe soccorrere alla bisogna per trovare soluzioni un tantino meno buone dell'ottimo, ma ottime perché tempestive.

La strada migliore in questi casi consiste nel favorire il dialogo, nel senso che i problemi del lavoro debbono cessare di essere dibattuti esclusivamente nell'ambito di comitati ristretti o di circoli di « iniziati », come abbiamo già detto. Ognuno che sia lavoratore deve sentire il problema e deve essere invitato a portare la pietruzza della propria esperienza. Siamo certi che l'ora è matura per iniziare una tale politica, per cui non dovrebbe essere difficile attraverso il vaglio delle idee migliori, trovare la soluzione empirica capace di portare i rimedi atti ad acquietare il « grido di dolore » che da più parti si leva.

UNA ESPERIENZA DELLA T.W.A.

Le assunzioni, è noto, salvo quelle dei periodi postbellici, sono sempre state effettuate per pubblico concorso, per soddisfare da un lato tutti i dettami dell'ordinamento della Pubblica amministrazione garantendo dall'altro la necessaria selezione, favorita una volta dall'alto numero degli aspiranti.

I tempi sono però mutati e ne è segno il fatto che per l'assunzione di qualche categoria di personale qualificato si è proceduto decampando dai sistemi tradizionali. Per quanto riguarda l'Azienda F.S. in particolare, l'esperimento in corso per specializzare ingegneri in senso ferroviario, e incoraggiarli, ponendoli nelle migliori condizioni per partecipare con successo ai pubblici concorsi, ne è una ulteriore riprova.

Dunque sistemi nuovi per tempi nuovi.

Ciò premesso, ci pare pertanto utile rendere nota una esperienza vissuta da vicino, i cui principi informatori e risultati volentieri sottoponiamo al giudizio dei lettori, per le considerazioni del caso.

Or sono circa tre anni che per iniziativa del suo dinamico ed entusiasta direttore di Roma, Mr. Chambers, la Trans World Airlines pose in esperimento un sistema di assunzione del personale i cui criteri, opportunamente adattati, ci sembrano senz'altro meritevoli di attenzione anche da parte degli organi responsabili di un grosso organismo industriale quale in effetti le F.S. sono.

Si era constatato che quasi mai i nuovi assunti, ancorché muniti di adeguati titoli di studio, erano in grado di dare appieno il loro contributo di lavoro se non dopo un paio di anni di pratica professionale arricchita da costosi corsi di istruzione.

Di fronte a tale realtà Mr Chambers pensò che tanto valeva migliorare un poco i corsi stessi chiamando a frequentarli, senza alcun rapporto di impiego, giovani sedicenni da istruire ad hoc al posto di elementi di nuova assunzione, visto che questi, per lungo

tempo dal momento dell'assunzione, mostravano di possedere la qualifica di impiegati solamente agli effetti delle spese di personale.

Fu calcolato che gli stipendi risparmiati sarebbero stati più che sufficienti per una più efficace organizzazione dei corsi, consentendo anzi una economia effettiva, cui si poteva aggiungere, fatto più rimarchevole, un guadagno dal punto di vista sociale, consistente nella possibilità di utilizzare due anni in più della vita dei giovani prescelti (A questo proposito, non è da dimenticare che alla già lamentata scarsezza di mano d'opera qualificata si aggiungerà presto la penuria quantitativa delle forze di lavoro comunque utilizzabili).

Con riguardo a tutte queste considerazioni i giovani vennero prescelti dopo una visita attitudinale, tra ragazzi di sicuro comportamento scolastico appartenenti a famiglie numerose o disagiate, fra orfani ed altre categorie meritevoli di riguardo, con ciò ovviando anche alla possibile perdita di energie potenziali che, per mancanza di mezzi economici, quasi sicuramente non avrebbero avuto modo di maturare.

Esami di concorso: un gruppo di candidati affronta la prova scritta.

UN ESPERIMENTO RIUSCITO

Si partì in definitiva dall'idea di arrivare alla formazione di impiegati pronti per l'utilizzazione anziché di diplomati che tutto sanno dei libri e poco della vita.

Per tal fine furono istituiti corsi generali di preparazione comune e corsi specifici per i vari settori di utilizzazione, il tutto integrato da visite ad impianti sia in Italia che all'estero, da riunioni conviviali, da lezioni di educazione civica, da conferenze e da tutta un'altra serie di iniziative atte a creare nei prescelti uno spirito di corpo ed un sentimento di attaccamento e gratitudine verso la Compagnia così intenso da garantire per il futuro un rendimento sicuro ed appassionato.

Né, con riferimento a quanto detto, fu trascurato l'aspetto psicologico del problema.

Trattandosi di giovani che lasciavano la scuola tradizionale di tipo nozionistico per entrare direttamente nella scuola della vita, la loro naturale curiosità ed ansia del nuovo venne esaltata con iniziative davvero originali.

Selezionati in base agli studi compiuti per diverse destinazioni finali, a tutti venne comunque data la qualifica di « cadetto », l'obbligo di una uniforme sobria e simpatica ad un tempo, ed anche un modesto soldo a ricompensa delle operazioni effettivamente espletate, sia pure a titolo di addestramento.

L'esperimento è stato condotto a termine or fa circa un anno e tutti, diciamo così, sono stati promossi « impiegati » a pieni voti, con viva soddisfazione dell'ideatore Mr. Chambers.

Ciò, come è ovvio, ha reso possibile l'immissione nei diversi posti di giovani diciottenni che hanno potuto iniziare la loro attività con la competenza di anziani, provvisti in più di una carica d'entusiasmo e di attaccamento che non può assolutamente riscontrarsi nei nuovi assunti, i quali anzi perdono di solito durante i primi anni quel poco di carica che avevano agli inizi: per chi esce dalla scuola credendo di saper tuto è sempre mortificante, infatti, accorgersi che invece nulla sa ancora della vita.

Traendo il necessario sugo da queste poche note, non è chi non veda quanti dei nostri ragazzi potrebbero essere utilmente preparati alla stessa maniera.

Basti pensare quanti sono gli orfani di nostri agenti caduti ogni anno nell'adempimento del dovere.

INIZIATIVA DA IMITARE

Ciò premesso, per riguardo alle vigenti disposizioni, è un vero peccato che all'Azienda non sia data nemmeno la possibilità di copiare, sia pure con cautela, esperimenti che hanno già avuto il crisma del successo.

Meditiamo su quante spese vengono sostenute per bandire pubblici concorsi che non danno più i risultati di una volta, mentre molte energie potenziali, che aspettano solamente di essere coltivate, vengono lasciate languire.

Ci rendiamo conto che altro è parlare di una Compagnia quale è la T.W.A. ed altro è parlare delle F.S.; ma questo spetta ai tecnici della materia, anche perché sappiamo che non è facile generalizzare a tutti i livelli della multiforme attività richiesta delle ferrovie, quella indovinata iniziativa. Siamo convinti però che per molte qualifiche il sistema potrebbe andare e che per riuscire occorre almeno provare.

Si cerchi quindi di individuare quali categorie possono essere più interessate ad una tale forma di assunzione, e quali dovrebbero essere i programmi d'insegnamento più adatti, e probabilmente molte delle attuali difficoltà di reclutamento potranno essere in gran parte sormontate, soddisfacendo in pari tempo a motivi di alto ordine sociale. Attingendo a serbatoi di energie quasi intatte che aspettano solo di essere sbloccate dal loro stato di compressione, si darà modo a molti giovani sprovvisti di mezzi di avviarsi ad un lavoro qualificato.

Luigi JEZZI

ALL'OMBRA DEL CUPOLONE

ROMA S. PIETRO STAZIONE DI CONFINE

di FAUSTO CINCOTTI

La piazza sembra il centro di un grosso borgo: case piuttosto basse, alberi e siepi, rumori smorzati, una stazioncina stinta e semideserta. All'interno, sotto la pensilina, si respira a pieni polmoni, come in campagna. Il verde di Villa Abamelek digrada fin sulla scarpata, dalle colline soffia una leggera brezza che agita le foglie e completa la suggestione: non sembra di essere a Roma. Eppure, siamo all'ombra del Cupolone: Roma S. Pietro è infatti la stazione ferroviaria italiana di confine col Vaticano.

Un raccordo di 626 metri la unisce alla piccola stazione al di là delle mura vaticane . Il confine ferroviario effettivo è segnato dal grande arco ricavato nelle mura, dove scorrono i due battenti del grosso portone di ferro che si apre e richiude al passaggio di ogni treno. La stazioncina del più piccolo Stato del Mondo ha, da parte sua, esclusive funzioni di scalo merci: il suo personale svolge solo attività amministrative, non possedendo il Vaticano veicoli propri. L'esercizio ferroviario è perciò devoluto allo Stato italiano e in definitiva al personale di Roma S. Pietro. Una Convenzione Ferroviaria, stipulata tra la Santa Sede e l'Italia il 20 dicembre 1933, regola questi rapporti, perciò si comprende come essa sia un po' il decalogo dei ferrovieri al di qua delle mura. Essi dedicano più del 40% del loro lavoro ai rifornimenti vaticani, il resto riguarda il normale servizio viaggiatori e merci della linea Roma-Viterbo: 25 treni al giorno.

Antonio Pontrandolfi, titolare di Roma San Pietro, nel suo ufficio

Il sovrintendente della C.d.V. al Servizio Merci, Comm. Ricci, ci ha confermato che l'approvvigionamento del Vaticano viene, nella sua totalità, effettuato per ferrovia. Non basterebbe spazio ad elencare tutte le merci che passano da Roma S. Pietro per essere inoltrate in Vaticano: dal grano (per il cui rifornimento si tocca la punta massima di traffico: due, trecento carri in un mese) a tutti i generi alimentari; dalle apparecchiature tecniche per la stazione radio, alla carta per la stampa dell'« Osservatore », dal materiale da costruzione al legname, ai tabacchi, ai liquori (per non parlare dei doni inviati da fedeli di tutto il mondo al Santo Padre). Un certo movimento c'è anche in uscita: a volte è un mosaico che va ad una chiesa, a volte sono libri e giornali che la Biblioteca vaticana invia un po' dovunque, perfino i bagagli della diplomazia sono spediti per ferrovia.

Abbiamo detto che le merci arrivano tutte a Roma S. Pietro. Qui, fra carri completi e collettame si forma ogni giorno una tradotta, che il carrello di manovra s'incarica di portare oltre le mura leonine. Per consuetudine di cortesia, che il Servizio Merci della C.d.V. ha sempre mostrato di gradire, lo sdoganamento avviene al di là delle mura e non, come disponeva la Convenzione, in territorio italiano. Vale a dire che a Roma S. Pietro si preparano gli svincoli, mentre

le relative operazioni sono perfezionate in Vaticano. Il nostro dirigente « scarica » giornalmente le merci (peso e importo) in un bollettario e il tutto viene contabilizzato mensilmente.

Per rendersi conto dei complessi rapporti commerciali che intercorrono fra la Santa Sede e le F.S., vediamo quanto spende in un mese il Vaticano per i suoi rifornimenti effettuati per ferrovia. Prendiamo il mese di luglio di quest'anno. In Vaticano sono entrati 97 carri. Le prime spese che incontriamo sono quelle dette per « prestazioni », comprensive delle tasse di manovra e spese di tradotta anche per l'uscita dei carri vuoti, più il nolo per la sosta di tutti i carri entrati nella C.d.V. (30 lire a carro per ogni ora di sosta). A queste bisogna naturalmente aggiungere le spese di trasporto, più quelle di spedizione per il sia pur piccolo movimento d'uscita che, come già si è detto, non manca mai. Per il mese di luglio 1963, dunque, il Vaticano ha pagato alle Ferrovie un totale di 5.394.170 lire.

E' facile capire come tutto qui sia in un certo senso condizionato dalla vicinanza del Vaticano, anche i desideri del personale. La nostra stazione, dicono gli agenti, ha un valore di rappresentanza ch'è impossibile ignorare: il continuo confronto con la stazione entro le mura, che Pio XI ebbe a definire « la più bella del mondo », è a tutto nostro svantaggio. Il fabbricato viaggiatori di Roma S. Pietro sembra avere urgente bisogno d'una ripulitura generale. Questo forse potrà dispiacere ai tanti uomini di cinema e ai registi della televisione, che in questa piccola stazione « fin de siècle » hanno sempre trovato lo scenario ideale per i loro film. Cambiata l'indicazione del nome, ecco infatti la stazione di Milano Nord per « Addio alle armi » bella e pronta, così come quella di Borgo Vistola che servì alla partenza delle nostre truppe ne « La grande guerra », oppure lo struggente, melanconico sfondo del televisivo « Romanzo d'un maestro » che non ebbe quasi bisogno di ritocchi. Ma il tempo corre e così come s'è sentita l'esigenza di riammodernare gl'impianti tecnici (si sta infatti provvedendo al rinnovamento dell'apparato centrale), si dovrebbero ripitturare le facciate, gli ambienti, riverniciare i legni. Mancano alcuni servizi essenziali, come lo spogliatoio e il lavatoio per i manovali. Manca, sia pure temporaneamente, l'orologio di Stazione. Da mesi se n'è andato. Doveva tornare più bello ed efficente di prima, ma ancora non si vede. I viaggiatori dell'Aurelia, intanto, fanno dell'ironia su questa stazione ferroviaria senza orologio.

Uno dei quadri del capostazione-pittore

Però, ed è questo uno dei lati più interessanti della visita a Roma S. Pietro, gli stessi viaggiatori si fermano ammirati davanti all'ufficio del capostazione, chiedono il permesso d'entrare, vogliono congratularsi con lui: perché hanno visto uno spettacolo veramente insolito per una stazione ferroviaria. Le pareti della stanza sono tappezzate di "oli" piccoli e grandi: oltre le più famose piazze romane, ecco diverse angolazioni della stazioncina, ecco i vari panorami circondanti il Vaticano, e ritratti familiari e Santi e Cardinali. Lo stesso nome sotto tutti i quadri: Antonio Pontrandolfi. E' lui, il capostazione principale, titolare di Roma S. Pietro, l'uomo che passa la vita « tra paletta e pennello ». Giornali e riviste si sono occupati di lui, del suo « realismo impressionante », della sua « pittura boldiniana ». In seguito a una mostra al Collegio Nazareno, un suo grande ritratto di Pio XII si trova ora in Vaticano; nel maggio scorso un quotidiano romano gli dedicava un servizio su tre colonne.

L'arte, e chi sa cosa vuol dire dirigere una stazione lo capirà facilmente, è comunque un aspetto marginale della sua giornata. Magari sembrerà strano, ma le maggiori soddisfazioni gli sono derivate proprio dal duro, puntiglioso lavoro di capostazione, ch'egli, pur lusingato dai successi artistici , non ha mai cessato d'amare e mai pensato d'abbandonare. Per il « servizio encomiabile » in occasione della traslazione della salma di S. Pio X a Venezia, egli ha ricevuto nel 1959 una medaglia d'argento dalla Santa Sede. E poi c'è stato il più straordinario avvenimento della sua vita: l'onore di dare la partenza al treno che portò in pellegrinaggio a Loreto ed Assisi il « Papa buono ». A coronamento d'una lunga carriera all'ombra solenne della « grande Fabbrica », infine, ecco giungergli la Commenda dell'Ordine di San Silvestro firmata dal Cardinale Cicognani.

Incontri alla « frontiera »

Da vent'anni ai piedi dell'Argentario

UN TRENO ASPETTA...

Tra un groviglio di sterpi e di erbacce, tutto ammantato di ruggine, un vero, un vecchio treno aspetta invano, da venti anni, il segnale di partenza...

Orbetello, agosto

Dei miei purtroppo fugaci ritorni sulla vecchia *grossetana* da quando, giovane sottocapo, vi prestai servizio all'epoca della malaria nera e delle locomotive e vapore, questo è stato certamente il più lieto e spensierato.

Niente trasferta, niente ordini, niente treni. Soltanto dieci giorni di congedo insperato, acciuffati per i capelli grazie alle acrobazie (in questo periodo!) dell'ottimo segretario di stazione.

Questa mattina, parentesi turistica, siamo giunti prestissimo ad Orbetello. In pochi minuti «Dosolina», la docile *millecento* del mio vecchio amico, ci ha portato dal *camping* dove siamo in vacanza presso Talamone alle rive dei suggestivi stagni cerulei, alle falde dell'Argentario.

Lasciando sulla destra il Parco della Rimembranza nel luogo stesso dove nel '33 partirono per la leggendaria trasvolata atlantica gli S 55 del generale Balbo, attraversiamo un grande portale spagnolo con gli stemmi di Aragona e di Castiglia e ci inoltriamo verso Porto Ercole sullo stretto istmo artificiale, costruito da non so quale granduca, fiancheggiando i binari arrugginiti della vecchia ferrovia secondaria Orbetello-Porto S. Stefano, oggi sostituita da autoservizio.

Il mio amico, anche lui ferroviere, buon conoscitore e studioso di questi luoghi, mi fa da guida. C'è, infatti, anche qui, come in ogni angolo di questo nostro incomparabile Paese, qualcosa da scoprire.

Credete che il nome di Argentario derivi da ricchi giacimenti del pregiato minerale? Niente affatto. Il nome ha tutt'altra origine: sembra che nell'epoca romana il promontorio fosse possedimento dei Domizi-Enobardi (la famiglia di Nerone) i quali erano in Roma *argentari* cioè banchieri.

Un sole luminoso, un mare dall'incredibile azzurro, fanno da cornice a Porto S. Stefano mentre due antiche fortezze, imponenti e sinistre, montano la guardia all'incantevole insenatura di Porto Ercole, ricordando la potenza militare degli spagnoli che intorno al '600 possedevano su questa costa del Tirreno lo *Stato dei Presidi*.

Presso il porto, nella *Cala Galera*, ci mostrano il luogo dove, nel 1609, fuggiasco ed arso dalla febbre, moriva il grande Caravaggio.

Sulla via del ritorno sostiamo ad Orbetello, presso la stazione della vecchia ferrovia secondaria. E' qui che il caso ci riserberà una gradita sorpresa, che la nostra passionaccia di turisti e di fotografi in cerca di *soggetti* troverà una delle sue grandi occasioni.

Sul piazzale esterno sono allineati alcuni moderni autobus, c'é la biglietteria, la sala di attesa, una piccola folla di viaggiatori che attendono la *corsa*. Ma tutto è sulla strada, *al di fuori* della Stazione. E dentro?

Ci presentiamo ad un cortese impiegato, un signore di mezza età dall'aria un po' triste (forse da giovane era un capo stazione della ferrovietta col suo bravo berrettino rosso).

Attraversiamo un ufficio polveroso, qualche porta sconnessa, ed eccoci sul piazzale interno, sui binari.

Triste e patetico spettacolo per noi, uomini della rotaia: fuori della stazione la vita, attiva e pulsante; qui, un silenzio totale una immobilità assoluta. Non più ansimare di locomotive e nuvolette bianche di vapore che si levano al cielo in segno di saluto, non più trillare di fischietti e tintinnare di martello e vocio di viaggiatori! Silenzio, soltanto un desolato silenzio. Sul secondo binario, tra un groviglio rovente e scomposto di sterpi e di erbacce, tutto ammantato di ruggine, c'è un treno. Un vero, un vecchio treno che aspetta da venti anni il segnale di partenza.

In questa stazione la vita si è fermata esattamente venti anni orsono quando, nel '43, un massiccio bombardamento nemico (la ferrovia requisita dai tedeschi trasportava materiali bellici) distrusse gli impianti e si dovette sospendere l'esercizio. Proviamo, in certo senso gli stessi sentimenti che ispirano Pompei, Ercolano e le necropoli etrusche, quel profondo e commosso smarrimento che prende nel constatare come in un certo luogo, in un dato istante, la vita si è fermata di colpo. Ci avviciniamo al convoglio. In testa c'é una locomotiva BORSIG costruita a Berlino nel 1909 (la Belle Epoque!), seguono il bagagliaio e le vetture a *terrazzini*, gli agganci sono *fatti* (come diciamo noi in gergo).

Ma quando si parte? Dov'é il capo stazione? Il personale, i viaggiatori? No, non si partirà mai. Una mano sacrilega ha aperto il portello della camera a fumo quasi a strappare il cuore della vecchia macchina, i rovi spinosi si intrecciano tra i raggi delle ruote e attraversano la cabina di manovra, le lucertole si scaldano al sole d'agosto sulle lamiere schiodate e rugginose.

Ma il vecchio treno aspetta ancora, non si è accorto del tempo che è passato; nessuno ha pensato di portarlo via, di demolirlo. Aspetta il personale di servizio, i giovanotti allegri in paglietta e bastoncino di bambù alla *Charlot*, le belle toscanine formose e loquaci che vanno al mare in cerca di marito, portandosi dietro la fonovaligia a carica coi dischi a 78 giri di Rabagliati e del Trio Lescano.

Di ritorno al *camping* sono un po' stanco. Mi addormento sulla sedia a sdraio sotto i pini e sogno Caravaggio che abbozza sulla tela una sua inedita *natura morta:* IL TRENINO DI ORBETELLO.

Domenico LOFFREDO

Notiziario di Villa Patrizi

AL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Il Consiglio di Amministrazione dell'Azienda, riunitosi sotto la presidenza del Ministro dei Trasporti e della Aviazione Civile, sen. prof. ing. Corbellini, ha deliberato l'effettuazione di numerosi importanti lavori ed approvato molteplici forniture di mezzi e materiali, per un importo complessivo di circa 37.500 milioni di lire.

Da segnalare:

— il raddoppio della sede del binario fra le stazioni di Verbicaro e di Belvedere Marittimo, della linea Battipaglia-Reggio Calabria;

— la costruzione del nuovo Fabbricato Viaggiatori della stazione di Tarvisio Centrale;

— la sistemazione del ponte in ferro sul fiume Sile, della linea Treviso Calalzo;

— l'impianto di circuiti di binario di stazionamento in alcune stazioni della linea Roma-Grosseto;

— la costruzione di un sottopassaggio viaggiatori e del prolungamento delle pensiline della stazione di Cesena e l'ampliamento del sottovia Val d'Astico della stazione di Pontedecimo;

— la costruzione di 36 fabbricati per complessivi 310 alloggi a Cagliari, Olbia, Venezia S. Lucia, Venezia Mestre, Quarto d'Altino, Fossalta di Piave, Roma Smistamento, Foligno, Fossano, Napoli Campi Flegrei, Orvieto, Roma Termini, Civitavecchia, Macomer, S. Gavino, Oristano, Pontassieve, Villa Literno e Picerno;

— la sistemazione degli impianti di elettrificazione, sicurezza e segnalamento tra le stazioni di Celle di Bulgheria e Torre Orsaia, della linea Battipaglia-Reggio Calabria;

— l'impianto di apparati centrali elettrici nella stazione di Rezzato, Lonate e Sommacampagna e l'adeguamento degli impianti di sicurezza e segnalamento delle altre stazioni della linea Brescia-Vicenza;

— la sostituzione degli apparati di sicurezza e blocco e del segnalamento semaforico nelle stazioni della linea Trento-Bolzano;

— la sistemazione degli impianti delle stazioni di Rovigo e di Monselice;

— la sistemazione di numerosi ponticelli della linea Cagliari-Golfo Aranci e della linea Battipaglia-Reggio Calabria, fra le stazioni di S. Nicola Varco e Scilla;

— la sostituzione delle travate metalliche di sette ponti della linea Verona-Brennero e del ponte al km 65+268 della linea Bologna-Verona;

— la sistemazione degli impianti elettrici della tratta Belvedere Marittimo-Paola, della linea Battipaglia-Reggio Calabria;

— la sistemazione degli impianti di sicurezza e segnalamento della linea Ancona-Rimini;

— l'impianto di apparati centrali elettrici del tipo a pulsanti nelle stazioni di Angri e di Scafati, della linea Napoli-Salerno;

— l'impianto del blocco automatico tra le stazioni di Caltanissetta Xirbi e Caltanissetta Centrale e sistemazione degli impianti di sicurezza e segnalamento di dette stazioni;

— la sostituzione delle travate metalliche di 4 ponti della linea Cagliari-Golfo Aranci;

— il rifacimento di 237 Km. di binario e di 137 deviatoi su alcune linee della rete ed il rinnovamento di 5 Km. di binario sulla linea Alessandria-Arona;

— la sistemazione degli impianti delle stazioni di Pianoro, Grizzana, Legnano e di alcune altre della linea Bergamo-Lecco;

— la ricostruzione di un tratto della galleria Saigola, della lineea Parma-La Spezia;

Fra gli altri provvedimenti di varia natura, il Consiglio ha pure approvato la graduatoria di merito del concorso a 40 posti di Cantoniere in prova per il Compartimento di Reggio Calabria e l'assunzione di 638 candidati riusciti idonei oltre i vincitori del concorso a posti di Conduttore in prova.

MODIFICHE ALLO STATO GIURIDICO

Nella Gazzetta Ufficiale n. 85 del 29.3.1963 è stata pubblicata la legge 18.2.1963, n. 304, concernente modifiche allo stato giuridico. In relazione alle norme di cui alla legge stessa, sono state impartite agli Uffici periferici, da parte dell'Azienda, le disposizioni in ordine alle materie appresso indicate:

— Trattamento di assenza per infortunio sul lavoro o malattia professionale o malattia contratta per causa unica o diretta di servizio;

— Personale dipendente da Imprese esercenti appalti di forniture di mano d'opera all'Azienda F. S.;

— Personale con contratto a tempo determinato per il servizio delle navi traghetto;

— Sistemazione a ruolo dei dipendenti straordinari;

— Collocamento a riposo del personale inquadrato o sostenuto a ruolo.

SUPPLEMENTO N. 55 A «LA TECNICA PROFESSIONALE»

Il Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani ha provveduto alla stampa del supplemento n. 55 a «La Tecnica Professionale» su «Considerazioni sui compiti del personale in servizio sui treni in relazione al nuovo regolamento per la circolazione dei treni». La pubblicazione, che, per il particolare argomento trattato, ha suscitato vivo interesse tra il personale, viene ceduta al prezzo di L. 1.000, e potrà essere pagata, su richiesta degli interessati, con trattenuta a ruolo in unica soluzione. Le prenotazioni saranno raccolte, con stesse modalità previste nella circolare n. R. 15.133/1/1/3 del 2.5.1956, dagli incaricati compartimentali della «Tecnica Professionale» (Circ. n. R. 9.840/1/1/3 del 6.6.'63).

RECAPITI DI VIAGGIO SUI T.E.E. FRA DOMODOSSOLA E BRIGA

Le Ferrovie Federali Svizzere hanno fatto conoscere che sul tratto comune F. S.-F. F. S. «Domodossola-Briga» i possessori di recapiti di viaggio gratuiti che si servono del «Trans Europ Express», sono soggetti al pagamento del relativo supplemento. Ciò a meno che le carte di libera circolazione e i biglietti di servizio non rechino l'annotazione: «Vale per viaggiare sui treni TEE senza il pagamento del prescritto supplemento» (Circ. AG. 3.2/6.600/III del 21.6.'63).

AGEVOLAZIONI PER LE FAMIGLIE NUMEROSE

Il Ministero delle Finanze ha stabilito che al dipendente statale, capo di famiglia numerosa competono, ove ricorrano, ben inteso, gli altri requisiti previsti dalle legge, le agevolazioni tributarie anche se taluno dei figli, compreso nel numero minimo di cinque (esenzione ridotta) o di sette (esenzione intera), si trova a prestare servizio militare di leva. Non sono, invece, da considerarsi a «carico», ai fini dell'esenzione di cui sopra, i figli in servizio militare di leva che hanno conseguito la nomina ad ufficiali di complemento, in quanto il diritto alla rispettiva retribuzione li rende economicamente indipendenti.

CARTE DI LIBERA CIRCOLAZIONE

A parziale modifica di quanto precedentemente comunicato con circolare nº AG. 3.2/16779 del 16.3.1960, è stato ora disposto che al personale dell'Azienda rivestito di una delle seguenti qualifiche, venga rilasciata, nella posizione di quiescenza, la carta serie A, bollo bianco (o la corrispondente nuova carta in pelle verde) per complessivi km. 3.000 (tremila): Segretario Superiore di 1.a cl., Segretario Tecnico Superiore di 1.a cl., Revisore Superiore di 1.a cl., Cassiere di 1.a cl., Capo Stazione Sovrintendente, Capo Gestione Sovrintendente, Capo Deposito Sovrintendente, Capo Tecnico Sovrintendente, Comandante di 1.a cl., Direttore di Macchina di 1.a classe. (Circ. AG. 3.2./6904/I del 15.7. 1963).

CONDONO SANZIONI DISCIPLINARI

Le punizioni di carattere non espulsivo inflitte o da infliggere al personale per mancanze commesse a tutto l'8 dicembre 1962 saranno registrate sui fogli matricolari, apponendo a fianco, a matita, l'annotazione «provvedimento non partecipato per condono in corso di approvazione».

Per quanto riguarda la qualificazione annuale, non dovrà procedersi all'abbassamento in attesa della prevista emanazione del provvedimento di clemenza (Circ. nº P. 1.2.1/2.2/62864 del 10.6.1963).

CONCESSIONI DI VIAGGIO

E' stato domandato al Servizio Affari Generali se, nella iscrizione a carico di congiunti e di «parenti domestiche», agli effetti del rilascio delle concessioni gratuite di viaggio, la disposizione in base alla quale il reddito della persona iscrivenda non deve superare il limite massimo stabilito di L. 11.000, debba essere applicata anche quando concorrano alla formazione del reddito assegni di pensione di guerra o di invalidità e vecchiaia.

Nell'esame del quesito, il citato Servizio ha tenuto presente che il limite massimo del reddito personale per l'iscrizione a carico agli effetti del rilascio delle concessioni di viaggio, si indentifica ormai da vari anni con quello stabilito dalla legge per la corresponsione ai dipendenti statali delle quote complementari di caro-vita per le persone di famiglia. **Tale limite massimo è attualmente di L. 11.000 e resta invariato per i redditi personali non derivanti da pensioni di guerra o di invalidità e vecchiaia.**

Conseguentemente, nel computo dei redditi per le iscrizioni a carico, agli effetti del trattamento di concessioni di viaggio, **le pensioni di guerra non dovranno essere valutate mentre le pensioni INPS** per invalidità e vecchiaia **dovranno essere valutate solo se di importo superiore alle L. 12.000 o L. 15.000 mensili,** a seconda che l'assistito sia di età inferiore o superiore ai 65 anni. (circolare nº AG. 3.2./4222/I del 25/7/1963).

Come ci vede la stampa

In luglio il blocco del traffico merci alla frontiera italo-svizzera, in agosto il grande esodo dei viaggiatori per le vacanze di Ferragosto. Sono stati questi i due avvenimenti che hanno maggiormente richiamato l'attenzione della stampa, che anche questa volta non ha risparmiato critiche alle F.S. sebbene nel primo caso i maggiori rilievi siano stati rivolti alle Ferrovie elvetiche, che, nonostante la gestione economica in attivo, presentano anche esse un notevole arretrato tecnico rispetto all'evoluzione dei traffici. Tutti i giornali, ma in particolar modo 24 ORE, che ha condotto un'inchiesta in Svizzera, hanno rilevato che a determinare l'ingorgo delle stazioni di frontiera hanno concorso cause contingenti e cause strutturali, quest'ultime individuate ma non ancora eliminate. Il blocco del traffico ha dato quindi occasione a 24 ORE di spostare il discorso — che ancora continua — sui programmi delle Ferrovie svizzere per adeguare le proprie attrezzature allo scopo di agevolare il traffico di transito sui cui benefici poggia in gran parte la gestione economica delle FFS.

Per quanto riguarda il movimento viaggiatori sulle Ferrovie italiane durante il mese di agosto, la stampa pur avendo dato il massimo appoggio alla campagna delle F.S. per divulgare il programma di treni straordinari e per chiamare gli utenti alla collaborazione con il personale ferroviario, non ha mancato di muovere alcuni appunti alle carenze che si manifestano puntualmente nei mesi estivi. Con titoli pittoreschi — («I treni non camminano con i fichi secchi» — AVANTI!) o addirittura con formule matematiche (Più binari per più carrozze» — 24 ORE) è stata sottolineata la necessità di adeguare al traffico normale il materiale rotabile, condizione preliminare per affrontare nei suoi aspetti economici e tecnici il problema del le punte di traffico.

Insomma le critiche rivolte alle Ferrovie, anche questa volta, hanno dimostrato che le impostazioni degli attuali programmi rispondono perfettamente alle esigenze particolari del traffico ferroviario. Nel quadro del piano decennale, infatti, acquistano un particolare rilievo le opere che riguardano le comunicazioni infraeuropee che impegnano le linee affluenti ai transiti di confine e le forniture necessarie per il rinnovo e l'ammodernamento del parco ferroviario, allo scopo di favorire il traffico di massa sulle linee principali e sulle grandi distanze.

Circa gli obbiettivi del Piano decennale c'è da domandarsi se essi si basano sulla situazione attuale della rete ferroviaria, sulle esigenze dei traffici di oggi, oppure si tiene conto degli sviluppi futuri e delle necessità che si presenteranno nell'arco di dieci anni. A questo quesito IL SOLE, in un articolo pubblicato in luglio, ha risposto senz'altro scegliendo la prima ipotesi, dimenticando due cose: 1) l'elaborazione del Piano è stata studiata avendo di mira tre obiettivi: riclassamento, potenziamento e ammodernamento; 2) la legge del Piano — come altri giornali hanno in passato avuto modo di rilevare — mentre ha consentito la destinazione degli investimenti nel primo quinquennio (800 miliardi) ha previsto per gli altri 700 miliardi l'elaborazione di un piano esecutivo da inquadrare nella programmazione economica. Ciò consentirà di approfondire gli studi, tenendo conto delle previsioni di traffico e degli sviluppi futuri. Già di questi — come si è visto — il Piano tiene conto nella sua impostazione attuale, destinando la maggior parte degli investimenti alle linee principali sulle quali si svolge il maggior traffico. Si tratta di una scelta importante che contribuirà al conseguimento dell'obiettivo permanente dell'Azienda: il miglioramento del bilancio economico.

Renato MATTONE

Cambi di residenza

525) Alunno d'Ordine a.p. Francesco Paolo di Gangi, stazione Bardonecchia, cambierebbe con movimentista Compartimenti Roma-Napoli-Palermo-Reggio Calabria. Lascia alloggio patrimoniale. Scrivere Piazza Medail, 2 - Bardonecchia (Torino).

526) Capo Stazione Salvatore Sapone, stazione Grassano G.T. - linea Metaponto-Potenza-cambierebbe con p.g. o movimentista località Compartimento Torino. Lascia alloggio tre vani e ne chiede possibilmente altro. Scrivere: Stazione F.S. Grassano (Prov. Matera).

527) Operaio qualificato Agg. Elettricista Dante Ierace, Squadra Rialzo Milano Farini, cambierebbe con p.g. seguenti Compartimenti: Reggio Calabria, Napoli, Roma, Palermo, Bari o Firenze. Non lascia nè chiede alloggio. Scrivere: presso Gallo, Via Mangiagalli, 2 - Milano.

528) Segretario Ettore Dell'Accio, Divisione Lavori e Costruzioni di Milano - 4.a Sezione Lavori Speciali Porta Garibaldi - cambierebbe con p.g. Roma. Lascia una camera e non chiede alloggio. Scrivere: Corso Como, 20 F.S. Milano.

529) Assistente di Stazione Francesco Ronga, in servizio presso il Parco Nord Milano-Rogoredo, cambierebbe con p.g. in qualunque impianto del Compartimento di Bari. Non lascia nè chiede alloggio.

530) Assistente Pr.le di Stazione Giuseppe Pucci, stazione di Firenze, cambierebbe con p.g. Stazioni Roma o Napoli. Lascia alloggio F.S. 3 vani ed accessori e ne chiede altro. Scrivere: Via O. Rinuccini, 14-Firenze.

531) Operaio qualificato di 1.a cl. verniciatore, Santi La Monica, dell'Officina Veicoli di Messina, cambierebbe con p.g. Compartimenti Genova, Torino, Bologna. Lascia alloggio moderno F.S. - 3 vani e accessori con bagno, cantina e garage - e ne chiede altro. Scrivere: Via del Carmine - Pal. A. Scala B - int. 5 - Messina.

532) Manovale Movimento Terzo Stroppa, stazione Torino Smistamento, cambierebbe con p.g. Compartimento Ancona. Non lascia nè chiede alloggio. Scrivere: presso Anselmi, Via Tesauro, 3 Torino.

533) Manovale Movimento Antonino Romeo, stazione Torino Vanchiglia, cambierebbe con p.g. Compartimento Reggio Calabria. Non lascia nè chiede alloggio ed è disposto contribuire spese trasloco. Scrivere: presso Chirico - Va delle Pervinche, 39 Torino.

534) Alunno a.p. Movimento Vittorio Cassai, stazione Busto Arsizio, cambierebbe con gestionista-movimentista Compartimento Firenze preferibilmente linea Prato-Chiusi anche contribuendo spese trasloco. Lascia alloggio F.S. e non ne chiede. Scrivere Stazione F.S. - Busto Arsizio.

535) Assistente P.le di stazione Francesco Guzzo, stazione di Palermo C.le, abilitato Gestioni e Telegrafo, cambierebbe con p.g., superiore od inferiore, per stazione Trieste, anche personale degli Uffici compartimentali. Chiede e non lascia alloggio. Scrivere: Segreteria del C.S. di Palermo C.le.

536) Cantoniere Paolo Chiavetta, 2o Tronco Parco Prenestino di Roma Termini, cambierebbe con p.g. Comp. Torino, possibilmente tratta Torino P.N. - Chivasso. Non lascia nè chiede alloggio. Scrivere: via Ettore Fieramosca, 162 - presso Santini - Roma.

537) Op. q. 1.a cl. I.E. Mario Esposito, 5o - Tronco, 3a Zona I.E. Reggio Calabria cambierebbe con p.g. Compartimento Torino. Lascia alloggio F.S. e lo chiede possibilmente. Scrivere: Palazzina F.S., Via Stazione, 1 Vibo Marina (Catanzaro).

538) Assistente Stazione Mario De Luca cambierebbe con p.q. o gestionista da Verona P.N. per Compartimento Palermo, possibilmente linea Messina Trapani. Non lascia e non chiede alloggio. Scrivere: presso Durso, Via Gaspare dal Carretto 11, Verona.

539) Operaio armamento Giovanni Carleo, residenza Agropoli, cambierebbe con p.q. Vicenza o Compartimento Torino. Lascia alloggio 4 vani e possibilmente lo chiede. Scrivere: 1o Tronco Lavori Battipaglia.

540) Capo Stazione P.le Dante Colangelo, stazione S. Pietro Vernotico, zona climatico-balneare, cambierebbe con movimentista di Milano o Torino. Lascia alloggio patrimoniale tre camere et cucina F.V. munito riscaldamento centrale. Scrivere: Alloggio F.V. Stazione S. Pietro Vernotico (Bari).

541) Manovale Piero Sinicato Stazione Savona L., cambierebbe con p.q. Compartimenti Ancona o Bologna. Non lascia nè chiede alloggio. Scrivere: Corso Ricci 18-15 - Savona.

542) Assistente di stazione Pierino Russolillo stazione Torre Annunziata (Napoli) abilitazioni complete tutti i servizi, disposto trasferirsi Compart. timento di Milano. Lascia alloggio Ina-Casa 5 vani e ne chiede altro. Scrivere: Plinio Traversa Ina-Casa F.S. - Torre Annunziata C.le (Napoli).

543) Assistente di stazione Tindaro Artale stazione Poggioreale del Carso (2o smistamento da Trieste) cambierebbe con p.q. Compartimento di Palermo. Non lascia nè chiede alloggio. Scrivere: Stazione F.S. di Poggioreale del Carso (Trieste).

544) Capo Tecnico Pr.le Girolamo Schillaci, 5.a Zona I.E., Capo 18o Tronco A. C., cambierebbe con p.q. Comp.ti Milano e Torino. Non lascia nè chiede alloggio. Scrivere: via Gorizia, 29 - Catania.

IL CENTRO DIAGNOSTICO SUPERIORE

Da alcuni anni è in funzione a Roma il Centro Diagnostico Superiore dell'ENPAS posto sotto la consulenza del Prof. Cassano, titolare della Cattedra di Patologia Medica dell'Università di Roma e diretto dal Professor Cherubini.

I più illustri nomi della Scienza Medica romana prestano la loro collaborazione presso questo Centro che si articola nelle seguenti sezioni mediche e chirurgiche: una sezione di Allergologia; una sezione di Broncologia; due sezioni di Cardiologia; due sezioni di Chirurgia; una sezione di Dermatologia; una sezione di Diabetologia e malattie del ricambio; una sezione di Medicina; una sezione di Neurologia; due sezioni di Oculistica; due sezioni di Ortopedia; due sezioni di Otoiatria; una sezione di Pediatria; una sezione di Stomatologia; una sezione di Reumatologia; una sezione di Tisiologia; una sezione di Urologia; tre sezioni di Radiologia; un laboratorio di analisi.

Tutti gli assistiti, ovunque risiedano, che abbiano bisogno della consulenza dei Medici del Centro potranno rivolgersi ai rispettivi uffici provinciali dell'ENPAS i quali provvederanno entro un limite ragionevole di tempo — e sempre in relazione alle prenotazioni esistenti presso l'Istituto — ad avviare a Roma gli ammalati che verranno sottoposti ad accurati accertamenti clinici e di laboratorio.

Sulla base dei risultati di tali accertamenti, sarà formulata una diagnosi che il paziente avrà cura di consegnare al proprio medico per le prescrizioni che il caso richiede.

Infatti i Medici del Centro, in genere, si limitano ad indicare la malattia che a loro giudizio ha colpito l'ammalato astenendosi dal prescrivere la terapia che, ripetiamo, è compito del medico curante. Le finalità del Centro sono perciò prevalentemente se non esclusivamente di alta diagnostica.

Il Centro è munito di speciali e moderne attrezzature per cui l'ammalato è oggetto di attenta indagine; per la verità, talvolta, il personale infermieristico addetto alle varie Sezioni, secondo quanto denunciato dagli assistiti, non dimostra verso i pazienti quelle amorevoli premure che, ci pare, possano costituire parte della terapia generale.

Ma i fatti lamentati rappresentano l'eccezione: l'alto livello tecnico e professionale degli addetti al Centro ne assicurano un normale funzionamento.

Numerosi sono gli assistiti che giungono a Roma da ogni parte d'Italia per chiedere l'illuminato parere dei Sanitari del Centro, che in particolari casi potranno anche consigliare agli ammalati il temporaneo ricovero diurno nelle apposite camere riservate per il completamento delle indagini che possono interessare una delle seguenti affezioni: cardiopatie congenite, tumori mediastici e broncopolmonari, malattie del collageno (lupus eritematoso disseminato) nefropatie complesse (esame funzionale e bioptico del fegato), malattie allergiche (ricerche diagnostiche) endocrinopatie, malattie coronariche (accertamenti diagnostici delle carenze vitaminiche) emopatie (biobsie midollari, spleniche, linfoghiandolari) splenomegalie croniche (splenoportografia), malattie emorragiche (diverse forme di emofilia), anemie emolitiche (ricerche immunologiche) malattie complesse del sistema nervoso.

Nel caso, inoltre, che l'ammalato debba essere sottoposto ad accertamenti che richiedano tempo maggiore, il Centro può disporne il ricovero presso una delle due Cliniche, debitamente convenzionate, situate nelle immediate vicinanze.

Il pagamento delle rette per tali ricoveri speciali è a carico della Direzione Generale dell'ENPAS.

A completamento della nostra breve illustrazione, diremo che sia il Gabinetto di analisi che il Gabinetto radiologico sono in grado di eseguire, il primo tutte le ricerche speciali richieste dalle singole sezioni mediche e chirurgiche, il secondo, dotato dei più complessi apparecchi per l'alta diagnostica, tutte le indagini radiologiche sia di routine che speciali.

In uno di tali gabinetti, inoltre, è installata la completa attrezzatura per angiocardiografie e roentgen-cinematografie per lo studio dell'apparato cardiovascolare.

Tali attrezzature consentono di esaminare gli organi in movimento quali il colon, l'esofago, la colecisti, il cuore, le vie biliari, ecc. Considerate tali favorevoli premesse, ci auguriamo che il Centro possa, in avvenire, assolvere sempre meglio ai compiti di alta diagnostica per i quali è stato ideato, e questo grazie soprattutto a un maggiore impegno di tempo da parte dei vari consulenti che a motivo dei molteplici doveri di ordine professionale, sono costretti talvolta, come si è potuto rilevare, a ridurre la propria attività nelle varie sezione affidate alle loro personali cure.

Lorenzo MAISANO

Medaglia d'Argento al V.C. alla memoria di un Assuntore

● **Il Presidente della Repubblica, con decreto in data 15.5.'63, ha conferito la Medaglia d'Argento al valore civile alla memoria dell'Assuntore Vincenzo Salvi, per un atto di coraggio compiuto il giorno 12.9.1962 al passaggio a livello di Angri (Napoli). Ecco la motivazione: « Con assoluto sprezzo del pericolo, si precipitava in soccorso di una bambina che si era avventurata sui binari, mentre sopraggiungeva, a forte velocità, un convoglio ferroviario. Vittima del suo generoso impulso, veniva travolto dal treno e perdeva la vita insieme alla bambina, che aveva eroicamente tentato di sottrarre alla morte ».**

N.d.r. — I ferrovieri italiani si inchinano reverenti alla memoria di Vincenzo Salvi ed esprimono alla famiglia i sensi del più vivo cordoglio.

Attestati di pubblica benemerenza

● **Il Ministero dell'Interno ha concesso l'Attestato di Pubblica Benemerenza al Capo Stazione di 1ª classe Francesco Grieco (398.028), per il seguente atto di coraggio compiuto il giorno 11.7.1962 nella stazione di Polignano a Mare:**

« Con prontezza e sprezzo del pericolo, si gettava in soccorso di una donna in procinto di essere investita da un treno in arrivo, riuscendo a trarla in salvo ».

● **Il Ministero dell'Interno ha concesso l'Attestato di Pubblica Benemerenza al Macchinista di 1ª classe Pasquale Colecchia (372.206), per il seguente atto di coraggio compiuto il giorno 14. 8. 1962 nella stazione di Foggia:**

« Per aver generosamente soccorso un ragazzo che, nell'atto di salire su di un treno in movimento, stava per essere travolto ».

Encomi

● *Il Direttore generale ha conferito un « encomio » al Capo Stazione Principale Ermanno Vacallebre (393.946) della stazione di Messina, con la motivazione: « Il giorno 26 Marzo 1963, avendo scorto un viaggiatore che nel tentativo di salire sul treno 2911, già in movimento, era rimasto aggrappato al passamano di una vettura dal treno stesso, con il pericolo di essere schiacciato dallo spigolo di un carro merci fermo sul binario adiacente, si slanciava prontamente in soccorso del predetto riuscendo a viva forza a strapparlo dalla vettura e trarlo così in salvo ».*

ALLA MOSTRA NAZIONALE DI FOTOGRAFIA ARTISTICA DI ACQUI

Buono il colore ottimo il bianco e nero

Ha avuto luogo, dal 7 al 14 luglio, la IV mostra nazionale ferroviaria di fotografia artistica, organizzata con la tradizionale signorilità dal Dopolavoro Ferroviario di Acqui Terme.

Questa edizione ha registrato molti progressi rispetto alle precedenti sia per la quantità che per la qualità delle opere presentate. Limitando il confronto alle due ultime rassegne, diremo che nel bianco e nero per il soggetto libero, siamo passati da 79 autori con 233 opere a ben 106 autori con 347 opere, e per il soggetto ferroviario, da 32 autori con 75 opere a 38 autori con 101 opere; nelle diapositive a colori, per il soggetto libero, da 36 autori con 109 opere a 56 autori con 152 opere, e per soggetto ferroviario, da 10 autori con 25 opere a 13 autori con 52 opere; nel colore su carta, da 2 autori con 6 opere e 9 autori con 27 opere.

In più la rassegna di quest'anno presentava anche una sezione di narrativa fotografica (« narrazioni in quattro immagini »), alla quale hanno partecipato 24 autori con 56 opere.

Il totale delle opere è così salito dalle 448 del 1962 alle 735 di quest'anno.

L'aumento del numero delle fotografie inviate alla mostra ha comportato anche un aumento di quelle scarse o prive di valore: ricordi di famiglia e di viaggio, ovvero timidi o temerari tentativi di rappresentare un soggetto interessante.

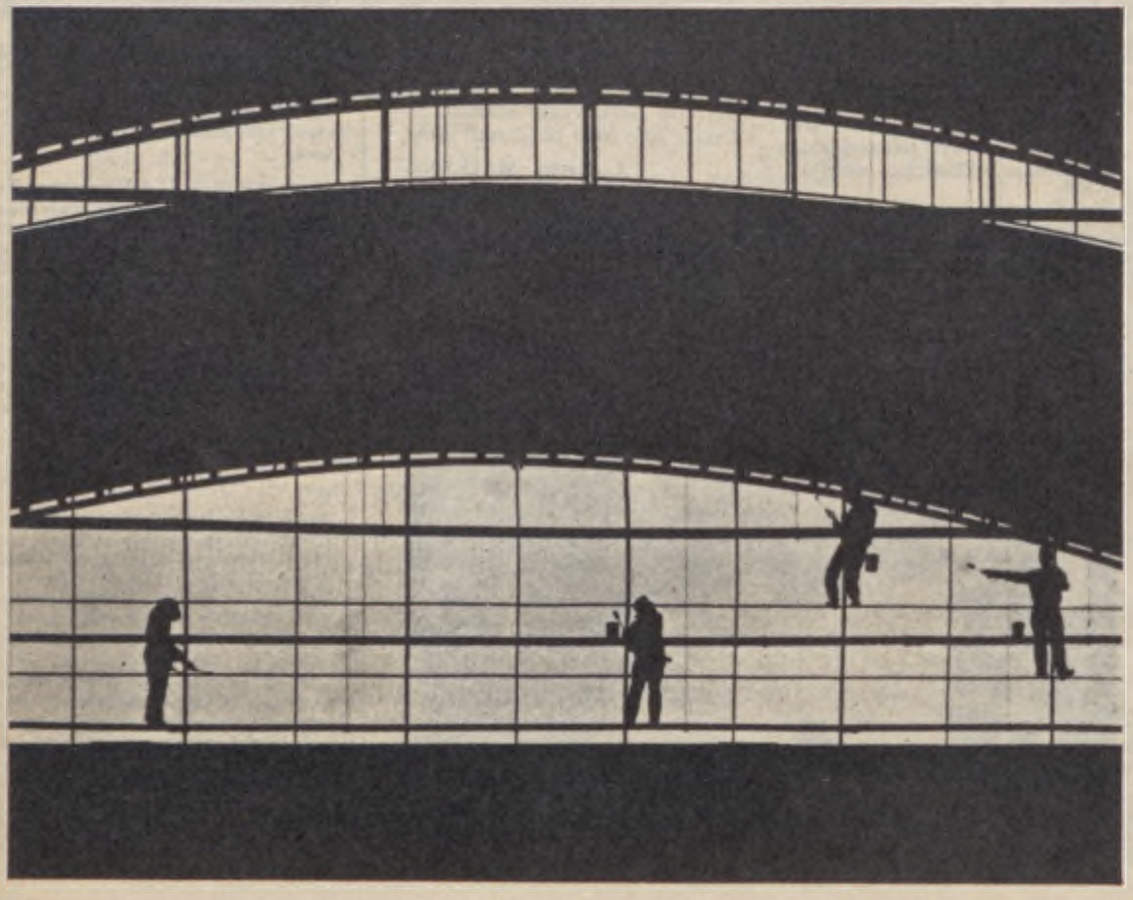
Ma la nutrita partecipazione ha fatto affluire ad Acqui in grande numero anche le opere ragguardevoli; e il miglior livello qualitativo, se è evidente nel bianco e nero, che ha consentito un'esposizione di primissimo ordine, è sopratutto notevole nel campo del colore: per la prima volta è stato possibile ordinare una parete con delle buone stampe a colori su carta, mentre nel campo delle diapositive la giuria ha potuto fare un'ottima selezione, senza dover allargare la manica.

Tuttavia, nel campo del colore, c'è ancora molta strada da fare: ne è indice, per esempio, anche la scarsa trattazione del soggetto ferroviario. Agli amatori più dotati rivolgiamo, pertanto, l'incitamento ad impegnarsi maggiormente in questo seducente linguaggio espressivo.

Altra nota comparativa è quella relativa alla partecipazione delle sedi dopolavoristiche. Se Torino ha mantenuto il primato, e se Venezia, Faenza, Bologna, San Pier d'Arena, Ancona sono state ancora una volta molto attive, Firenze e Milano sono intervenute con una partecipazione cospicua, che merita di essere rilevata; mentre la rappresentanza di Roma, Verona, Bari, Reggio Calabria, è stata assunta piuttosto da qualche singolo amatore, che affidata ad un'efficente organizzazione locale. Noteremo, tra le altre, anche le rappresentanze dei Dopolavoro di Aosta, Novara, Savona, Novi Ligure, Viareggio e Sulmona. Al Dopolavoro di Sulmona è stato assegnato il premio offerto dal Dopolavoro di Alessandria, a titolo di incoraggiamento e come significativo invito ad un più largo concorso dei ferrovieri del Centro-Sud, dai quali la mostra acquese, che si avvia ormai al quinto lustro di vita, attende un apporto di valori nuovi e sinceri, che ne sottolineino il carattere nazionale e ne arricchiscano la linfa.

Qualche considerazione di dettaglio riteniamo possa interessare i lettori che si dilettano di fotografia.

Per esempio, Faenza, che si è distinta anche quest'anno per quantità e qualità della sua partecipazione, ha mandato solo opere in bianco e nero: eppure, la città delle ceramiche conosce bene il linguaggio dei colori! Il bianco e nero è stato prevalente anche tra i parteci-



A sinistra: « Verniciatura » del viareggino Micheli vincitore per il bianco e nero, soggetto libero.

Sotto: « Primo viaggio » di Mario Cimoli 1ª del soggetto ferroviario

I PREMIATI

Bianconero, soggetto libero: 1) Luigi Micheli, Viareggio, 2) Nicola Vignoli, Alessandria, 3) Pier Dante Longanesi, Faenza; **soggetto ferroviario:** 1) Mario Cimoli, Viareggio, 2) Luigi Scattolini, Chiavari, 3) Luigi Scrimaglio, Imperia; **narrazione di quattro immagini:** 1) Luigi Scattolini, Chiavari, 2) Silvano Zamboni, Verona, 3) Luigi Micheli, Viareggio.

Colore su carta, soggetto libero: 1) Enzo Sgarbin, San Pier d'Arena, 2) Luigi Scattolini, Chiavari, 3) Renzo Vannucci, Firenze; **soggetto ferroviario:** 1) Mario Ferri, Roma.

Sono state segnalate opere di: Bruno Assunto, Milano, Sergio Rampazzo, Venezia, Pio Rossi, Faenza, Luigi Scattolini, Chiavari, Corrado Zanetti, Bologna, Mario Ghignola, Firenze, Bruno Conti, Sesto Fiorentino, Luigi Rilletti, Milano, Giuseppe Longanesi, Faenza, Silvano Ponti, Firenze, Giuseppe Giacasso, Torino, Giorgio Garbin, Torino.

panti di Milano e Ancona. Il colore è invece prevalente fra i partecipanti di Torino e di Firenze (una decina dei quali, in entrambe le sedi, hanno mandato solo fotografie a colori); ed è stato presente in buona misura fra i partecipanti di Venezia, Bologna e San Pier d'Arena (questi ultimi si sono affermati nel « colorprint »).

Quanto alla varietà della partecipazione nelle sei sezioni della mostra, il primato spetta a Venezia, alla quale va associata Aosta.

Notevole è il fatto che le due sezioni meno frequentate, anche perché più difficili, abbiano ricevuto lavori da sedi di tenue partecipazione. Stampe a colori sono venute, per esempio, da Imperia, Novi Ligure, Bari; racconti in quattro immagini da Verona, Chiavari, Viareggio, Livorno, Sulmona.

Il maggior numero di ammissioni è stato conseguito dal Dopolavoro di Torino. Nella graduatoria per sedi, per la quale si è tenuto conto anche delle opere premiate e segnalate, Torino è stata tuttavia preceduta da Faenza e da San Pier d'Arena. Gli altri Dopolavoro che si sono distinti per opere ammesse sono Venezia, Firenze, Milano e Bologna. Mancano, nello elenco delle ammissioni, e fra i Dopolavoro di sedi compartimentali, Trieste, Genova, Napoli, Bari, Reggio Calabria, Palermo e Cagliari.

L'anno scorso, il maggior numero di premi individuali andarono ai dopolavoristi di Venezia e Torino; quest'anno a quelli di Viareggio (due primi per le due sezioni del bianco e nero: soggetto libero e soggetto ferroviario, terzo premio per la narrazione) e di Chiavari (primo premio per la narrazione, secondo premio per il bianco e nero soggetto ferroviario e per le diapositive soggetto libero). Un veneziano ha ancora vinto il primo premio per le diapositive soggetto libero, mentre un romano ha vinto quello per le diapositive a soggetto ferroviario; ai sampierdarenesi sono toccati il primo e il secondo premio per il « colorprint ».

Con queste premesse, la conclusione non può che essere lusinghiera. Per gli organizzatori in primo luogo; per i partecipanti, poi; per gli amatori di fotografia, infine.

Se già l'anno scorso la nostra mostra dopolavoristica aveva raggiunto, almeno per il bianco e nero, il livello delle migliori rassegne fotografiche nazionali, quest'anno essa ha consolidato la sua qualità ormai eccellente, avviandosi anche nel campo del colore a un'affermazione che dovrebbe essere prossima.

Merita, dunque, di essere messa in giusto rilievo l'importanza che ha questa attività dopolavoristica per l'Azienda ferroviaria, non solo sotto l'aspetto delle relazioni umane, ma anche, e principalmente, sotto quello delle relazioni esterne, della buona pubblicità in favore della ferrovia e dei ferrovieri.

Ilario ORSI

OPERA DI PREVIDENZA

BENTORNATI RAGAZZI!

La bella vacanza dei nostri ragazzi è finita. Ma l'ammaina-bandiera che ha concluso la loro permanenza in colonia, anche se ha portato una sincera emozione non ha dato l'avvio alla malinconia. I ragazzi, per fortuna non hanno il complesso dell'autunno che a torto o a ragione affligge tanta parte di noi adulti: essi sono tornati a casa arricchiti da un'esperienza nuova, col corpo abbronzato e i muscoli più elastici, hanno salutato con un festoso arrivederci i compagni della serena vacanza.

Per molti di loro è stata la prima e più importante esperienza sociale: una esperienza assolutamente positiva che avrà un peso importante nella futura vita di relazione. Non solo, in colonia si prende la « tintarella » e si cresce di peso: si cresce anche spiritualmente, si esperimenta il primo inserimento, il primo assestamento nella vita di società. Forse ci sconcerta un po' quest'aria saputa, questo atteggiamento disinvolto, questa sicurezza che i nostri ragazzi ostentano di ritorno dalle vacanze; ma è un fatto che essi hanno effettivamente conquistata una nuova autonomia, hanno cominciato a scoprire il mondo oltre il confine delle pareti domestiche.

Un'esperienza oltremodo impegnativa, dunque, quella delle vacanze in colonia e la nostra Opera di Previdenza dimostra di saperne valutare appieno l'importanza e la delicatezza.

Non solo troviamo dovunque ottime attrezzature, una cucina ben fornita e modernamente articolata, una organizzazione attenta e scrupolosa: troviamo anche dirigenti responsabili e preparati che sanno far lievitare con adeguato impegno psicologico il senso di queste vacanze.

Abbiamo visitato gran parte delle Colonie da quella di Ballabio a quella di Golfo Aranci e possiamo affermare che nella maggioranza dei casi la dirigenza è all'altezza del compito per l'impegno, la capacità, il senso della responsabilità.

Per questo, mentre porgiamo l'affettuoso « bentornati » ai nostri ragazzi, diciamo anche il nostro caloroso grazie a quanti hanno dato la loro opera per rendere più sereno e fecondo il loro soggiorno al mare e ai monti.

Marcas

BERRETTO AL CHIODO

ALTERI HA LASCIATO ROMA TERMINI

Un altro vecchio «berretto rosso», a fine luglio, ha lasciato l'Azienda per limiti di età. Alludiamo al comm. Alberto Alteri, Sovrintendente Titolare di Roma Termini.

Entrato nelle F.S. non ancora sedicenne, l'Alteri si mise ben presto in luce per la prontezza di iniziativa, l'intuito, la versatilità; abilitatosi giovanissimo al servizio movimento, occupò permanentemente, con diligenza pari alla bravura, posti di grado superiore.

Da Colleferro (in passato Segni Paliano) ad Avezzano, da Dirigente Centrale a Roma a Coordinatore Movimento, da Titolare di Roma Tuscolana a I° Aggiunto e poi Titolare a Roma Termini, Alberto Alteri si affermò sempre come un preparatissimo dirigente del movimento: tra l'altro si debbono alla sua iniziativa proposte e riforme nel campo ferroviario, a beneficio del servizio e dell'Azienda.

Fra i vari riconoscimenti tributatigli ricorderemo quello dell'Ente Nazionale del Turismo che gli attribuì un premio per l'opera intelligente e continua svolta a favore dei turisti italiani e stranieri che giungevano nella Capitale.

In occasione della messa in quiescenza, i funzionari del Servizio, della Divisione Movimento e tutto il personale di Roma Termini hanno attorniato Alberto Alteri festeggiandolo calorosamente.

Al caro Alberto, al quale siamo legati da vecchia amicizia, rinnoviamo il nostro saluto affettuoso, con l'augurio di una quiescenza felice e serena.

TUN.

■ ANCONA
Red. Dr. A. Rosso T. 370

● **A Fossato di Vico,** lo scorso mese, nella ricorrenza della festività della Madonna della Neve, è stato inaugurato il nuovo Caffè Ristoratore di Stazione. Con l'occasione, per interessamento del Titolare, sig. Montesi, è stata celebrata una Messa in memoria dei Ferrovieri Caduti sul lavoro, officiata dal Cappellano Compartimentale Padre Oddo Tesei, e con l'intervento di Autorità religiose, dell'Azienda e di ferrovieri e familiari.

● **Binario dieci** - Lo studente Giulio Mario Pica, figlio del Capo Stazione P.le a riposo cav. Amedeo di San Benedetto del Tronto, si è recentemente laureato in Economia e Commercio presso l'Università degli Studi di Urbino — Sezione distaccata di Ancona — discutendo una interessante tesi di Politica Economica su «Indicazioni per una politica di sviluppo dell'industria peschereccia, con particolare riguardo alla costa Sambenedettese». Inoltre, il Pica, ha svolto una tesina sulla Tecnica Industriale su «La convenienza all'esportazione dei cavolfiori di produzione marchigiana». Rallegramenti vivissimi e tanti auguri.

■ BARI
Red. Dr. N. Zingarelli T. 302

● **L'ing. Egidio Candiloro,** proveniente dalla Divisione Lavori di Ancona, ha assunto la dirigenza di questa Divisione Lavori, in sostituzione dell'ing. Stiassi, trasferito alla consorella di Napoli. L'ispettore Capo Superiore dr. Aldo Mazzoni, proveniente dal Controllo di Firenze, ha testè assunto la dirigenza della locale Divisione Commerciale e del Traffico. A tutti gli auguri nostri di buon lavoro.

● Hanno lasciato il servizio per limiti di età: il Capo Stazione Pr.le Dino Borromei di Bari C.; il Capo Gestione Vitantonio Casella della stazione di Taranto; il Capo Squadra Manovratori Fedele De Pasquale della stazione di Rocchetta S. Antonio e il Cantoniere Luca Laruccia del 22° Tronco Lavori. A tutti gli auguri fervidi ed affettuosi di ottima e lunga quiescenza.

● **Binario dieci** - Il piccolo Marco, dell'Aiutante a.p. Gaetano De Nicolò di Bari C.le, si è licenziato dalla Scuola Media con 8 decimi di media. Anche Nicola Valerio, figlio del Coadiutore Capo Lorenzo della Divisione Movimento, è stato promosso alla 3.a classe Media con tutti 8. Infine, la studentessa signorina Lucrezia Pagliara, figlia del Manovale Giuseppe della stazione di Carovigno, agli esami della 5.a ginnasiale ha ottenuto la seguente, eccezionale votazione: Italiano, Latino, Greco, Francese nove; Storia, Geografia e Matematica otto. Bravissima Lucrezia Rallegramenti ed auguri di sempre maggiori successi.

■ BOLOGNA
Red.: Cav. A Sensi T. 3350

● **Il cav. Luigi Cantini** è uscito da Palazzo Pizzardi, custodendo nel chiuso della mano la medaglia d'oro che gli è stata offerta dai tanti che si sono stretti a lui nel brindisi d'addio. Passato per la gavetta del Movimento, ha via via ricoperto importanti incarichi, reggendo in particolare il Gruppo Impianti ed Inchieste; poi, Rev. Sup. 1.a cl., è stato a lungo il Funzionario a disposizione per la sostituzione dei Capi Riparto Movimento per la sua competenza professionale di prim'ordine. Della sua inconfondibile personalità — in gioventù è stato sensibile poeta — ci restano i segni della distinzione, della simpatia, della serietà, della competenza e dell'equilibrio. Grazie per l'esempio e molti, molti auguri, cavaliere.

● **L'isp. Capo ing. Gustavo Cavazzuti,** il giovane sostituto del Capo Div. Trazione, cristiano integrale ed uomo dalle R.U. innate, è deceduto. All'elevata capacità e coscienziosità professionale univa doti di tratto invidiabili, tipiche solo degli autentici gentiluomini. Così lo ricorda e lo rimpiange la famiglia ferroviaria associandosi al dolore della vedova e del figlioletto Marcello.

● **Graziano Talassi,** Aiutante a.p. di Pontelagoscuro, ci ha lasciato dopo 46 anni di servizio. I colleghi lo salutano a mezzo nostro, tutt'altro che dimentichi della fedeltà, del senso dell'onore, del vivo attaccamento che lo animavano e che lo rendevano da tutti ben voluto. Altro 46enne, in quanto ferroviere, è Giovanni Amorati, Appl. Capo della Segreteria Compartimentale. Va a riposo, ma lascia vivo il ricordo della sua genuina bontà e della sua schietta amicizia. Perdiamo due buoni elementi, ma non perdiamo in essi gli amici, cui auguriamo lungo e sereno riposo.

● **Binario 10** - Giornate di letizia a Borgo Panigale, in casa del C. S. 1 Gaetano Gubboli, per il diploma di ragioniere conseguito nella prima sessione dal figlio Sergio.

Altro ragioniere, pure nella prima sessione, da sedici anni ferroviere, l'Applicato dell'O.M.R. Aligi Barillari. Il Rag. Mario Brunini, che citammo quando, a suo tempo, si diplomò mentre era da lunghi anni ferroviere — è il più simpatico di tutti, perchè è il ragioniere del 27 del mese — ha ora un "maturo scientifico" in casa, il figlio Pier Luigi, con l'8 esatto di media. A tutti, vive felicitazioni.

■ CAGLIARI
Red.: Dr. A. Luchi T. 56673

● **Sono entrati a far parte** della famiglia ferroviaria sarda: l'Assistente di Stazione Luigi Urtis a Porto Torres e i Capi Gestione Alberto Menichelli e Dino Gallucci a Cagliari. Tanti auguri di buon lavoro.

NOZZE
De Giacomo - Santoni Rugiu

Nella Chiesa di San Giovanni a Porta Latina si sono uniti in matrimonio Antonietta Santoni Rugiu, figlia del nostro vice Direttore Generale dr. Giuseppe Santoni Rugiu, e il dott. Pietro De Giacomo, figlio del prof. Umberto, direttore dell'Ospedale di S. Maria della Pietà. Testimoni: il Ministro on. avv. Mattarella, il capo della Polizia dr. Vicari, i signori Giorgio Ramella ed Elio Fiori. Alla giovane coppia gli auguri vivissimi del nostro giornale.

● **Molto festeggiato** da superiori, colleghi ed amici, ha lasciato l'Azienda per limiti di età e di servizio il Segretario Superiore di 1.a cl. cav. Federico Canepa. Al neo pensionato tanti auguri di lunga e felice quiescenza.

● **Binario dieci** - Maria Ausilia Ganci, figlia dell'Ispettore di 1.a cl. Giovanni - Capo Reparto Traffico di Cagliari - ha conseguito la licenza di Scuola Media con una votazione di 8,10. Rallegramenti e tanti auguri.

■ FIRENZE
(Dal Servizio Mat.le e Trazione)
Red.: Cav. G. Giuliattini T. 3407

● **Nella ricorrenza** della Giornata del Turismo e dell'Ospitalità, in Campidoglio, a Roma, sono stati distribuiti in forma solenne dal Ministro Folchi, i diplomi e le medaglie di benemerenza a coloro che ebbero modo di distinguersi nel campo dell'assistenza turistica. Fra i premiati vogliamo ricordare un nostro collaboratore, il Marinaio Giovanni Lo Coco, imbarcato sulla Nave Traghetto «Hermaea» della flotta F.S., in servizio da e per la Sardegna, al quale sono stati consegnati il diploma, la medaglia di bronzo e un premio in denaro «per l'opera svolta a favore dei turisti italiani e stranieri in transito sulle Navi Traghetto F.S.». Ci rallegriamo con il dinamico Lo Coco per l'ambito riconoscimento e gli auguriamo sempre maggiori affermazioni nel lavoro quotidiano che egli svolge a favore del turismo.

● **Sono stati collocati** in quiescenza, per limiti di età, dopo oltre 40 anni di attività nell'Azienda, i seguenti funzionari amministrativi del l'Ufficio 9° della sede centrale del Servizio Materiale e Trazione: Segretario Superiore di 1.a classe, cav. Bruno Nesti, Capo del Reparto stipulazione e gestione contratti di riparazione del M.R. presso l'industria priv; Segretario Superiore Alberto Giovannini, addetto alla liquidazione contabile delle costruzioni del M.R. presso l'industria privata. «Voci» si unisce ai colleghi ed amici che hanno festeggiato i due neo pensionati, ed invia ad entrambi i migliori auguri di lunga quiescenza.

● **E' deceduto** il sig. Gino Fanfani, padre dell'Usciere Capo Rodolfo Fanfani della sede centrale del Servizio Materiale e Trazione. Al figlio ed ai familiari inviamo le più sentite condoglianze. E' pure mancato il padre del Manovratore Salvatore Faraldo, distaccato presso l'Ufficio 6° del nostro Servizio, al quale inviamo le espressioni del nostro profondo cordoglio.

● **E' inoltre scomparso** anche il cav. Antonio Spacagna, padre dell'Applicato Pr.le signora Teresa Spatania Spacagna, dell'Ufficio 10° della sede centrale del Servizio. Il cav. Spacagna, ormai da vari anni in pensione, fece parte del Servizio Materiale e Trazione, presso il quale svolse gran parte della sua carriera. Ai congiunti, ed in particolare alla figlia del defunto funzionario, inviamo le più profonde condoglianze.

● **Cicogna Express-Patrizia, all'O. perullo** Niccolò Piazzini, in sussi-

dio dall'Officina di Firenze P.P. al l'Ufficio 6° del Servizio. Felicitazioni e auguri.

(Dagli Impianti)
Red.: Dr. A. d'Errico T. 2301

● **Nella sede del D.L.F.** di Firenze, ha avuto luogo l'annuale saggio di pianoforte a chiusura dei corsi tenuti dalla prof.a Luisa Di Pillo. Vi hanno partecipato una trentina di allievi di ambo i sessi, i quali eseguivano brani di musica classica e da camera, riscuotendo vivi applausi. Alla riuscita manifestazione artistica erano presenti il Direttore Compartimentale e un folto gruppo di invitati. A cura della medesima istitutrice si è pure svolto un saggio di danza classica delle allieve dei corsi organizzati dalla sezione culturale del Dopolavoro fiorentino e diretti dalla signora Simonetta Gallo. Le giovanissime esecutrici e la loro istruttrice hanno riscosso il caloroso apprezzamento del pubblico.

● **Superiori, colleghi ed amici** hanno cordialmente salutato il Segretario superiore di 1. a cl. Giulio Salvadori ed il Segretario superiore Vittorio Buccioni, dipendenti dalla Divisione Movimento, nonché il Capo Deposito Sovrintendente Giovanni Villari, Titolare del Deposito Locomotive di Firenze, collocati a riposo per limiti di età. Inviamo loro i migliori auguri di « Voci ». Hanno inoltre lasciato l'Azienda per limiti di età: i Capi Stazione 2. P. li Francesco Momini di Livorno S. Marco, e Remo Ventura di Pisa C. de; i Capi Gestioni P. li Giuseppe Dani di Pisa C. le, e Amedeo Pecunia di La Spezia Marittima; e Capo Stazione Garibaldo Cortellini di La Spezia Marittima; l'Assistente P.le di Stazione Angiolo Romiti di Livorno S. Marco; l'Operaio specializzato Raffaello Matteucci del deposito Loc. di Livorno, gli Operai qualificati di 1.a cl. Giovanni Bechini Innocenti, e Amedeo Cattani, nonché l'Operaio qualificato Vincenzo Valentini, dipendenti dalla Divisione I.E. A tutti giungano i nostri fervidi voti augurali.

● **Lo scorso mese** è mancato a Livorno il cav. Antonio Marchetti, Capo Deposito Superiore a riposo, che fu per oltre quindici anni 1.° Aggiunto al Deposito Locomotive di Roma S. Lorenzo e per cinque anni Titolare del Deposito Livornese. Ai familiari le nostre sentite condoglianze.

● **Binario dieci** - La signorina Liana Carrieru, figlia del Macchinista di 1.a Cl. Raffaele del Deposito Locomotive di Firenze, si è brillantemente laureata in « Scienze politiche e sociali » presso l'Università di Firenze, con votazione massima. Alla neo dottoressa e a papà Raffaele le nostre felicitazioni ed i migliori auguri.

GENOVA
Red.: Geom. A. Battaglia T. 2522

● **Il Cav. Ottone Bencaster,** Capo Stazione Sovrintendente, ha assunto la titolarità della Stazione di Genova P.P. in sostituzione del Cav. Campanini, collocato a riposo per limiti di età. Al Cav. Bencaster, dirigente brillante ed attivo, gli auguri più fervidi di buon lavoro nel grande, importante scalo genovese.

● **Si è spento improvvisamente,** a pochi giorni dal collocamento a riposo, il Coadiutore Capo Carlo Berchi, apprezzato dipendente della Divisione I.E. e caro amico di tutti i ferrovieri del Compartimento di Genova, che trovarono in lui un uomo dal tratto cordiale e generoso, un cuore aperto e sincero. Alla vedova e ai parenti tutti, « Voci della rotaia », di cui il Berchi fu assiduo lettore e appassionato propagandista, porge le più sentite condoglianze.

● **Il Capo deposito Superiore** Ernesto Richebuono, che di recente è stato insignito dell'onorificenza di Cavaliere al merito della Repubblica, ha lasciato l'Azienda per limiti di età, vivamente festeggiato dal personale del Deposito Locomotive di Savona. Al Richebuono giungano da queste colonne congratulazioni vivissime e auguri di lunga vita.

● **La giovanissima cantante** Anna Maria Obretti, figlia del manovale Pietro del Deposito Locomotive di Genova Brignole, ha vinto il « Microfono d'oro » per Voci Nuove indetto dalla Sala Primavera di Genova riscuotendo larghi consensi di critica per il tono ampio e caldo della voce e la grazia dimostrata nell'interpretazione di canzoni di successo. Alla graziosa e gentile Anna Maria, che ha partecipato brillantemente a varie tournées in Liguria, auguriamo un avvenire luminoso di sempre migliori affermazioni.

TORINO. — Il Sindaco, ing. Anselmetti, e il Direttore Compartimentale, ing. Funghini, alla inaugurazione della nuova cabina centralizzata di Torino Porta Susa.

MILANO
Red.: Rag. L. Paina T. 6256

● **Il Segretario Tecnico Capo,** p.i. Teobaldo Bolla della Divisione Impianti Elettrici di Milano, per onorare la memoria dell'adorata Mamma testè scomparsa, tramite « Voci », ha destinato a favore degli Orfani dei Ferrovieri la somma di L. 24.600 che i colleghi della stessa Divisione gli avevano rimesso nella triste circostanza. L'Opera di Previdenza del Servizio Personale ringrazia sentitamente il generoso oblatore e si unisce al nostro giornale nel fargli pervenire le espressioni del più sentito cordoglio per il grave lutto che l'ha recentemente colpito.

● **Nel corso di un lieto simposio** è stato festeggiato dal personale dipendente il Capo Stazione Superiore cav. Pietro Bar, che ha lasciato la titolarità di Brescia, dopo quarantacinque anni di servizio per limiti di età. Al neo pensionato, al quale è stato offerto un dono ricordo da parte dei dipendenti, succede nella titolarità dell'impianto il Capo Stazion Superiore Guido Caleppio, già in forza alla stazione di Brescia. Ad entrambi felicitazioni e auguri. Anche il Capo Tecnico P.le Mario De Battista, della Squadra Impianti A.C. della Divisione I.E., ha lasciato l'Azienda dopo 42 anni di servizio. Presso il ristorante di stazione, a Milano C.le, superiori, colleghi e dipendenti lo hanno salutato e nel corso di un rinfresco gli hanno consegnato doni ricordo. Auguri di lieta quiescenza.

● **Il Segretario Superiore** cav. Ugo Gilardini, dopo tanti anni di incessante attività presso la Divisione Movimento, salutato con affetto da tutti i superiori, colleghi e dipendenti, ha lasciato l'Azienda per limiti di età. « Voci » invia al cav. Gilardini gli auguri fervidi di lunga e serena quiescenza.

● **Binario dieci** - Il giovane Adelio Sironi, orfano dell'Operaio qualificato Achille deceduto per infortunio sul lavoro, ha riportato la media di 8.4 ed è stato promosso alla 3.a classe dell'Istituto Tecnico Commerciale. Bravo Adelio e tanti auguri per sempre maggiori affermazioni.

NAPOLI
Red.: Dr. D. Manganelli T. 3271

● **In questi giorni** ha lasciato il servizio per limiti di età, il Capo Stazione Sovrintendente Augusto Contursi, Titolare della stazione di Salerno. L'ottimo amico, che sovente ci aveva offerto la sua affettuosa collaborazione, nel lasciare l'Azienda ha inviato a colleghi, superiori ed amici un saluto di commiato, augurando a ciascuno « il felice coronamento delle loro legittime aspirazioni ». Nell'esprimere al Contursi il nostro affettuoso saluto, lo assicuriamo che egli lascia in tutti noi un caro ricordo. Ha pure lasciato il servizio per limiti di età, il Capo Gestione Sovrintendente Nicola Del Regno, dopo 45 anni di attività trascorsa in gran parte presso il Reparto Traffico di Salerno. Il Del Regno che è conosciuto da tutti nel nostro Compartimento per essere stato istruttore dei Corsi per nuovi assunti, ha avuto una dimostrazione unanime di viva simpatia in occasione dell'esodo dall'Azienda. Anche noi gli auguriamo una lunga e serena quiescenza.

● **Binario dieci** - La studentessa signorina Anna Corsa, figlia del ferroviere Carlo Corsa del Deposito Locomotive di Napoli Smistamento, ha conseguito, lo scorso luglio, la Laurea in lingue e letteratura straniera presso l'Università partenopea con voti 107/110. Ci rallegriamo vivamente con la neo-dottoressa alla quale auguriamo sempre maggiori soddisfazioni.

● **Cicogna Express** - La piccola Loredana, figlia del Capo Gestione Amedeo Angioletti della stazione di Villa Literno, annuncia con gioia agli amici e colleghi di papà, la nascita del fratellino Maurizio, avvenuta recentemente a Napoli. Rallegramenti e tanti auguri.

A 55 anni: dottore in Scienze Economico-Marittime

Presso l'Istituto Universitario Navale di Napoli si è recentemente laureato in Scienze Economico-Marittime il dr. Oscar Lazzarini, Capo Stazione Principale di posto a Broni (Milano), che ha discusso la tesi di laurea, « La Svizzera quale retroterra del Porto di Genova » e le tesine « L'imballaggio delle merci » e « L'imposta di bollo sui trasporti ».

Nonostante i 55 anni suonati, il nostro collega ed amico — che già nel 1932 si laureò in Scienze Agrarie — ha voluto conseguire una nuova affermazione nel campo degli studi ed arricchire ulteriormente il suo patrimonio culturale. Il Lazzarini è un innamorato della « ferrovia », tanto che nel 1956 lasciò il Ministero delle Finanze — dove occupava un posto di fiducia e di responsabilità — per realizzare il sogno che da tempo vagheggiava: diventare Capo Stazione. Si affermò brillantemente nel concorso di Sotto Capo e iniziò, con slancio giovanile, la carriera del « berretto rosso ». Studioso ed appassionato di tutto quanto concerne la « circolazione treni », egli è oggi uno dei Capi Stazione Pr.li più entusiasti e preparati della Rete.

Ci rallegriamo fraternamente con lui, mentre gli inviamo le nostre congratulazioni e quelle degli amici e gli auguri affettuosi di sempre più brillanti affermazioni.

Tun.

PALERMO — Sono iniziati i lavori di ampliamento e ammodernamento del piazzale di Palermo Centrale. Il vecchio capannone delle Poste è stato demolito per far posto ad un nuovo fascio di binari.

■ PALERMO

Red.: G. Caruso T. 649

● **Dopo una sospensione** di cinque anni, alla presenza del Direttore Compartimentale, ing. Rizzo, del Capo dell'Impianto, ing. Augello, di tutte le autorità ferroviarie, delle maestranze e dei familiari, è stata ripresa, alla Officina Veicoli di Messina, la cerimonia della consacrazione del grande impianto al Sacro Cuore di Gesù. La Messa è stata celebrata dal Provicario del Vescovo, Mons. Minutoli, il quale, al Vangelo, ha esaltato il significato della consacrazione ed elogiato gli organizzatori della bellissima « Festa dell'Impianto » ed ha ricordato, infine, i ferrovieri caduti sul posto di lavoro nel luglio 1943, durante l'ultimo conflitto bellico. Al termine della funzione religiosa, hanno parlato l'ing. Rizzo e l'ing. Augello.

● **Attorniati dai familiari,** amici e conoscenti, l'ex Capo Squadra Lavori, Vincenzo Scalone e la moglie, signora Giuseppina Ruggeri, residenti a Vittoria, hanno celebrato lo scorso mese i loro 50 anni di matrimonio. Ai coniugi Scalone inviamo i nostri rallegramenti con gli auguri fervidi di vita lunga e serena.

● **Il Capo Gestione Paolo Tirrito,** della stazione di Palermo C.le., rappresentante Compartimentale degli Invalidi di Guerra dipendenti dalle F.S. in Sicilia, è stato recentemente insignito della Croce di Cavaliere al merito della Repubblica. Al Grande Invalido Tirrito i rallegramenti nostri e quelli dei ferrovieri siculi.

● **Binario dieci** - Elio e Nino, rispettivamente di anni 8 e 9, figlioli del Segretario dr. Basilio Conti Nibale del Magazzino Approvvigionamenti di Messina, sono stati promossi alla 4.a e 5.a elementare con la media di dieci il primo e di otto il secondo. Un bravo di cuore ad entrambi con tanti auguri per l'avvenire.

● **La Signorina** Maria Schillaci, figlia del Capo Tecnico Pr.le p.i. Girolamo della 5.a Zona I.E. di Catania, si è brillantemente laureata in Fisica Elettronica, riportando la votazione di 103/110. Alla neo dotto. ressa i nostri rallegramenti e gli auguri fervidi di sempre maggiori affermazioni.

● **La piccola Maria Sofia Trio,** figlia del Capo Stazione Pr.le Titolare della stazione di S. Agata Militello Pietro Trio, è stata promossa alla 3.a classe elementare con la media del nove. Il fratello Enzo, già distintosi negli scorsi anni e vincitore di una borsa di studio, ha conseguito la licenza ginnasiale, nella sessione estiva, classificandosi secondo su cinque promossi. Anche Giovanni Antonio Livoti, figlio del Capo Stazione pr.le Titolare della stazione di Piraino Antonino Livoti, è stato promosso dalla 5.a elementare alla 1.a Media con 8 in tutte le materie. Vivissimi rallegramenti a tutti e auguri per sempre maggiori affermazioni.

● **Relatore** il chiarissimo Prof. Giovanni Musotto, si è laureato in Giurisprudenza, con il massimo dei voti e la lode, il giovane Aldo Guarino, figlio del nostro amico cav. Giuseppe, Segretario Capo presso la Divisione Movimento di Palermo. Al neo dottore, gli auguri di « Voci » per una brillante carriera.

■ REGGIO CALABRIA

Red.: Cav. A. Cremona T. 436

● **Un altro grave lutto ha colpito ancora la famiglia del nostro Redattore di Reggio Calabria: è deceduto a Genova il fratello dr. Francesco Cremona, Direttore Didattico del Gruppo «Dassolo». Hanno preso parte al dolore della famiglia S.E. il Cardinale Siri, il Sindaco di Genova, il Provveditore agli Studi, i Circoli Didattici, le rappresentanze delle scolaresche e degli emigrati calabresi a Genova. All'amico Cremona porgiamo i sensi del nostro cordoglio e della nostra affettuosa solidarietà.**

● **Ha lasciato l'Azienda** per limiti di età, dopo 44 anni di lodevole servizio, il cav. Giuseppe Costantini, Capo del Gruppo Servizi di Controlleria. Tutto il personale delle Divisioni Movimento e Commerciale con la cordiale e sincera manifestazione di commiato, ha voluto dimostrargli in forma tangibile di quanto affetto e di quanta stima fosse circondato. All'indirizzo del festeggiato ha rivolto commosse parole il capo della Divisione Movimento on. ing. Caroniti. Durante un rinfresco veniva poi consegnato al cav. Costantini un dono ricordo. All'« anziano della rotaia » l'augurio fervido di «Voci» per una lunga e serena quiescenza.

● **Dopo lunga malattia,** è deceduto a Praja l'ex Cantoniere Francesco Gareffa. Ai figli, Alunno Biagio, Capi Squadra Lavori Bruno e Vincenzo e Cantoniere Domenico giungano le sentite condoglianze di « Voci ».

● **Binario dieci.** I quattro figli dell'Usciere Capo Michele Jannello della Divisione Commerciale e Traffico, Caterina, Rosa Giovanna, Clara e Francesco, sono stati tutti promossi col massimo dei voti, conseguendo, rispettivamente, la licenza Media, la promozione alla terza Media, alla 1.a Media e alla 3.a Elementare. Congratulazioni ed auguri. Anche Barbara Tafi, figlia del Capo Stazione Pr.le Aden della stazione di Casalvelino, ha brillantemente ottenuto la promozione alla seconda Media inferiore con tutti otto. Bravissima Barbara: rallegramenti e tanti auguri. Infine, anche Pino Garcea, figlio del Macchinista di 1.a classe Nicola Garcea di Paola, è stato promosso alla seconda Media con i seguenti voti: italiano 8, latino 9, storia 9, geografia 9, ginnastica 9, canto 9, disegno 9, religione 9, matematica 9, condotta 9. La sorellina Rosella è stata invece promossa alla terza elementare con questi voti: condotta 10, religione 10, educazione fisica 9, lettura scrittura 9, aritmetica e geometria 9, attività manuali 9. Vivissimi rallegramenti e tanti auguri ad entrambi per sempre maggiori affermazioni.

■ ROMA

(Dai Servizi)

● **Ha lasciato recentemente il servizio** per limiti di età, dopo 45 anni di vita ferroviaria, il cav. Ferdinando Zugaro, del Servizio Affari Generali. Non comuni qualità d'animo, profondo attaccamento al dovere e perfetta conoscenza del proprio settore di lavoro facevano dello Zugaro uno dei migliori funzionari della Sezione biglietti. Durante un lieto simposio, superiori, colleghi e dipendenti hanno calorosamente festeggiato il neo-pensionato, esternandogli il rammarico per il forzato distacco ed augurandogli molti anni ancora di ottima salute, di tranquillità e di benessere.

● **Dopo 46 anni** di ininterrotto lavoro, per limiti di età, ha lasciato recentemente l'Azienda il Coadiutore Capo Attilio Perucci, il quale, dal 1931 aveva sempre prestato servizio alla Segreteria del Direttore del Servizio Commerciale e del Traffico. Intelligente ed attivo, affabile e sensibilissimo, il buon Attilio godeva larga simpatia da parte di tutti. Una dimostrazione di stima e di alta considerazione ha avuto il neo-pensionato da parte del Vice Direttore Generale dr. Santoni-Rugiu e del Direttore del Servizio Affari Generali prof. Santoro che, in passato, ebbero in lui un collaboratore diligente e capace. Anche il dr. Panicelli e gli altri funzionari del Servizio Commerciale si sono stretti attorno al partente, festeggiandolo calorosamente, esternandogli gli auguri più fervidi di lunga, serena e felice quiescenza e consegnandogli, nel contempo, un indovinato dono-ricordo. All'amico Perucci inviamo anche i nostri auguri altrettanto fervidi e sinceri.

● **E' deceduto** il prof. Giuseppe Baldassarre, padre del collega dr. Ambrogio Baldassarre, Segretario Capo della Sezione Personale del Servizio Approvvigionamenti. Uguale sventura ha colpito il collega Riccardo Mancini, Segretario Superiore della Sezione XI dello stesso Servizio, che ha perduto il padre sig. Luigi. Ad entrambi i sensi del nostro vivo e commosso cordoglio. (C.C.)

● **In seguito ad incidente** automobilistico, è deceduto il dr. Pasqualino Longi, Ispettore Principale del Servizio Commerciale e Traffico. La tragica scomparsa dell'ottimo funzionario ha addolorato tutti coloro che lo conoscevano e lo stimavano per le spiccate doti di bontà e di competenza. Ai familiari le espressioni del nostro profondo cordoglio.

● **Binario dieci** - Il giovane Gianfranco Di Paolo, figlio dell'Applicato Tullio dell'Ufficio I del Servizio Impianti Elettrici, è stato promosso dalla 5.a elementare alla 1.a Media col punteggio di 8 1/2. Tanti auguri.

(Dagli Impianti)

Red.: D. Loffredo T. 71290

● **Il personale di Roma Termini** ha voluto festeggiare il Capo Stazione Sovrintendente comm. Alberto Alteri, che lasciava il servizio per limiti di età, e il pari grado comm. Salvatore Izzo che gli succedeva nella titolarità della grande stazione. Al « vermut » d'onore hanno partecipato il Direttore del Servizio Movimento dr. Bazan, il Direttore Compartimentale ing. Gervasio, il Capo della Divisione Movimento ing. Pelizza e molte altre autorità ed invitati. In una atmosfera di affettuoso cameratismo sono stati ricordati i meriti e le elevate doti dei festeggiati ed al termine sono stati consegnati al comm. Alteri, a nome del personale, un cronometro d'oro e a nome dei « berretti rossi » una artistica pergamena e una medaglia d'oro con dedica.

● **Dopo 44 anni** di lodevole servizio, ha lasciato l'Azienda per limiti di età il Capo Stazione Superiore Attilio Iacovone, Titolare della stazione di Sulmona, affettuosamente salutato e festeggiato dai fuzionari di tutti i servizi, del personale di stazione e da numerosi amici e conoscenti. Nel corso di un simposio, dopo la consegna all'anziano «berretto rosso» di una pergamena e vari oggetti artistici-ricordo, sono state rievocate le benemerenze acquisite dal festeggiato durante la sua lunga carriera. Ad Attilio Iacovone gli auguri fervidi del nostro giornale che lo annovera tra i suoi vecchi ed affezionati lettori.

● **Binario dieci** - Il giovane Augusto Della Rosa, figlio del Capo Squadra Cantonieri Gino Della Rosa del 19° Tronco di Attigliano, ha conseguito, con brillante votazione, il diploma di Geometra preso l'Istituto Tecnico «Paolo Savi» di Viterbo. Gianluigi e Giovanna Lolicato, figli del Capo Gestione Principale Francesco di Roma Termini, sono stati promossi rispettivamente al 2° Istituto Tecnico Industriale ed al 1° Liceo Classico, entrambi con votazione di 7.50. Rita Rocchi, di anni 13, figlia del Capo Stazione Pr.le 1° Aggiunto di Civitavecchia, agli esami di licenza media presso la Scuola Statale di Civitavecchia, ha ottenuto la brillante media di 8.35. Le bravissime figliole del Capo Treno di 1.a classe Natale Santilli, del Deposito Personale Viaggiante di Roma Termini, Maria Teresa di anni 14 e Paola di anni 12, hanno conseguito, la prima, la Licenza Media con la votazione di 8/10, vincendo per la terza volta la borsa di studio dell'Ente di Previdenza dell'O.P. delle F.S., e la seconda promozione alla 2.a Media, con la votazione di 9/10, assicurandosi nel contempo una borsa di studio. Anche Loredana Astorina, figlia del Macchinista di 1.a classe Paolo, del Deposito Locomotive di Roma S. Lorenzo, è stata promossa alla 2. Magistrale con la media di 7.51/10. A tutti i promossi ed alle loro famiglie i nostri rallegramenti con tanti auguri.

■ TORINO

Red.: Dr. R. Marello T. 2089

● **Alla presenza del Sindaco di Torino,** ing. Anselmetti, e di tutti i Capi delle Divisioni in Sede, il Direttore Compartimentale ing. Funghini ha recentemente inaugurato le seguenti opere: l'impianto di un apparato centrale elettrico ad itinerari con comando a pulsanti nella stazione di Torino Porta Susa; l'impianto di blocco automatico fra Torino P.S. e Bivio Crocetta e quello di diffusione sonora per il pubblico ed a sussidio delle manovre. L'insieme delle opere testè realizzate, comprese nel programma di ammodernamento dei convogli e tutti i movimenti nel piazzale: un quadro luminoso riproduce la situazione dello scalo: binari, segnali e deviatoi. L'impianto, che è costato 168 milioni, garantisce oltre tutto maggiore celerità e sicurezza d'esercizio.

● **Salutato calorosamente** da superiori, dipendenti e colleghi, ha lasciato l'Azienda per limiti di età, il Capo Stazione Principale Francesco Monti, Titolare della stazione di Monbaldone Roccaverano, Assunto in servizio come Manovale nel 1919, il Monti si impegnò a migliorare la propria carriera ferroviaria, sostenendo le prove di abilitazione e la sua volontà fu premiata. Come movimentista prestò servizio nel Compartimento di Torino, con parentesi di missioni a Trieste e in Sardegna. Di carattere bonario e cordiale, alla passione per la ferrovia, unì quella dei «tartufi», di cui divenne arrabbiato cercatore e sempre con esito positivo. All'amico Francesco inviamo i nostri fervidi auguri di buona e serena quiescenza, tra l'affetto dei familiari e le lunghe passeggiate in cerca del «tubero profumato».

● **Per limiti di età** è stata collocata a riposo l'Applicata Pr.le Maria Maddalena Bertinetti delle Officine Materiale Rotabile; anche i seguenti Agenti della Divisione Movimento cav. Eugenio Raschi, Revisore Superiore, Capo Gestione Pr.le Crescenzo Sottini e Capo Personale Viaggiante Pr.le Albino Todeschini hanno lasciato l'Azienda dopo lunghi anni di lodevole servizio. Agli auguri dei superiori e dei colleghi si aggiungono anche quelli di «Voci».

● **Binario dieci** - Il giovane Giuseppe Carena, figlio del comm. Claudio, Titolare di Trofarello, ha brillantemente conseguito presso la Università di Torino la laurea in Fisica pura. La signorina Annaluisa Dabbene, figlia del Capo Treno di 1.a cl. Carlo del Dep. Pers. Viaggiante di Asti, ha conseguito l'abilitazione Magistrale piazzandosi al primo posto nella graduatoria dei licenziati dall'Istituto astigiano. La brava Annaluisa, già professoressa di teoria e solfeggio, è pure risultata la prima su sessanta allieve del Liceo Musicale di Alessandria; allieva, inoltre, del 7° corso di pianoforte dell'Istituto G. Verdi di Asti, ha superato il saggio finale meritandosi una borsa di studio di 40.000 lire istituita del Comune. Ad entrambi le nostre vive felicitazioni.

● **E' deceduto a Valenza,** a 71 anni, l'ex Sorvegliante Lavori Oreste Capra. Ai funerali hanno preso parte i ferrovieri valenzani e quelli dei centri viciniori. Ai familiari le espressioni del nostro profondo cordoglio.

■ TRIESTE

Red.: L. De Leonardis T. 305

● **Mentre assisteva** ad un incontro di pugilato a Lignano Sabbiadoro, in seguito a collasso cardiaco è morto l'Operaio specializzato Sergio Ambrosio di anni 39. La repentina scomparsa del giovane ferroviere, nostro abbonato, ha addolorato profondamente i colleghi della Squadra Rialzo di Udine e tutti i lavoratori della rotaia udinesi. Alla vedova ed ai figli Sandro e Giovanna la nostra solidarietà e le espressioni del nostro accorato cordoglio.

● **Hanno recentemente** lasciato il servizio per limiti di età il Capo Stazione P.le Agostino Conio della stazione di Udine; il Capo Stazione P.le Ferdinando Frati della stazione di Chiusaforte; il Capo Gestione P.le Francesco Germek della stazione di Trieste C.le; il Capo Gestione Iolando Padovani della stazione di Gorizia; il Capo Gestione Superiore Antonio Carandente della stazione di Trieste C.M.; il Capo Gestione Umberto Farinelli della stazione di Trieste C.le e il Verificatore Eugenio Tommasi della Squadra Rialzo di Trieste C.M. A tutti «Voci» augura ogni bene.

CONCORSO PER AIUTO APPLICATO TECNICO NELLE F.S. Per la preparazione a tale concorso è stato pubblicato un fascicolo integrativo che svolge la parte del programma relativa alla fisica ed al disegno geometrico.

Il fascicolo stesso, unitamente al Manuale, già pubblicato, per la preparazione al precedente concorso per Aiuto Applicato, costituisce lo svolgimento *completo* del programma per il concorso in atto.

I due testi, compilati a cura degli Ispettori Capi a riposo Caioli e De Renzis, noti per altre pubblicazioni del genere, sono in vendita al prezzo complessivo di L. 2.000 (comprese spese postali) e verranno inviati a coloro che ne faranno richiesta. L'importo può essere inviato a mezzo vaglia postale o mediante versamento sul conto corrente postale N° 1/25891, intestato al rag. Teodosio De Renzis, Via Polvese 4, Roma.

■ VENEZIA

Red.: Cav. F. Poli T. 3209

● **Hanno lasciato il servizio** per limiti di età il Segretario Superiore Giuseppe Gualtieri della Divisione Ragioneria, il Capo Gestione Superiore Walter Stecchele, Titolare della Gestione Biglietti di Padova C.le e il Capo Gestione Pr.le Mario De Felip, Cassiere della stazione di Mestre. A tutti gli auguri vivissimi del nostro giornale.

■ VERONA

Red. Dr. R. Campagnari T. 2247

● **E' stato consegnato,** con solenne cerimonia, il labaro alla Associazione Mutilati, Invalidi e Famiglie dei caduti sul lavoro, di Verona. Erano presenti autorità civili, religiose e ferroviarie, tra le quali il Direttore Compartimentale ing. Rossetti e la gentile consorte. Dopo la Messa e la benedizione del labaro, i partecipanti si sono recati in corteo alla sede del Dopolavoro Ferroviario, dove il presidente nazionale dell'Associazione, dr. Amadori, ha illustrato il profondo significato della cerimonia, mettendo in risalto i numerosi sacrifici personali compiuti dai ferrovieri durante il servizio. Il labaro è stato dato in consegna alla signora Vittorina Pregnolato, vedova del Frenatore Mauro Graziani, caduto sul lavoro.

● **La Società Agricoltori** della Vallagrina di Trento, con l'autorizzazione del Provveditore agli Studi e dei direttori didattici dei tre Circoli della Vallagrina, ha bandito un originale Concorso a premi tra gli scolari delle scuole primarie della zona. La giuria ha poi proceduto all'esame dei numerosi elaborati inviati e, all'unanimità, ha deciso di conferire il primo premio allo scolaro Fiorello Zandonai della 5.a elementare, figlio dell'Ausiliario di Stazione Guerrino Zandonai, di Rovereto, per il brillante svolgimento del tema: «Perché devo amare la terra». Il tema stesso, pregevole per forma e contenuto, è stato pubblicato da un quotidiano di Trento. Vivissimi rallegramenti al bravo Fiorello e tanti auguri per ulteriori affermazioni.

● **L'Ispettore Capo** dr. Placido Girardelli, proveniente da Trieste, ha assunto la dirigenza della Divisione Ragioneria di Verona in sostituzione dell'Ispettore Capo rag. Guglielmo Bertolini, collocato a riposo. Al nuovo dirigente porgiamo un cordiale benvenuto, mentre al rag. Bertolini, festeggiatissimo nel giorno del suo commiato, inviamo calorosi auguri di ogni bene.

PER MANCANZA DI SPAZIO SIAMO COSTRETTI A RIMANDARE AL NUMERO DI OTTOBRE UNA PARTE DELLE CRONACHE DI «TUTTA RETE».

Alberghi e Pensioni a Lourdes

HOTEL LÉCUYER, all'ingresso del Santuario - Hotel e locali St. Charles, 73, bd de la Grotte - Tel. 16-24.

ALLA MOSTRA DEL MOBILIO IMEA - CARRARA

L. 248.000

L. 185.000

Vasto assortimento. Visitate. Sconti premio anche pagando a rate. Consegna ovunque gratuita. PARTICOLARI AGEVOLAZIONI AL PERSONALE F.S. - Chiedete catalogo VR/ 8/9 a colori inviando L. 200 in francobolli alla MOSTRA DEI MOBILI ETERNI IMEA - CARRARA

Qualche giorno in casa d'altri

E' molto piacevole ricevere l'invito a trascorrere qualche giorno o anche soltanto il fine-settimana in casa di amici e, sopratutto è difficile che possa capitare a tutti. Accettando con entusiasmo sarà però necessario compiere l'abituale ripasso di tutte le regolette del « saper vivere », che saranno utilissime in questa circostanza.

Innanzitutto la durata del soggiorno: di solito sono i padroni di casa a precisare per quanto tempo desiderano che ci tratteniamo, ma nell'eventualità che parlino vagamente di « un po' di tempo » senza specificare, sarà meglio farlo noi: non c'è niente di più insopportabile di un ospite che prolunghi troppo, magari involontariamente, il proprio soggiorno in casa d'altri.

Si parta, inoltre, con il meno roba possibile: nulla terrorizza tanto chi ci ospita quanto il vederci giungere carichi di bagagli e fagotti. Si cerchi inoltre di sapere che genere di vita condurremo: è perfettamente inutile, infatti, portarsi degli abiti eleganti, ad esempio, se i nostri amici conducono una vita sportiva e un po' selvaggia.

Graditissimi saranno ovviamente i piccoli regali che distribuiremo all'arrivo: un oggetto alla padrona di casa e dolci o giocattoli ai bambin. Durante la nostra permanenza se essa è prolungata ci si sdebiterà portando ogni tanto un dolce o invitando fuori a pranzo o a cena gli amici che ci ospitano.

Si cercherà di dare il minor disturbo possibile facendosi la camera la mattina, se non c'è persona di servizio (e se si è donne, naturalmente!), e dando una mano in casa. Varrà la pena di ricordare che non vi sono ospiti più sgraditi di quelli che s'impadroniscono del telefono per ore, che impongono i loro gusti, arrivano tardi ai pasti sconvolgendo il ritmo della vita familiare, si servono della persona di servizio come fosse la propria cameriera personale e invitando a loro volta i propri amici, senza esplicito invito dei padroni di casa.

Al momento della partenza si darà una mancia alla persona di servizio e, giunti a casa, si scriverà una lettera di ringraziamento a chi ci ha ospitati.

Quanto ai padroni di casa, anch'essi hanno degli obblighi, naturalmente. Cederanno all'ospite la stanza migliore, che sarà in ordine perfetto, con cassetti e armadi liberi e rallegrata da fiori. Inoltre prepareranno tutti gli oggetti da toletta, anche se certamente l'ospite avrà i suoi. Lo avvertiranno degli orari dei pasti e di tutte le abitudini della famiglia in modo che possa adattarvisi il meglio possibile; cercheranno infine, di organizzare qualche svago. Se hanno dei bambini, li terranno a freno per quanto possibile e faranno mangiare a parte i più piccoli. E, soprattutto, non si mostreranno mai affaticati o imbronciati: darebbero all'ospite l'impressione di essere un peso; ci si comporti con lui come con una persona della famiglia ed egli ricorderà sempre con gioia la loro casa.

Maria Pia

SOLUZIONE CRUCIVERBA

	LE	SO		LI	CA	VO
TO	STA	SPO			MI	
LA	PO		NA	TO	RA	NA
CO		NO	TA	LEN	CE	
TI			LI	SA		TO
RE	SA	PO		RE	TO	LET
	NO	TO	RI	BA		GO
LO	CA		RA	TU	RA	PAR

Filatelia

Novità italiane, vaticane e di S. Marino

Quest'anno le consuete vacanze filateliche sono state più brevi del solito. Infatti, le nostre emissioni hanno avuto una sospensione di appena poco più di un mese.

Il 21 agosto, in ampliamento del programma stabilito per il 1963, è stata messa in vendita la serie di due francobolli (L. 70 e L. 15) dedicata al « Congresso Mondiale del Turismo » che ha luogo a Roma. Trattasi di due valori a soggetto uguale, stampati in rotocalco dal nostro Istituto Poligrafico su carta bianca, liscia, filigranata a tappeto di stelle, nel formato « gigante » di mm. 40 x 30.

Il 16 settembre usciranno i due francobolli per l'« Europa 1963 » ed il 21 settembre vedranno la luce altri due valori per la celebrazione dei « Giochi del Mediterraneo ». Il 10 ottobre saranno poi commemorati i due grandi musicisti italiani Giuseppe Verdi e Pietro Mascagni con l'emissione di un francobollo per ognuno.

In conseguenza della scomparsa di Papa Giovanni XXIII, è stata differita la vendita dei tre francobolli descritti nel giornale precedente, emessi per commemorare i Santi Cirillo e Metodio. Dovevano uscire il 25 giugno ed invece saranno messi in circolazione subito dopo l'attesa emissione già prevista per l'« Incoronazione di SS. Paolo VI » e della quale non si conosce ancora la data.

Si ha notizia che è prevista anche l'emissione di una serie per celebrare nel mondo i « Templi della Nubia ».

Il 30 agosto, la Posta di San Marino ha emesso due nuove serie di francobolli. La prima è dedicata alle « Farfalle » e si compone di cinque valori (L. 300 complessivamente); e la seconda celebra le consuete « manifestazioni filateliche di Riccione e San Marino» con due francobolli del valore facciale di L. 100 ciascuno.

* * *

Il 21 settembre usciranno altre due serie. Una, la « Preolimpica » di 10 valori (L. 300); e l'altra, dedicata all'« Europa 1963 », con un francobollo da L. 200.

* * *

Emissioni filatelico-ferroviarie

Nelle Isole Fernando Poo un valore da 0,35 c. rosa; la Russia ha dedicato alle ferrovie uno dei sei valori emessi in occasione del XXVI Congresso del Partito Comunista; nel Perù, il francobollo per Posta Aerea da 1,80 soles riproduce nella vignetta una locomotiva a vapore; la Svizzera, fra la serie di 6 valori emessa per il cinquantenario della linea Loetschberg, ne ha dedicato uno alle ferrovie riproducendovi un treno viaggiatori che discende verso Briga ed il Sempione; anche la Romania e l'Egitto hanno emesso un francobollo rispettivamente da 1,75 lei e da 40 mills, con le Strade Ferrate.

Dino Boncompagni

I modell

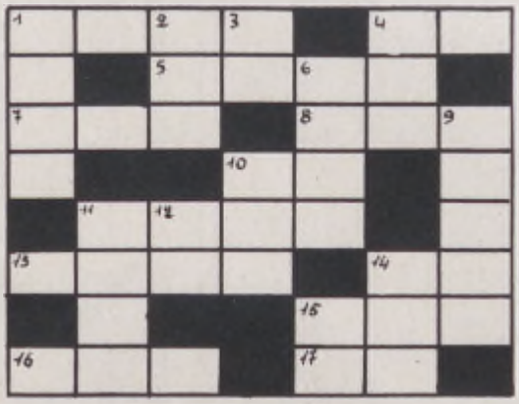
Soprabito in linea diritta. Collo alto e staccato come lo vuole la nuova moda. Al fondo balza leggermente arricciata come il collo

Mara Bottari

Tailleur con giacca cortissima in tessuto di lana a double-face. Spalle arrotondate. Sui davanti due tagli obliqui terminano con brevi aperture. Gonna arricciata

Cruciverba sillabico

(F. MUCCIO)



ORIZZONTALI: 1) Composizione musicale; 4) Diminuzione di peso; 5) Cantante lirico; 7) Non può essere analfabeta; 8) Il verbo delle modelle; 10) Di solito sono profumati; 11) Noto « urlatore » moderno; 13) Si disputa anche nel nostro secolo; 14) Città sulla Penisola d'Istria; 15) Rimosso; 16) Nella fonetica sono indispensabili; 17) Dà il cambio alla luna.

VERTICALI: 1) Bimbo piccolo e grazioso; 2) Il verbo dei colombi innamorati; 3) Infrequenti; 4) Comune Pugliese; 6) Creazione di Walt Disney; 9) Recinto metallico; 10) Il Lucifero di Dante; 11) Argilla; 12) Calmo, senza fretta; 14) Vagone... portatore di notizie; 15) Neo marito.

Umorismo

— Ci fosse un posticino anche per me?

SPREMUTE DI COCCO

— Guardi signore, se ha molta fretta c'è un treno che passa sull'altro binario fra dieci minuti.

VOCI DELLA rotaia

ULTIMO INDUGIO
SULLA SPIAGGIA DI BELLARIA

VOCI DELLA rotaia

Anno VI - N. 10 OTTOBRE 1963

FRANCIA . . . . . 0,40 NF
BELGIO . . . . . 4 Fr.
SVIZZERA . . . . 0,80 Fr.

LIRE 40

LE FS NEL SUD

VOCI DELLA rotaia

ANNO VI - N. 10 - OTTOBRE 1963
PERIODICO MENSILE
Sped. Abbon. Post. Gr. III

Direzione, Redazione, Amministrazione, Pubblicità: Piazza della Croce Rossa - Roma - Telefono TETI: 861.312.

Direttore Responsabile: Mario Pellegrino - **Redazione:** Alberto Ciambricco (Redattore-capo), Mario Alberto Tuninetti, Mario Casacci.

Il materiale, pubblicato o no, non si restituisce. La proprietà letteraria ed artistica è riservata. La direzione non è impegnata dalle opinioni espresse negli articoli firmati.
Stampatore: ROTOCOLOR - Via Tiburtina 1094 - Roma - Tel. 419.440. Registrato al Tribunale di Roma con D. n. 6041 del 9-11-1957.

ABBONAMENTI ANNUI

« VOCI DELLA ROTAIA »: Italia L. 400 - Francia NF 5 - « VOCI DELLA ROTAIA » e « LA VIE DU RAIL »: Italia L. 5.600 - Francia NF 30 - Belgio Fr. 435. I relativi versamenti devono essere effettuati sul C/C postale n° 1/28424, intestato a: Servizio Ragioneria F.S. - Periodico Aziendale « Voci della Rotaia » - Direzione Generale F.S. - Roma.

ALTRE PUBBLICAZIONI FERROVIARIE

BOLLETTINO FFS (Ferrovie Federali Svizzere) in lingua italiana Fr. s. 10 (L. 1515). Il relativo versamento deve essere effettuato con vaglia postale intestato alla Amministrazione di « Voci della Rotaia », Periodico Aziendale F.S. - Piazza Croce Rossa, Roma; oppure, direttamente, a mezzo vaglia postale internazionale, intestato a: Segretario Generale F.F.S. Cheques Post 4950, Berna (Svizzera).

IN COPERTINA

Il viadotto di Ponte Rosso sulla Battipaglia-Reggio Calabria. Nell'articolo alle pagine 3-4-5 il nostro Ministro passa in rassegna le opere programmate nella prima fase del Piano Decennale per il miglioramento del sistema ferroviario nel Sud: tra le più importanti è compreso il completamento dei raddoppi sulla linea tirrenica fino a Reggio Calabria.

TRADIZIONI NOSTRE

Il Direttore Generale ha conferito i seguenti encomi:

Al Manovale Giuseppe Mallica della stazione di Golfo Aranci con la motivazione: « Il giorno 9.6.1963, avendo scorto sui binari del piazzale della stazione di Golfo Aranci un bambino in pericolo di essere travolto da una colonna di carri in retrocessione, si slanciava prontamente in soccorso del predetto, riuscendo a trarlo in salvo. Il Mallica, nel nobile tentativo, veniva urtato dallo spigolo di un carro, riportando contusioni in varie parti del corpo ».

Al Manovale Mario Concilio, con la seguente motivazione: « Il giorno 12.8.1963, nella stazione di Piacenza, accortosi che una viaggiatrice, nel tentativo di salire su una vettura del treno 451, già in movimento, era caduta con le gambe sui binari, si slanciava prontamente in soccorso della predetta riuscendo, con grave rischio della propria incolumità, a trarla in salvo ».

Ai Marinai Nicola Ruello e Santo La Fauci, del Reparto Navigazione di Messina, con la motivazione: « Il giorno 27 maggio u.s., durante la sosta della Nave Traghetto « Reggio » a Villa S. Giovanni, si sono gettati in mare, per trarre in salvo, con grave rischio della propria incolumità, un giovane in procinto di annegare nello specchio d'acqua della invasatura delle Navi Traghetto ».

Infine, al Capo Stazione Rocco Soraci, con la motivazione: « Il giorno 22 luglio 1963, avvertito che nella casa cantoniera sita al km. 391+999, nei pressi di Reggio Calabria Gallico si era sviluppato un incendio a seguito di una fuga di gas da una bombola per cucina, si portava prontamente sul posto e, con grave rischio della propria incolumità, riusciva a domare le fiamme, evitando così il verificarsi di gravi conseguenze ».

DOPO IL VAJONT

Dieci giorni sono trascorsi dalla tragedia del Vajont e nulla essa ha perduto della sua terribile attualità.

Ancor oggi si continua nella ricerca dei dispersi e delle vittime, e noi stessi — mentre il giornale va in macchina — non sappiamo ancora quanti dei nostri compagni di lavoro e dei loro familiari sono scomparsi sotto la liquida valanga che ha inghiottito la stazione di Longarone.

Ormai, purtroppo, resta ben poco da dire su quanto è accaduto. Se dedichiamo al Vajont queste righe, è per dire che i ferrovieri — che di solidarietà impastano quotidianamente il loro lavoro — sono stati e sono vicinissimi alle popolazioni colpite. Il loro pensiero reverente va a tutte le vittime del disastro; la loro sollecitudine va, fervidissima, ai superstiti, che soltanto la solidarietà di tutti gli uomini potrà far risorgere alla speranza.

LETTERE AL GIORNALE

Buio nelle Case Cantoniere

Caro Direttore,

Le scrivo anche a nome di tutti i colleghi, i quali come me abitano in case cantoniere lungo la linea, sprovviste di energia elettrica. Io da 11 mesi abito nella Casa Cantoniera km. 67 + 591, a circa 300 m. dalla stazione ferroviaria di Castellamare del Golfo (Trapani). I fili della corrente elettrica passano a soli 60 m. dalla casa: ma per quante richieste e preghiere abbia avanzato non sono riuscito ad ottenere l'allacciamento. Ora, io dico che anche noi cantonieri abbiamo il diritto, tornando a casa dopo una giornata di lavoro, di guardare in faccia i nostri familiari. Non è giusto?

Cantoniere Salvatore La Spina — c.c. km. 67 + 591 — Castellammare del Golfo (Trapani)

N.d.r. — Ci uniamo di cuore al nostro lettore e a tutti coloro che si trovano nelle sue condizioni per pregare la Dirigenza di portare la corrente elettrica nelle Case Cantoniere che ne sono sprovviste. Il piano Decennale tende a dare un volto più dinamico e moderno alla nostra Azienda: ma non può ignorare certi problemi minori di carattere umano e sociale. Noi ci auguriamo dunque che per tutte le Case Cantoniere sia finalmente giunto il momento del « fiat lux ».

LE FS NEL SUD

Un articolo del nostro Ministro

Uno dei fattori del progresso economico e produttivo è stato, e continua ad essere certamente, lo sviluppo delle comunicazioni ferroviarie, che hanno rappresentato la prima forma di trasporto «prodotto» su larga scala e che in un secolo di fervida attività si sono confermate tipici strumenti di trasporto di massa.

Le F.S., oltre ad essere impegnate per il risanamento economico del Mezzogiorno attraverso il potenziamento ed il miglioramento delle comunicazioni ferroviarie, agiscono anche sulla trasformazione strutturale di questa economia con le « commesse » alle industrie meridionali.

Sin dal 1904-1906, con la regolamentazione della famosa legge per il « Risorgimento » economico di Napoli, si stabiliva tra l'altro, che 1/8 delle costruzioni di materiale rotabile delle Ferrovie (proprio in quegli anni nazionalizzate e divenute statali) fosse assegnato alle industrie napoletane.

Negli anni che vanno dal '25 al '40 le commesse di rotabili seguirono un ritmo normale mentre si accentuavano i lavori sulle linee ferroviarie meridionali, dalla realizzazione della direttissima Roma-Napoli alle varie elettrificazioni, che diedero lavoro a migliaia di operai assunti sui luoghi stessi di lavoro.

Si giunse così al dopoguerra quando il problema delle zone depresse del Sud si rivelò sempre più grave, per cui, dopo i primi provvedimenti del 1945 a favore del Mezzogiorno, si arrivò alla famosa « legge del quinto» che impegnò gli enti statali ad assegnare alle industrie centro-meridionali almeno un quinto delle ordinazioni.

SITUAZIONE ATTUALE

Le Ferrovie dello Stato hanno pienamente corrisposto all'impegno, superando anche taluni ostacoli di ordine finanziario.

Bisogna però dire che allo sforzo compiuto dall'Azienda è corrisposto un eguale impegno da parte delle industrie meridionali che spesso si sono affermate, in gara con quelle del Nord, per la qualità e per la rifinitura dei lavori non solo sui mercati nazionali ma anche su quelli esteri.

Bastano poche cifre per confermare l'importanza dei lavori commessi dall'Azienda ai cantieri del Sud.

Dal dopoguerra ad oggi, ad esempio, per il solo materiale rotabile ordinato dalle F.S. sono stati effettuati lavori per oltre 100 miliardi di lire ed altri 50 miliardi sono stati spesi per i lavori concernenti gli impianti elettrici.

Nello stesso periodo sono state consunte oltre 25 milioni di ore di mano d'opera per la riparazione di veicoli; mentre i contratti in corso assegnano annualmente alle industrie meridionali la riparazione di 4.000 veicoli, cui corrispondono un milione e mezzo di ore di mano d'opera.

Altro settore notevole è quello dei cantieri navali impegnati per la realizzazione delle navi traghetto. I lavori espletati vanno dalla ricostruzione a nuovo di due navi traghetto, tratte dal fondo del mare ove erano colate a picco durante la guerra, alla recente costruzione, con una spesa di 8 miliardi di lire, delle due navi traghetto per la Sardegna, Tyrsus ed Hermaea, nei Cantieri Navali di Palermo.

Ma il quadro non sarebbe completo ove non si ricordassero tutti gli altri lavori eseguiti da maestranze meridionali (che vanno dalla elettrificazione delle linee siciliane e pugliesi al raddoppio della linea Battipaglia-Reggio Calabria) e le forniture effettuate da Ditte del Sud di manufatti tra i più svariati ed impegnativi (come i generatori rotanti per la Centrale del Sagittario e i trasformatori di potenza per le sottostazioni della Calabria).

Linea Battipaglia-Reggio C.: viadotto Eutazzo-Celle

LEFSNELSUD

Pur non essendo facile, per ovvii motivi, un calcolo esatto, si può affermare che negli ultimi dieci anni, mediamente, l'Azienda ferroviaria ha pagato alle Imprese del meridione, in conto acquisti materiali e in conto forniture e lavori e servizi, una somma aggirantesi sui 30 miliardi annui. In tale importo la mano d'opera ha inciso per oltre 12 miliardi di lire, corrispondenti all'incirca a 48 milioni di ore operaio e cioè all'occupazione continuativa di oltre 20 mila operai in un anno.

Molto però resta ancora da fare perchè questi risultati si estendano e si completino: le F.S. sono su questa via.

PIANO DECENNALE

L'unanimità dei consensi sulla necessità, sull'urgenza e sulla ampiezza del piano decennale di rinnovamento e potenziamento delle Ferrovie, approvato nel 1962 dal Parlamento, per una spesa di 1.500 miliardi di lire, ha in sostanza confermato la fiducia che il Paese ripone nel futuro della strada ferrata.

Il provvedimento, lungamente auspicato, era stato preceduto da un primo passo nel 1957 allorchè fu varato un Piano Quinquennale oggi pressochè interamente attuato. Si deve a questo Piano il recupero di una parte dell'arretrato di manutenzione e l'avvio del rinnovamento degli impianti e dei mezzi. Concepito solo come programma di immediato intervento, il Piano 1957-1962 non poteva mutare rădicalmente la situazione e mantenere la rete ferroviaria al passo con il progresso generale dell'economia nazionale e con l'incremento del traffico, che continua con ritmo costante.

In base ai primi risultati di studi previsionali in corso, i 28,2 miliardi di viaggiatori-km dell'anno 1961 dovrebbero diventare 35 miliardi nel 1968 e 40 miliardi nel 1973 con un incremento percentuale rispettivamente del 24 e del 43%.

Il traffico merci, a sua volta, dovrebbe salire dai 15,4 miliardi di tonn-km del 1961 ai 19,8 miliardi nel 1968 e ai 23,2 miliardi nel 1973, con un incremento percentuale rispettivamente pari al 28 ed al 50%.

Nel giro di poco più di 10 anni la rete ferroviaria dovrà verosimilmente fronteggiare un traffico di gran lunga superiore a quello del 1960.

Il discorso porta, ovviamente, a distinguere tra le esigenze attuali e quelle future; e, corrispondentemente, il Piano Decennale si definisce di «riclassamento» — riferito alla situazione odierna — e di «potenziamento» riguardo ai problemi di domani.

Il riclassamento assorbe un terzo degli stanziamenti previsti nel nuovo Piano, e gli altri due terzi riguardano invece il potenziamento.

La legge prevede uno stanziamento complessivo di 1.500 miliardi, da utilizzare in due fasi, di cui la prima — di 800 miliardi — comprende il quinquennio che va dall'esercizio 1962-63 all'esercizio 1966-67, ed è già in piena attuazione e la seconda nel quinquennio successivo, il cui programma dovrà essere messo a punto per il 30 giugno 1966.

La destinazione degli 800 miliardi è la seguente: 320 per carrozze viaggiatori, carri merci, automotrici, locomotori; 100 per il rinnovamento dei binari; 335 per aumentare la sicurezza dell'esercizio e accrescere la potenzialità delle linee e degli impianti; 40 per alloggi di servizio per il personale: 5 per potenziare le società a partecipazione azionaria delle Ferrovie dello Stato, svolgenti attività complementari dell'esercizio ferroviario.

In armonia con la politica di sviluppo del Mezzogiorno, la legge stabilisce che opere e forniture debbano essere destinate, fino alla concorrenza di 320 miliardi, cioè i 2/3 dello stanziamento, alle regioni meridionali.

LE F.S. PER IL MEZZOGIORNO

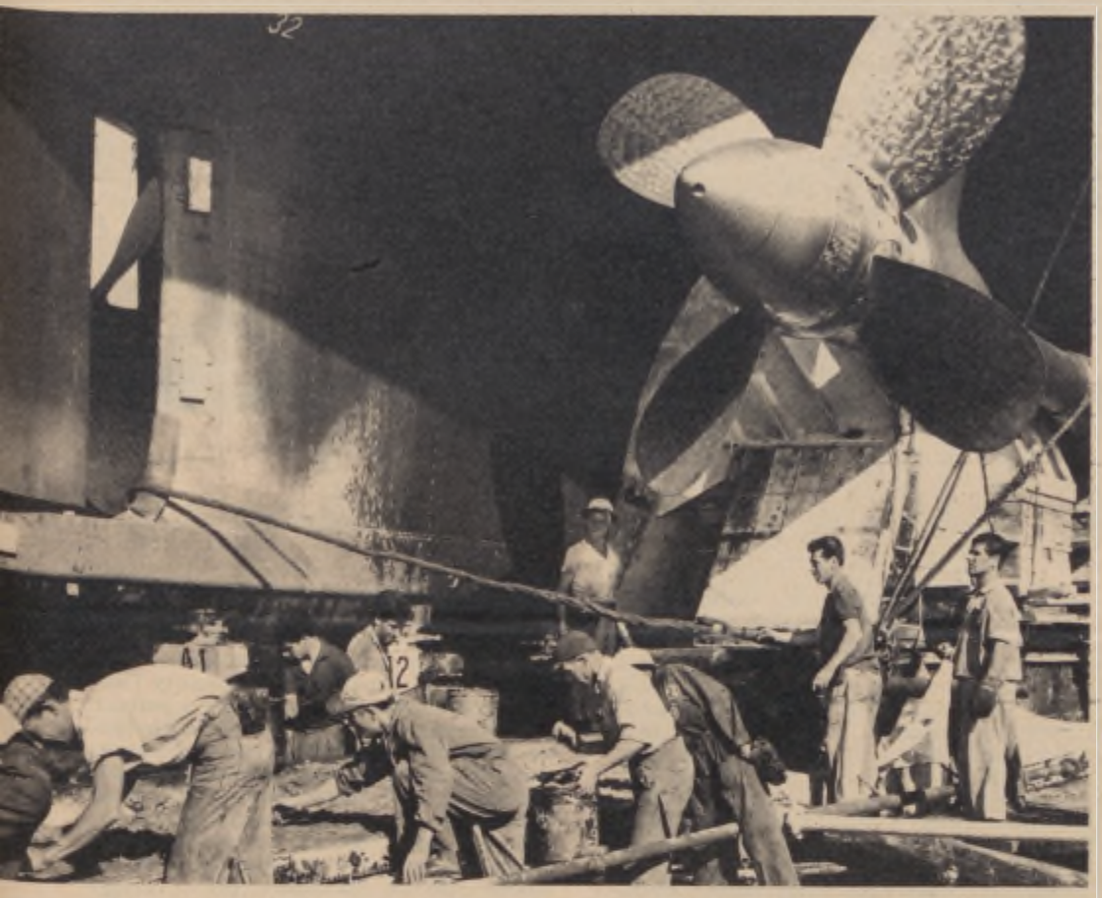
Numerose sono le opere programmate nella 1ª fase del Piano Decennale in corso per il miglioramento del sistema ferroviario nel Mezzogiorno. Infatti è previsto il completamento o la prosecuzione dei raddoppi riguardanti la linea Tirrenica, fino a Reggio Calabria, e l'Adriatica, tra Ancona e San Severo, e la realizzazione del doppio binario su alcune tratte di linee ad intenso traffico della rete meridionale. Si procederà inoltre alla rettifica del tracciato tra Salerno e Nocera Inferiore in modo da ridurre i tempi di percorrenza sulla intera linea Tirrenica conferendole tutte le caratteristiche di «direttissima».

Opere non meno imponenti sono previste per l'adeguamento di numerose stazioni, tra cui quelle di Villa San Giovanni, Taranto, Messina, Brindisi, Foggia. Il blocco automatico e semiautomatico verrà esteso alle intere linee Bari-Taranto e Roma-Sulmona, ed adottato su numerosi altri tratti di linee del Sud ad intensa circolazione, mentre è previsto il rinnovo dell'armamento e l'adeguamento di numerose opere d'arte.

La ripartizione dei 475 miliardi di lire

Elettrificazioni, raddoppio, officine e cantieri, miglioramento delle co

IL PROCESSO DI RINNOVAMENTO DELLE FERROVIE DEL SUD D'ITALIA NON DEVE CONSIDERARSI DEFINITIVAMENTE CONCLUSO



icazioni ferroviarie e contributo alla industrializzazione del Mezzogiorno.

per gli impianti fissi previsti per l'intera rete dalla prima fase del Piano Decennale (più 14 miliardi per «ricavi») comprende uno stanziamento di 210 miliardi per il Centro-Sud, così suddivisi in linea di massima: 44,9 miliardi per il binario, le opere d'arte, i manufatti, gli impianti di armamento in generale; 61,2 miliardi per i raddoppi; 30 miliardi per rettifiche di tracciati e nuove linee; 27 miliardi per nodi ferroviari, stazioni e fabbricati; 16 miliardi per alloggi per il personale; 19,4 miliardi per lavori riguardanti il Servizio Impianti Elettrici (elettrificazioni, segnalamento e sicurezza, telecomunicazioni, ecc.); 5 miliardi per i passaggi a livello ed infine 5,8 miliardi per altri lavori vari.

Centosettantaquattro miliardi di lire è la spesa per il materiale rotabile destinata a «commesse» che saranno assegnate alle industrie del Centro-Sud; tale somma, che comprende anche i materiali forniti da altre industrie nazionali specializzate o dalle F.S. è pari al 54,4% dell'intero stanziamento a tale titolo, ammontante a 320 miliardi.

Il 35,9% del complesso di questi lavori e ordinazioni sono già approvati, e più precisamente il 32% di quelli riguardanti gli impianti fissi e il 33,6% il materiale rotabile. E cioè la spesa approvata ammonta complessivamente a 129,1 miliardi di cui 66,5 per Impianti Fissi e 62,6 per «commesse» di materiale rotabile affidate ad industrie meridionali.

Una parte delle ordinazioni e dei lavori approvati è già stata assegnata ed è perciò in corso di esecuzione mentre altri lavori ed acquisti sono in corso di appalto: si è insomma ormai passati alla fase operativa vera e propria.

Queste cifre ancorché ponderate, sono ovviamente di prima approssimazione e suscettibili, perciò, di modificazioni più o meno importanti a seguito dello sviluppo dettagliato delle perizie e per il mutare di condizioni esterne, tra cui quella già accennata della lievitazione dei prezzi.

In conclusione si può dire che gli stanziamenti predisposti rappresentano uno sforzo serio e consistente, capace di realizzare davvero un deciso passo avanti sulla strada della soluzione di problemi più che annosi, anche se è doveroso sottolineare che essi non comporteranno un rapido e radicale adeguamento della Rete meridionale.

Il processo di rinnovamento delle ferrovie del Sud d'Italia non deve pertanto considerarsi definitivamente concluso, poiché le necessità continue del progresso tecnico, economico e sociale potranno un giorno non lontano far considerare ciò che oggi è in programma solo una prima meta, ancorché fondamentale. Frattanto i primi risultati concreti del contributo diretto delle «commesse» F.S. all'industrializzazione del Mezzogiorno sono dati dal recente sorgere in alcune località del Sud di nuovi importanti stabilimenti per la costruzione di materiale ferroviario.

Guido CORBELLINI

ALLA CONFERENZA MONDIALE DI ROMA

ANCHE PER IL TURISMO UNA "CARTA COSTITUZIONALE,,

Si è conclusa recentemente a Roma, al Palazzo dei Congressi all'EUR, la prima Conferenza Mondiale sul Turismo promossa dall'ONU. Al termine dei lavori, durati due settimane, sono state approvate una serie di raccomandazioni che non mancheranno di rendere, se accolte dai vari governi, più facili, più semplici e più economici i viaggi internazionali.

La Conferenza ha operato attraverso due Commissioni, che a loro volta si sono suddivise in vari gruppi di lavoro, ad ognuno dei quali era affidato un tema specifico come l'emigrazione, le dogane, il turismo come fatto di sviluppo economico, l'organizzazione, la promozione e la pubblicità in materia di turismo, facilitazioni e servizi, ed infine la cooperazione tecnica, fra cui in primo luogo la formazione professionale.

Le due Commissioni hanno presentato dei progetti di raccomandazioni che sono stati approvati dalla Conferenza in seduta plenaria e che saranno inclusi nel rapporto che verrà presentato al Consiglio Economico Sociale dell'ONU.

Le raccomandazioni specifiche includono una definizione a scopi statistici del termine « turista » e di quello « escursionista » (distinzione, del resto già in uso in Italia); più basse tariffe internazionali, per favorire spostamenti di massa; diminuzione delle restrizioni valutarie; riduzione delle tasse di imbarco e riaffermazione del principio della libertà di viaggio, che è un diritto inalienabile dell'uomo. Nel campo delle formalità si chiederà, tra l'altro, ai governi di permettere ai turisti in transito attraverso determinati paesi di portare con sé, senza tasse, oggetti ricordo per un valore di cento dollari, che le dichiarazioni doganali scritte non vengano richieste quando ciò sia possibile e che tasse e dazi all'importazione vengano liberalizzati, specie in favore di cittadini che rientrano nel loro Stato.

La Conferenza ha inoltre raccomandato che, allo scopo di promuovere il turismo come fattore stimolante dell'economia dei paesi in via di sviluppo l'Ufficio delle Operazioni di Assistenza Tecnica delle Nazioni Unite consideri con priorità i progetti riguardanti appunto lo sviluppo del turismo.

La Conferenza di Roma ha dunque chiuso i suoi lavori con un bilancio nettamente positivo. Si può dire, in termini estremamente sintetici, che i rappresentanti di 87 Paesi hanno approvato un « nuovo Codice internazionale del turismo » o come è stato felicemente detto una « Carta Costituzionale del Turismo Mondiale »: da questa « Carta » dovrà derivare nei vari Paesi che l'hanno approvata a Roma, una regolamentazione nuova o rinnovata delle attività di questo importante settore. La Conferenza ha ovviamente presentato aspetti molto interessanti per tutti coloro che, come le Ferrovie, sono direttamente o indirettamente interessati ai complessi problemi del turismo.

Sviluppo del turismo

Il tema di fondo della Conferenza è stato senza dubbio quello trattato dalla seconda commissione e cioè « lo sviluppo del turismo ». Se, in verità, anche le questioni (passaporti e formalità doganali valute ecc.) trattate dalla « Commissione delle formalità » sono state di grande attualità e le soluzioni proposte possono realmente incidere sull'attività turistica, quelle trattate dalla Commissione dello sviluppo sia dal punto di vista delle riaffermazioni di principio (diritto di viaggiare, importanza fondamentale del turismo) sia da quello pratico organizzativo hanno dato le indicazioni più significative e valide. E' in questa sede infatti che la Conferenza si è soffermata, dopo aver considerato l'industria alberghiera, sulle altre due strutture vitali per il movimento turistico e sui relativi problemi che più da vicino ci interessano: agenzie di viaggio e trasporti.

Per le Agenzie di Viaggio considerata l'importanza della funzione specializzata che esse assolvono è stato raccomandato di incoraggiare (sia con misure legislative, sia attraverso forme di autodisciplina) una adeguata regolamentazione in materia di creazione e di funzionamento delle Agenzie stesse, nonché il riconoscimento di uno statuto professionale.

In tema di trasporti, riconosciuta l'importanza dei trasporti pubblici e privati, la Conferenza ha raccomandato un potenziamento di essi attraverso adeguati stanziamenti per l'ammodernamento e l'ampliamento delle infrastrutture, specie di quelle relative ai collegamenti internazionali per ogni tipo di trasporto, ed in proposito è stato suggerito l'adozione di tariffe speciali turistiche per i viaggi « fuori stagione », sul tipo cioé di quelle attuate da alcune compagnie aeree (i cosiddetti voli "Charters").

Particolarmente attiva la partecipazione dell'Italia ai vari gruppi di lavoro, manifestatasi, tra l'altro, con la presentazione di numerose importanti raccomandazioni, molte delle quali sono state accolte nei documenti finali. Vi è solo da avanzare alcune riserve su una delle raccomandazioni presentate da parte italiana e cioé quella riguardante « la liberalizzazione (sic et simpliciter) dei servizi automobilistici regolari e occasionali e l'eliminazione nel settore di tutte le misure di contingentamento ». Riserve naturalmente non tanto rivolte al principio della liberalizzazione quanto ai noti e complessi problemi che devono essere risolti prima di poter prendere in concreto esame l'attuazione di tale principio.

Questi, in sintesi, dal nostro punto di vista gli aspetti più interessanti della Conferenza; per la cronaca ricorderemo ancora i discorsi delle personalità intervenute ed in modo particolare quelli del Ministro Folchi, eletto presidente della Conferenza; l'udienza di Papa VI e il significativo suo messaggio ai congressisti; ed, infine, il noto incidente politico — riportato diffusamente dalla stampa quotidiana — sollevato dai Paesi africani.

Di particolare interesse — specie per i dati e le osservazioni riportate —, e ci riserviamo di esaminarle un'altra volta, le relazioni introduttive presentate da esperti incaricati delle Nazioni Unite.

Armando NANNI

ALLE FESTE CENTENARIE DELLA LINEA

FUMO A VOLONTÀ DA CASTELBOLOGNESE A RAVENNA

Nell'attimo in cui la vecchia pendola a colonna dai contrappesi d'ottone scandiva il secolo, il capostazione di Castelbolognese ha alzato la « cavèja » verde, gridando: « Fumo a volontà! ». Non se lo è fatto dire due volte, il macchinista che s'era lasciato crescere i baffoni per l'occasione; e il convoglio — un « baracchino » di manovra di Bologna C/le e due vetture gentilmente concesse dalla « Veneta », con tanto di piattaforma a balcone — si è mosso sferragliando.

Dentro i loro chiari « freschi » estivi, i viaggiatori non stavano poi tanto freschi, con tutto quel fumo caldo che entrava da ogni parte. Ma 42 chilometri, i 42 chilometri della Castelbolognese-Ravenna, sarebbero finiti presto. E poi, già sapevano che in tutte le stazioni intermedie — Solarolo, Barbiano, Lugo, Bagnacavallo e Russi — c'erano, sì, fontanelle pressapoco centenarie, ma accanto ad esse erano stati imbanditi posti di ristoro con « cestini caldi » frutta e champagne.

Fotografi e cineoperatori coi gomiti alti, giornalisti coi gomiti bassi, si davano da fare sulle macchine e suoi taccuini, quanto sui tavoli dei posti di ristoro. Dimentichi degli appunti raccolti il 2 ottobre 1960, in occasione della elettrificazione della linea, apprendevano che la stessa era stata inaugurata il 23 agosto 1863 e che sul treno inaugurabile viaggiavano il principe Eugenio di Savoia Carignano ed il generale Enrico Cialdini, un po' meno freschi nelle monture del tempo, ma più adusi e resistenti alle bordate di fumo.

Qualcuno ora ricordava ai giornalisti che gli illustri viaggiatori del 1863 passarono un brutto quarto d'ora a Lugo, mentre si ristoravano entro le mura del maggior palazzo: sulla piazza la popolazione fece gazzarra con urla minacce e fischi di intonazione garibaldina (capirai, proprio in quei giorni le truppe del Cialdini, avevano aperto il fuoco contro Garibaldi, all'Aspromonte); furono arrestate nove persone, ma si ritiene — anche se le cronache non ne fanno cenno — siano state poi rilasciate.

Il trenino dei festeggiamenti e, a sinistra, il macchinista, baffuto per l'occasione.

Ora, invece, tutto è andato liscio, anche se il treno del centenario è stato fermato più volte in piena linea.

Non più fischi di popolani, divenuti nel frattempo paciocconi e padri di gagliarde « burdèli »: i fischi semmai li faceva il treno, per raccomandare a tutta quella gente, che quel giorno pareva un tantino ammattita, di tirarsi da parte, dal momento che non poteva farlo lui.

E non più urla di popolo furente, ma cori, ora aggraziati, ora vigorosi, da parte dei canterini di Russi, bravamente impegnati con le « cante » romagnole. Anche la banda di Bagnacavallo ha fatto il suo numero, applauditissima. A Lugo, uno scroscio improvviso di petardi ha risvegliato un viaggiatore che, ormai pieno come un otre, ronfava come il più bel dormiglione di Russi: « Capotrè — ha gorgogliato — che, siamo già al Vomero? ».

Ad ogni fermata, ceste di doni sono state infilate a viva forza nei finestrini; erano tante le ceste di frutta, che per fare loro posto, al settimo chilometro si era reso necessario scaricarne altre lungo la linea, dalla parte opposta, senza tanto rumore. Intanto, i viaggiatori del cente-

nario, con la nuca appiattita contro l'imperiale, addentavano pesche gigantesche e vellutate.

Malgrado le tante fermate fuori programma, il trenino è giunto a destinazione con soli 12' di ritardo. Una volta a Ravenna — la città che deve a questa linea ferroviaria l'uscita dal suo isolamento — gran finale festoso, con la folla stretta attorno al palco gremito di autorità e di gonfaloni comunali.

La girandola oratoria è stata aperta dall'ing. Greco, Capo Divisione Trazione, presente in rappresentanza del Direttore Compartimentale e portavoce degli autorevoli saluti augurali del Ministro Corbellini, del Sottosegretario Cappugi e del Direttore Generale.

Fra i tanti, ha parlato il Presidente del Comitato Celebrazioni, Capostazione Giuseppe Baldini, che di recente fu il protagonista di un rischiosissimo salvataggio di bagnanti a punta Marina (per il che si è meritato la medaglia di bronzo al V.C.).

Qualche squarcio lirico dai vari discorsi: « Questo è un viaggio che è simbolo di un ritorno. All'andata partirono affamati braccianti per la bonifica dell'agro pontino, canore tradotte di generosi combattenti di tante guerre, cupi carri piombati di condannati a morire nei lager nazisti: oggi stanno tornando uomini nuovi, tecnici ed operai della nuova economia e della nuova realtà sociale rappresentata da Ravenna ».

E ancora: « La ferrovia resta pur sempre un simbolo eloquente ed antico per tutti gli uomini, coi suoi anelli di raccordo che abbracciano il mondo intero ».

Affermazioni un tantino retoriche come voleva il clima generale della bella sagra paesana, ma che rivelano l'affetto e la gratitudine che lega queste popolazioni alla ferrovia.

Alsen

Parla il C. C. Luigi Baldini, presidente del Comitato per le celebrazioni del centenario della linea Castelbolognese-Ravenna

a Bologna il primo ingegnere ferroviario

Il prof. Ernesto Stagni (il secondo da destra) ed il neo-ingegnere ferroviario (il secondo da sinistra) fra studenti ed assistenti.

Nella parte superiore di quella bella cartolina a colori che è la quieta e signorile zona di viale Risorgimento, vivificata dai roridi e verdi cromi del giardino pubblico di porta Saragozza, sorge, imponente ed austero, l'edificio della Facoltà di Ingegneria di Bologna.

Stamani c'è grande animazione: su, al primo piano, molti giovani conversano e fumano nervosamente, tenendo d'occhio una certa porta, al di là della quale discuteranno la tesi di laurea.

« Dentro il primo » chiama il bidello: il primo è Giulio Caporali di Cesena. E quando più tardi varca ancora quella porta ha gli occhi lucidi di emozione: ormai è ingegnere, il primo tecnico che si laurea « ingegnere ferroviario ». Con questa laurea è felicemente collaudato il primo corso organizzato d'intesa fra l'Università degli studi e l'Azienda Autonoma delle Ferrovie dello Stato. Il ponte levatoio che la roccaforte universitaria ha calato verso la più grande azienda italiana ha retto bene; su di esso attendono di passare diversi altri neo-ingegneri ferroviari, sia a Bologna che a Napoli.

L'idea di una specializzazione ferroviaria preventiva, viene perseguita con particolare interesse dal prof. Ernesto Stagni, Ordinario di Trasporti e Direttore del relativo Istituto presso l'Università di Bologna.

Per necessità di cattedra e per vocazione sua propria, il prof. Stagni segue da tempo le vicende della nostra Azienda, preoccupandosi in particolare della crescente rarefazione di dirigenti ingegneri, dovuta al richiamo dell'industria privata che è in grado di assicurare ai neo-laureati maggiori soddisfazioni materiali e morali.

Così, Università ed Azienda hanno tradotto in realtà concreta la felice idea, istituendo la « Scuola professionale ferroviaria per laureati e studenti in Ingegneria » presso la Direzione Generale della F.S. ed abilitando ai relativi corsi le Facoltà di Ingegneria di Bologna e di Napoli.

I corsi annuali, in pratica ridotti a sei mesi, sono impostati in modo da assicurare una solida preparazione specializzata che garantisca ai neo-ingegneri l'assunzione da parte delle F.S. con la qualifica iniziale di Ispettore in prova e consenta loro di dare buona resa fin dal primo giorno di lavoro. Il candidato, cioè, beneficerà di un duplice vantaggio: egli sarà favorito nell'assunzione da parte della Azienda e non dovrà più affrontare l'incognita « ambiente-lavoro ».

Per ottenere l'ammissione ai corsi, il candidato deve avere compreso nel suo piano di studi per il conseguimento della laurea in ingegneria, la tecnica ed economia dei trasporti ed almeno un'altra materia concernente i trasporti ferroviari, fra le seguenti: trazione elettrica, oppure costruzione di strade, ferrovie, aereoporti. I relativi esami possono essere sostenuti anche durante la partecipazione ai corsi.

Fra la pratica e la teoria, fra l'Azienda ferroviaria e l'Università, si è realizzata quindi una perfetta intesa: i corsi ordinari hanno luogo presso le due Facoltà citate (Bologna e Napoli), i corsi speciali hanno per aule gli impianti ferroviari ed i docenti sono qualificati Dirigenti dei rispettivi Compartimenti. A laurea o specializzazione conseguita, corrisponde automaticamente l'assunzione e le relative date di decorrenza sono già fissate: 1° agosto 1963, 1° gennaio 1964 e 1° maggio, secondo l'ordine delle tre graduatorie di merito relative alle sessioni di laurea.

Durante la frequenza, in accoglimento di altro suggerimento dell'ideatore dei corsi, sono state erogate delle borse di studio di L. 200 mila per gli studenti residenti a Bologna e Napoli, di L. 400 mila per gli altri.

L'importanza di questi corsi è evidente ed è pensabile che essi saranno ripetuti fino a diventare istituzione permanente.

Università e F.S.

Abbiamo avvicinato gli studenti della « Scuola professionale » dell'università di Bologna per raccogliere qualche impressione sulla esperienza sin qui condotta. Non è mancata qualche critica. Si ritiene che sarebbe il caso di anticipare l'inizio dei corsi, le visite-studio e le prove pratiche, senza concentrarli nel periodo finale, così come si è verificato questa volta. Si ha sete di conoscere fin dal primo momento la nostra Azienda e di conoscerla con agio e più a fondo durante l'intero corso, senza poi dover rinunciare a quella certa visita per potere partecipare a quell'altra. Critica positiva, evidentemente, e di facile accoglimento; così come sembra possibile accogliere la raccomandazione di una programmazione del corso più ordinata e rispettata.

Da parte sua, il prof. Stagni è preoccupato per il concorso che condiziona l'ammissione ai corsi. Siamo anche noi convinti e condizionati da procedure burocrati-l'anno di studi che quel catenaccio iniziale, remora grave di natura psicologica che svoglia e avvia per altre destinazioni un considerevole numero di studenti. Dopo tanti esami faticosi, un nuovo esame è per molti scoraggiante. Del resto, questi corsi sono stati pensati e voluti anche per eliminare i pubblici concorsi, che sono forche caudine evitate da molti, perché estenuanti e condizionati da procedure burocratiche lente.

Sembra, peraltro, che la nostra Azienda stia studiando la possibilità di assumere impegni con modalità diverse da quelle tradizionali. Ora noi riteniamo che proprio i corsi sperimentati a Bologna e Napoli possano costituire il giusto mezzo tra il concorso per esami e quello per soli titoli. Il prof. Stagni ha sottolineato un altro aspetto della nuova iniziativa che gli è parso di buon auspicio: gli studenti del corso ferroviario hanno generalmente rialzato le proprie votazioni anche nelle altre materie, probabilmente tonificati dalla presa di contatto con le possibilità pratiche di lavoro.

Nella brulicante anticamera, fra i parenti ansiosi in attesa, c'è anche un ragazzetto, Piero Giovannini, figlio di ferroviere, che le cronache di "Voci della Rotaia" hanno già citato per la sua bravura scolastica. A coronamento della sua licenza di scuola media gli abbiamo offerto una visita a quell'Università cui egli tende con tanto ardore. « Voglio fare l'ingegnere nucleare » afferma timidamente.

Non si può mai sapere: se è divenuta di attualità la tesi discussa dal neo-ingegnere Giulio Caporali « Una monorotaia in c.a. precompresso », dati i tempi, non sembra anacronismo nemmeno l'ingegnere ferroviario-nucleare. Il trasporto ferroviario di massa come pure il trasporto merci avrà ancora vita lunga, specialmente se le F.S. insisteranno ad aggiornarsi nella tecnica ed ora anche a rinnovarsi nei quadri.

E' già in cantiere il secondo corso e ad esso saranno ammessi partecipanti di tutte le specialità, tranne la chimica. Il nostro ragazzino, può ben rimboccarsi le maniche. Non sappiamo se suo padre, operaio specializzato della Squadra Luce, sia (secondo moda, ma anche secondo necessità) brontolone e critico contro l'Azienda alla quale appartiene. Ci ha confidato, ad ogni modo, che tanti ferrovieri-padri stanno, come lui, tenendo d'occhio questi corsi per ingegneri ferroviari. Un giorno, chissà.

Aldo SENSI

L'ing. FORTE ha lasciato l'Azienda

L'ing. Mario Forte, Direttore Compartimentale di Milano, ha lasciato il servizio il 7 ottobre scorso per raggiunti limiti di età dopo 42 anni vissuti nel mondo della rotaia. E' questa una frase oramai stereotipa che si adopera in simili circostanze, ma nel caso dell'ing. Forte bisognerebbe attribuirle un significato particolare e profondo, così come del tutto particolare sono la sua figura e la sua opera. Entrato a far parte della famiglia ferroviaria nel 1921, fu destinato come Allievo Ispettore nella natia Calabria a Sapri. Passò poi a Reggio Calabria, Trento, Cagliari, Voghera. Nel 1928 l'ing. Forte, allora Ispettore Principale, fu trasferito a Milano, la metropoli che doveva diventare la sua città di adozione e nella quale si è svolta tutta la sua carriera, ad eccezione di una breve parentesi, tra il 1938 e il 1942, a Roma. Nominato Capo Divisione Movimento nel 1945 subito dopo la liberazione, fu promosso Direttore Compartimentale nel 1953. Tracciare un profilo della sua carriera significherebbe fare la storia delle ferrovie a Milano negli ultimi 35 anni. A Milano infatti non è possibile parlare di problemi ferroviari senza che il suo nome non si ponga subito in primo piano. L'inscindibile binomio Forte-ferrovie è destinato a durare ancora a lungo.

Non bastano certo queste poche righe per illustrare la sua opera. Le tappe essenziali? Studio e riorganizzazione tra il 1928 e il 1931 del traffico facente capo a Milano e attivazione della nuova Stazione Centrale e degli scali satelliti; ricostruzione postbellica tra il 1945 e il 1955 e ripristino dei traffici interrotti; realizzazione della nuova stazione di Porta Garibaldi da lui considerata come una creatura prediletta.

Si è ritirato così dalla scena ferroviaria il « milanese » ingener Forte (nel 1957 il Sindaco di Milano gli conferì la medaglia d'oro dei cittadini benemeriti) la cui lunga attività è stata interamente spesa al servizio dell'Azienda e della collettività.

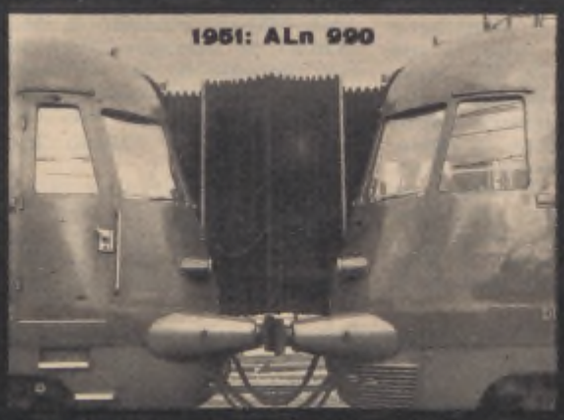
Mario RIGHETTI

N.d.R. La Redazione di « Voci della Rotaia » ringrazia l'ing. Forte per la cordiale collaborazione data al Periodico fin dalla sua fondazione e gli porge i suoi auguri più fervidi.

dalla "littorina„ al Trans-Eur

30 ANNI DELLE NOSTRE AUTOMOTRICI

1932: ALb 25


1951: ALn 990

1957: ALn 77

Anche se gli esperimenti con veicoli ferroviari automotori risalgono a periodi precedenti, l'anno della istituzione del primo regolare servizio con questi mezzi fu il 1933, sulla linea Cerignola-Campagna-Cerignola. Un debutto senz'altro positivo, sicché i nuovi mezzi, le ALb, corsero presto su altre linee.

La sigla ALB 48 significava « *A*utomotrice *L*eggera con motore alimentato a *b*enzina, capace di *48* posti. Oggi questi mezzi non sono più in circolazione: negli ultimi trent'anni, anche nel settore delle automotrici il progresso è stato rapido ed ha registrato modifiche e innovazioni costanti: le brillanti « littorine » del '33 sono ormai pezzi da museo.

Possiamo, grosso modo, distinguere tre periodi di circa un decennio ciascuno, nello sviluppo dei nuovi mezzi ferroviari.

Il primo, di rapida espansione, fu caratterizzato dall'immediato, brillante successo decretato dal pubblico e dal fervore di realizzazioni che ne seguì.

Il successo delle automatrici trovò, infatti, alimento nella celerità, notevolmente superiore a quella dei treni a vapore specie sulle linee secondarie ed acclivi, nella assenza di fumo, nella maggior frequenza di relazioni che fu possibile istituire su una stessa linea.

Le nuove costruzioni si seguono a ritmo serrato e già prima dell'inizio della guerra 1940-45 circolavano oltre 800 automotrici che interessavano, più o meno intensamente, quasi 10.000 dei 17.000 Km. di linea della Rete F.S. per un percorso giornaliero di circa 85.000 km-treno pari a circa 125.000 km-automotrice tenuto conto che già alcuni treni erano composti di più di una unità.

In questo periodo erano state realizzate, oltre alle già citate ALb 48, le ALb 64, ALb 80, ALb 56 e poi ALn 56, ALn 556, ALn 40, gli autotreni veloci ATR ed erano in corso di approntamento le ALn 772.

Anche dalla interpretazione della sigla distintiva dei vari gruppi è possibile rendersi conto di alcuni dei più importanti perfezionamenti, via via realizzati.

ALn, per esempio, significa ancora « automotrice leggera » ma la « n » finale indica che i motori sono alimentati a « nafta » e non più a benzina; ciò equivale a maggior regolarità di esercizio perché trattasi di motori più robusti, e tutto sommato, anche di esercizio più economico. La capacità di trasporto aumenta, come dicono le successive cifre 48, 64, 80; né è da pensare che costituisca un regresso la ALn 40 che pur avendo una capacità di soli 40 posti rappresentava, per contro, il primo esempio di automotrice di classe, per servizi molto veloci ed anche su lunghi percorsi; tali automotrici erano attrezzate con ampi e comodi divani, con cucina per un completo servizio di ristorante che veniva servito su appositi tavolinetti e potevano raggiungere una velocità fino a 140 Km/h.

Sempre osservando la sigla distintiva di gruppo si notano anche numeri di tre cifre di cui le prime due uguali: seconda e terza cifra insieme indicano ancora il numero di posti a sedere (556 e 772 rispettivamente 56 e 72 posti) mentre la ripetizione della prima cifra indica che si tratta di unità dotate di dispositivi di accoppiamento che consentono la guida di due unità ad un sol posto di comando; questa è una realizzazione tecnica notevole sia per la più razionale ed equilibrata utilizzazione dei motori e dei cambi di uno stesso gruppo di due unità accoppiate sia per la economia di personale di condotta.

Altri perfezionamenti che caratterizzano le realizzazioni di questo primo periodo sono la sempre più accurata sospensione della cassa sui carrelli, le migliorie degli arredi, della illuminazione, degli impianti di ricambio aria e riscaldamento invernale.

Le automotrici di questo primo periodo, nate per risolvere in modo migliore ed a minor costo l'esercizio sulle linee secondarie a scarso traffico, restano caratterizzate da tale impostazione e non può considerarsi un diversivo determinante la realizzazione e la utilizzazione di pochi esemplari di mezzi veloci quali furono le ALn 40 e gli ATR già citati.

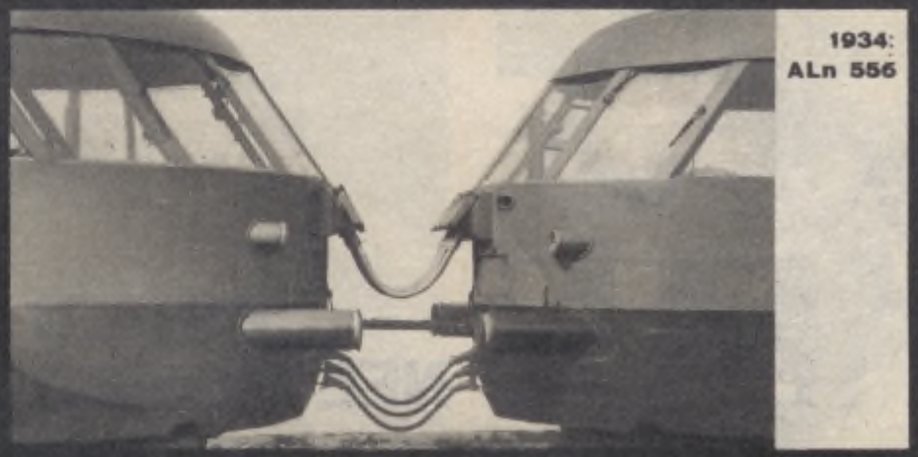
Questo fervore di realizzazioni fu interrotto dalla guerra alla fine della quale solo poco più di di 100 unità, che nel frattempo erano rimaste in servizio dopo adattamento dei motori per l'alimentazione a gas metano, risultarono efficenti.

Il secondo periodo di esercizio con automotrici comprende la riparazione di unità danneggiate dagli eventi bellici e la realizzazione di nuove.

E' il periodo di risveglio dei traffici, di movimento intenso di viaggiatori, di ripresa economica, di crescente concorrenza dei trasporti su strada. Le automotrici termiche, riparate o costruite abbastanza rapidamente, vengono quin-

p-Express

1933: ALb 48


1934: ALn 556

1957: ALn 668

1957: TEE

di ad essere oggetto di richieste d'impiego per ogni dove e vengono utilizzate per relazioni rapide anche a lungo percorso sulle linee principali non elettrificate quali la Torino-Milano-Venezia; Trieste-Venezia-Bologna ; Bologna-Ancona-Bari Lecce ; Bari-Taranto-Catanzaro-Reggio C.; Brindisi-Taranto-Potenza-Napoli e tante altre, comprese alcune elettrificate a c.a. (e ciò fino a quando non si è potuto disporre, per queste ultime , di automotrici elettriche bicorrente).

Le automotrici progettate e costruite per rispondere a queste nuove esigenze sono le ALn 990 e ALn 880, automotrici cioè, di buone caratteristiche di conforto, di grande capacità ed autonomia, di elevata velocità massima e notevole potenza istallata, tale da poter consentire anche il traino di rimorchi.

Questi hanno caratteristiche analoghe alle motrici ma sono assai più leggeri perché privi di motori e quant'altro ha attinenza con essi. In tal modo anche ad elevate frequentazioni si può far fronte con una automotrice ed un rimorchio o con due motrici accoppiate ed uno o più rimorchi e quindi, in ogni caso, con l'impiego di una solo coppia di agenti di condotta.

Su queste unità è realizzata, per la prima volta, la ubicazione dei motori, a cilindri orizzontali sotto il pavimento della cassa; da ciò, oltre alla migliore utilizzazione dello spazio consegue anche la possibilità di attuare le intercomunicazione tra più unità in convoglio.

Nello stesso periodo vengono costruite unjtà gruppo ALn 772, la cui realizzazione era rimasta interrotta nel periodo bellico, ed altre dello stesso gruppo ordinate successivamente.

Tra il 1946, ed il 1956 il numero di automotrici efficenti passa da 200 a circa 900 unità, tra cui 30 rimorchi, con le quali vengono effettuati circa 120.000 Km.-treno pari a circa 190.000 Km.-automotrice percorsi giornalmente.

Frattanto, però, molte delle linee più sopra elencate sono state o stanno per essere elettrificate, mentre viene decisa la dieselizzazione delle linee che non conviene elettrificare. In questo clima si inizia il terzo periodo di vita delle automotrici per le quali è previsto quindi il ritorno di compiti meno ambiziosi, anche se non meno utili, diretti ad assicurare servizi frequenti, comodi, celeri, economici, su linee di scarso traffico e su percorsi non molto lunghi.

Per alcune particolari eccezioni, potranno servire le ancora valide ALn 990 e 880 o nuovi mezzi quali i brillantissimi treni TEE (Trans-Europ-Express) realizzati per svolgere importanti servizi di classe internazionale.

Per gli altri mezzi basta porre a buon frutto la esperienza di esercizio acquisita come è avvenuto per i due nuovi gruppi di automotrici ALn 668 ed ALn 773 e relativi rimorchi.

I due diversi gradi di conforts offerto da queste unità sono sicuramente sufficienti a coprire la non più vasta gamma di servizi da svolgere.

In particolare, sono state realizzate soluzioni tecniche già sperimentate con esito favorevole, quali la utilizzazione di motori e trasmissioni di larga produzione industriale, la intercomunicazione, la ubicazione dei motori sotto cassa, la elevata potenza installata e conseguente possibilità di traino di rimorchi il cui servizio è decisamente economico, mentre sono largamente utilizzati nuovi materiali da costruzione e da finitura offerti dalla moderna tecnica.

Già un discreto numero di automotrici e rimorchi di questi gruppi sono in servizio e le loro prestazioni sono molto soddisfacenti.

Si ritiene anche che sia stato superato il limite di massimo impiego di questi mezzi che, a fine 1962 raggiungevano il numero di circa 1.000 automotrici e 175 rimorchi. In effetti, con l'entrata in esercizio delle più recenti ALn 668 ed ALn 773, è già stato possibile mettere in pensione, nell'ordine, le ALb 48, ALb 64, ALb 56 quando stavano per raggiungere ormai la trentina.

Il ciclo è stato chiuso, come si vede; trent'anni sono una lunga vita specie per macchine di costituzione non eccessivamente robusta; esse conobbero un brillante successo nella loro giovinezza; rimasero in servizio durante la guerra, dopo che i motori erano stati trasformati per la alimentazione a gas metano, ed ebbero una lunga, attiva e dignitosa vecchiaia.

Il piano decennale consentirà, con l'acquisto di altre automotrici e rimorchi, di andare avanti con l'ammodernamento di questi mezzi di trazione.

Le automotrici che nei prossimi anni guadagneranno diritto alla pensione sono facilmente individuabili rivedendo l'ordine della loro entrata in servizio.

Fabio MELANI

BINARI NEL MONDO

ITALIA

CARRO REFRIGERANTE CON CASSA IN POLIESTERE

La B.P.D. ha studiato e costruito un carro ferroviario prototipo del tipo refrigerante con cassa completamente in resina poliestere rinforzata. La cassa consiste in un doppio guscio con struttura reticolare portante; nello spazio intermedio è stato iniettato l'isolante termico costituito da schiuma rigida poliuretanica espansa in loco. Le ghiacciaie sono state ottenute in getto, aumentando così la resistenza di tutto il complesso, mentre le attrezzature per il trasporto della carne, i chiavistelli, le cerniere, ecc. sono del tipo convenzionale. L'attacco della cassa al telaio è stato realizzato per mezzo di fasce laterali e mensole in poliestere rinforzato. La cassa è lunga m. 10,50, larga m. 2,90 ed alta m. 2,75; la distanza media tra i due gusci risulta di 120 mm ed il peso, detratte le armature meccaniche comuni ai carri standard normali, è di 5.680 kg. (quelli normali pesano 7.780 kg.). La superficie utile del pavimento è aumentata a 23 mq (contro 22 mq di quelli normali) e la capacità è passata a 49 mc (contro 46 mc). Per quanto riguarda l'isolamento termico, l'Istituto Sperimentale delle FS ha riscontrato un coefficiente di 0,20 kcal mq °C. Le prove fatte sono state positive; in ogni modo si stanno effettuando ulteriori studi per migliorarne ancora le caratteristiche (peso ed isolamento termico).

SOGNA UN TRENO E SI GETTA DALLA FINESTRA

Un ragazzo di 13 anni abitante in provincia di Ravenna si è gettato dalla finestra della propria stanza per evitare un treno che, in sogno, lo stava investendo. Il singolare episodio è avvenuto poco dopo che si era addormentato: il convoglio gli è apparso in sogno ed il ragazzo, terrorizzato, è sceso urlando dal letto e, senza rendersi conto di quello che faceva, si è gettato fuori dalla finestra piombando al suolo dopo un volo di circa 5 metri. Si è fratturato la gamba è vero, però è riuscito ad evitare l'investimento.

ESTERO

DANIMARCA: UN MILIONE DI DI VIAGGIATORI SULLA « VOGELFLUGLINIE »

In poco meno di tre mesi si è registrato sulla « Linea degli uccelli migratori », che unisce la Danimarca alla Germania, il transito di un milioni di viaggiatori fra Puttgarden e Rodby. La cifra raggiunta dopo solo 87 giorni dalla apertura della nuova relazione, nonostante la forte concorrenza dei battelli, rappresenta un magnifico risultato. Durante il medesimo periodo sono state trasportate 136 mila automobili, cifra anche questa che rappresenta, nel suo genere, un primato.

La « linea degli uccelli migratori » che collega la Danimarca e la Germania.

GERMANIA: RADAR IN UNA STAZIONE DI SMISTAMENTO

La stazione di smistamento di Kornwestheim verrà ammodernata dalle D.B.. Si procederà infatti alla automatizzazione dell'impianto che manovra quotidianamente 4 mila carri avvalendosi di 4 binari di rampa e di un fascio direzioni di 30 binari. Il primo passo è stato quello di stabilire un comando elettronico dei freni di binario evitando così di far ricorso alle staffe. Di ogni veicolo si rilevano, prima che impegni i freni, il peso, con un dispositivo registratore, e la velocità, con un impianto radar. I dati vengono elaborati dall'apparecchiatura che, tenuto conto della velocità con cui i carri devono uscire dai freni onde fermarsi al punto giusto, predispone automaticamente l'azione dei freni stessi.

GIAPPONE: 36 KM DI GALLERIA SOTTO IL MARE

Le ferrovie giapponesi hanno progettato una galleria lunga 36 km destinata a collegare sotto il mare l'isola di Honshu con la punta meridionale dell'isola di Hokkaido. La costruzione dell'opera richiederà dieci anni di lavoro e una spesa di 333 milioni di dollari. La galleria sarà la più lunga del mondo di questo genere (salvo, se verrà costruita, quella in progetto per la Manica). Quelle oggi esistenti presentano la seguente graduatoria: Seven-River tunnel (Ingh.) costruita tra il 1873 e il 1886 e lunga 7.300 m; City-South London Tunnel (Ingh.) 1886-1888, 5.100 m; Hudson-River Tunnel (USA) 1874-1908, 3.620 m. Per la realizzazione dell'opera si scaveranno fosse del diametro di 6 m. fino ad una profondità di 22 m per poi proseguire in orizzontale.

INGHILTERRA: MESSO IN OPERA A LONDRA UN PONTE DI 600 TONNELLATE

Per tre giorni, nello scorso agosto, le strade circostanti a Oxford Circus sono state chiuse al traffico. Questa interruzione era dovuta alla messa in posa di un « ponte protettore » del peso di 600 tonnellate. Il ponte è a forma di ombrello ed è composto di 245 pezzi, in acciaio, prefabbricati. Esso occupa una superficie di circa 2.500 mq e dovrà sopperire, durante i prossimi tre anni a tutto il traffico, che si svolge in quattro direzioni, da e per Oxford Circus. Durante questo tempo si costruirà, al di sotto del ponte, la parte superiore della nuova stazione metropolitana di questa piazza — si tratta principalmente di una « hall » dei passi perduti — che dovrà esser terminata per l'apertura della nuova linea di Victoria, nel 1968. I lavori hanno richiesto l'impiego di 200 uomini suddivi in squadre di 70 operai (ogni squadra lavorava per 12 ore consecutive).

PORTOGALLO: ABOLITA LA III CLASSE

La Compagnia delle Ferrovie portoghesi ha soppresso, dal 1° luglio 1963, la terza classe e si è così adeguata al regime delle due classi introdotto nel 1956 sulla maggior parte delle linee europee. Il sistema delle due classi semplifica l'esercizio ferroviario portoghese, come, a suo tempo, semplificò quello dei paesi che avevano adottato tale provvedimento. Il prezzo normale dei biglietti è ora, in 1ª classe, di 0,48 escudos per km/viaggiatore, cioè 4,34% più elevato di quello anteriore e, in 2ª classe, di 0,32 escudos per

Nuovi rotabili in costruzione per il potenziamento della rete sudafricana.

km/viaggiatore, cioè del 20% inferiore a quello della vecchia 2ª classe e 6,66% superiore a quello della scomparsa 3ª classe.

SVEZIA: STATUE PER IL METRO' DI STOCCOLMA

La direzione della metropolitana di Stoccolma ha deciso di migliorare l'estetica delle stazioni esistenti abbellendole con opere d'arte. E' stato perciò indetto un concorso in base alla quale sono state selezionate 11 opere (statue, sculture murali, ecc.) sulle 150 presentate. Esse sono destinate a sostituire gli avvisi pubblicitari che deliziano lo sguardo dei viaggiatori. Un miglioramento estetico che verrà insomma a costare circa 300.000 corone annue (36 milioni di lire) per minore pubblicità.

U.R.S.S. LA N.T. PIU' GRANDE D'EUROPA

La nave traghetto più grande d'Europa è entrata in servizio nell'Unione Sovietica tra Baku e Krasnowodsk. Si chiama « Azerbaidan » e può ricevere, tra l'altro, 30 carri ferroviari a 4 assi.

LA NUOVA TRANSIBERIANA

Negli ultimi 3 anni in Russia sono stati costruiti 4.000 km. di nuove linee ferroviarie e raddoppiati i binari su 3.000 km. di linee già esistenti. E' stata ora progettata la costruzione di una nuova linea transiberiana che dovrebbe correre a nord di quella già esistente e che sarebbe lunga 7.000 km: la sua realizzazione dovrebbe richiedere 20 anni.

SUD AFRICA: LA NUOVA FERROVIA DELLO SWAZILAND

Lo Swaziland è un territorio di oltre 18 mila kmq. di superficie situato a sud-est del Transvaal e posto sotto il protettorato della Repubblica Sud-Africana. Si tratta di un paese sostanzialmente agricolo la cui attività economica ha subito un notevole sviluppo per effetto della scoperta di importanti giacimenti di minerale di ferro. Si è così resa necessaria la costruzione di una linea ferroviaria per il trasporto di minerale al porto di Lorenzo Marques da dove verrà esportato nella vicina colonia portoghese del Mozambico. La nuova linea è costituita da due tratte: una di 126 km., prevalentemente pianeggiante, l'altra di 126 km. su territorio montuoso, con pendenze massime del 20 per mille, raggi minimi di curva di 215 m. e velocità massime di 72 km/h. nelle tratte più favorevoli. Prima della tratta montuosa, e cioè a Sidikodo, sarà impiantata una stazione di smistamento dove i treni verranno opportunamente frazionati. L'armamento sarà costituito da rotaie di acciaio al manganese da 40 kg./m. posate su 1.320 traverse per km. Le opere d'arte saranno costituite da 15 ponti e da 4 gallerie aventi uno sviluppo complessivo di 720 m. La linea sarà dotata di comando centralizzato del traffico, con segnali luminosi aventi lampade a doppio filamento, e cioè con un filamento di sicurezza. Nelle tratte montuose tali segnali saranno muniti di lenti antinebbia. La costruzione della linea richiederà lavori che si prolungheranno almeno per due anni e mezzo.

nuovi rotabili F. S.

Un altro notevole gruppo di rotabili di una nuova costruzione è stato immesso all'esercizio sulle linee F.S. durante il mese di agosto 1963.

Eccone l'elenco dettagliato:

- **1 locomotiva elettrica, gr. E. 646**
- **3 locomotive Diesel da manovra, gr. 141**
- **3 automotrici serie AL n. 668**
- **7 carrozze serie ABz**
- **15 carrozze serie Bz**
- **44 carri chiusi standard serie F**
- **20 carri refrigeranti standard serie Hg**
- **114 carri ad alte sponde standard serie L**
- **7 carri pianali serie PP**
- **1 carro pianale serie Pcarz**

G. G.

il fatto del mese

In un giorno del mese scorso un piccione viaggiatore cadeva stremato dalla fatica e dalla pioggia, lungo i binari di manovra della stazione di Brignole. Poco dopo, come richiamata da un misterioso segnale, piombava sul posto una muta di gatti, che, pregustando un lauto banchetto, cercavano di raggiungere il povero piccione.

Alcuni ferrovieri (forse impediti ad intervenire direttamente dal regolamento - n.d.r.) segnalavano il fatto agli agenti della polizia ferroviaria, i quali si affrettavano a raccogliere il piccione evitando così che finisse in pasto ai felini. Gli agenti constatavano che si trattava di un piccione viaggiatore poichè ad un zampa recava un anello di alluminio con la seguente matricola: 56057 Italia 56. La bestiola veniva rifocillata e, poi, consegnata al presidente della Società Colombofila Ligure che ne ha curato la restituzione al legittimo proprietario.

rem

CONVEGNO ORGANIZZATIVO DEL CIRU

Si è svolto a Quercianella di Livorno un convegno organizzativo del C.I.R.U. (Centro Italiano di Relazioni Umane) con la partecipazione degli incaricati del Movimento R.U. in seno alle F.S. appartenenti a tutti i Compartimenti della Rete. Erano presenti dirigenti sindacali del S.A.U.F.I. e del S.I.N.D.I.F.E.R.; all'inizio dei lavori ha porto brevemente il saluto all'assemblea il Direttore Compartimentale di Firenze Ing. Cavagnaro.

Presiedeva il Convegno Padre Messori Roncaglia S. J., Capo dell'Ufficio Studi del C.I.R.U. e animatore del Movimento.

Temi dibattuti: la vita organizzativa e le attività del C.I.R.U. in seno all'Azienda e i rapporti del Movimento con le organizzazioni sindacali.

Nella prima parte della discussione, sono state essenzialmente esaminate le modalità e le difficoltà organizzative connesse alla realizzazione pratica dei « Gipiesse » (Gruppi Paritetici di Studio) nei quali è previsto debba articolarsi il Movimento R.U.

I presupposti dottrinali di questi organismi composti da rappresentanti dell'Azienda, dei dirigenti e del restante personale, si rifanno alla idea centrale, — caratteristica del Movimento R.U. — di ricomporre l'unità aziendale attraverso il dialogo costruttivo dei tre soggetti dell'Azienda che si impegnerebbero a trattare « *in comune* » i loro problemi eliminando ogni spirito di egemonia e di superiorità.

Tra i problemi dibattuti dai congressisti, uno tra i più ardui è stato quello della scelta della materia da trattare e quindi in definitiva della determinazione dell'ambito entro cui il Movimento dovrà svolgere la sua attività. Tale scelta comporta ovviamente una armonica ripartizione dele sfere di azione con le organizzazioni sindacali.

I rappresentanti di queste ultime, presenti al Convegno, hanno concordemente sottolineato il carattere di utilità del Movimento, che svolgerebbe in definitiva un'azione complementare a quella sindacale purchè si provveda ad escludere dal suo campo di azione l'esame e lo studio di argomenti di natura contrattuale o para-contrattuale, contenzioso o para-contensioso.

Il Convegno, se da un lato ha messo in luce la tenacia e il coraggio di molti dei partecipanti nell'affrontare situazioni del tutto nuove rese più difficili da condizioni ambientali non certo favorevoli, ha d'altra parte posto l'accento sulla necessità di una ulteriore maturazione e chiarificazione dei vari problemi ideologici e soprattutto organizzativi e pratici sul tappeto, la cui soluzione costituirà per così dire il banco di prova della vitalità del Movimento.

Col.

Come ci vede la stampa

Il livello raggiunto dalla nostra economia, la dinamica degli scambi e le accresciute esigenze degli italiani hanno modificato la concezione, che ormai sembrava radicata, sulle funzioni e i compiti delle ferrovie nel campo dei trasporti. Fino a qualche anno fa il treno appariva come il « cavallo perdente », oggi invece si fa strada la opinione secondo la quale le ferrovie sono ancora un mezzo indispensabile in un sistema equilibrato di trasporti.

Gli stessi organi di stampa si pongono con un atteggiamento nuovo di fronte al problema ferroviario. Esaminando la situazione del traffico merci nel nostro Paese, recentemente *Il Popolo*, dopo aver ricordato le cause principali che determinarono il sorgere di un multiforme sistema di autotrasporto e la possibilità per gli operatori di servirsi liberamente dei mezzi più idonei e convenienti, ha affermato che la mutata situazione del mercato dei trasporti ha avuto un effetto positivo anche nei confronti dell'Azienda ferroviaria, che si è avviata verso un'opera di aggiornamento e di potenziamento, destinata ad aprire alle ferrovie nuove sicure prospettive. Tuttavia l'attuale situazione, che vede completamente capovolta, rispetto all'anteguerra, la ripartizione del traffico merci fra i vettori, non risolve i complessi problemi connessi alle necessità interne e agli scambi internazionali. E' necessaria quindi — secondo il giornale — una politica dei trasporti che, nella visione degli interessi economici generali, promuova una divisione dei compiti fra i vari mezzi, favorendo il loro impiego più razionale in funzione delle esigenze della collettività e in rapporto alla più sana economia di gestione delle aziende.

Rilevata la concorde opinione degli esperti sulla preminente funzione della ferrovia nei trasporti di massa e nel traffico merci sulle lunghe e medie distanze ed in pari tempo la superiore possibilità di azione degli autotrasporti sul piano locale e nei percorsi brevi a larga diffusione, *Il Popolo* afferma che il coordinamento basato su queste indicazioni potrà risolversi in una efficace forma di collaborazione e di integrazione dei due sistemi con reciproci e comuni vantaggi.

Ad avvalorare questa impostazione è intervenuto successivamente *Il Globo*, occupandosi delle prospettive dell'autotrasporto e delle ferrovie nelle attuali condizioni del mercato dei trasporti.

L'autotrasporto merci — scrive il giornale — avendo investito oltre che i trasporti capillari anche le grandi direttrici di traffico, ha in parte consumato le sue possibilità di sviluppo, nonostante sia ancora spiccata la tendenza degli operatori ad affidarsi in misura sempre più larga all'automezzo. Tuttavia se si confronta la situazione del mercato dei trasporti italiano con quella di altri Paesi, ci si accorge che il nostro sistema appare fortemente squilibrato ed esposto a qualsiasi fenomeno capace di modificare l'assetto del settore ora predominante: quello stradale. Non bisogna dimenticare, ad esempio, che nelle attività dei trasporti stradali confluirono nel dopoguerra notevoli aliquote di manodopera a basso costo, tratte dalle masse di disoccupati e sottoccupati, mentre oggi l'assottigliarsi delle riserve di manodopera comincia ad avvertirsi anche nel settore dei trasporti stradali. Proprio recentemente il *Corriere Mercantile* ha gettato un allarme sulla scarsa disponibilità di autisti professionali in una zona tradizionalmente dedita ai traffici come la Liguria. Non sono poi da sottovalutare, sostiene ancora *Il Globo*, le sempre maggiori difficoltà nella circolazione stradale, per cui la stessa peculiarietà dell'automezzo di servire gli utenti « porta a porta » viene compromessa nelle grandi città, che sono i naturali mercati di sbocco della maggior parte del traffico interno. L'autotrasporto quindi è portato a rivolgere la sua attenzione ai traffici internazionali, ma dovrà uniformarsi alle regole di una politica comune dei trasporti che mira a creare un sistema di trasporti integrato.

In questo quadro — conclude il giornale — vanno riguardate le prospettive del trasporto ferroviario, destinato non solo a beneficiare del notevole incremento dei traffici, ma anche ad avvantaggiarsi del carattere di massa che vanno assumendo i trasporti in relazione al processo evolutivo dell'economia nell'ambito nazionale e comunitario. Se esistono, quindi, ancora delle perplessità nella produttività degli investimenti in infrastrutture ferroviarie, esse vanno abbandonate; semmai c'è da lamentare il ritardo con cui si è affrontato in modo veramente radicale il problema ferroviario in Italia.

E' tuttavia necessario che le Ferrovie, oltre che al potenziamento delle attrezzature, provvedano anche all'aggiornamento del complesso di norme e di disposizioni in modo da imprimere un maggior dinamismo alla loro attività.

Renato MATTONE

Cambi di residenza...

545) Segretario Filippo Bagnato, Divisione Lavori Milano, cerca pari qualifica di altro Compartimento disposto effettuare cambio. Indirizzare: Divisione Lavori - Stazione Centrale F.S. - Milano.

546) Manovale Movimento, Romano Amato, stazione Genova Brignole, cambierebbe con p.g. Compartimenti Roma, Napoli, località Campobasso. Non lascia né chiede alloggio. Scrivere: Piazza Manzoni, 9/19 Genova.

547) Manovale Movimento — invalido per cause di servizio — Antonio D'Amore, stazione Avezzano, cambierebbe con p.g. Compartimenti Milano, Genova o Torino. Lascia alloggio (2 camere e accessori) Istituto Case Popolari e ne chiede altro dello stesso Istituto, o INA-Casa o dell'Azienda anche più vasto. Scrivere: Via degli Eroi, 26 Avezzano (L'Aquila).

548) Manovale Impianti Elettrici Benigno Argiolu, 2.a Zona, 4° Tronco A.C. Torino Porta Nuova, cambierebbe con p.g. Compartimento Cagliari. Non lascia né chiede alloggio. Scrivere: presso Sevino, Via Cellini, 28 Torino.

549) Segretario del Servizio Materiale e Trazione (Sede Centrale Firenze), cambierebbe con p.g. o Coadiutore del Compartimento di Napoli. Scrivere: Raffaele Senatore - Viale S. Lavagnini, 58 - Servizio Materiale e Trazione - Firenze.

550) Assistente di Stazione, Scalo Milano Farini, cambierebbe con p.g. Compartimento di Reggio Calabria. Lascia pensione con tre mesi pagati. Scrivere: Antonio Dibrogni presso Baldassarre - Via Lomellina, 56 - Milano.

551) Capo Stazione 1.a Cl. Vittorio Iannotta, stazione S. Nicola Vargo, con abitazione a Battipaglia, cambierebbe con movimentista o gestionista Compartimenti Genova, Firenze, Roma, Ancona. Scrivere: Vittorio Iannotta - Viale Pastore, 40 - Battipaglia (Salerno).

552 Manovale Movimento, abilitato f.s.m., Dario Zoni, stazione Genova Bolzaneto, cambierebbe con p.g. Compartimento di Bologna, specificatamente stazione Parma. Non lascia né chiede alloggio. Scrivere: Stazione Genova Bolzaneto.

553) Capo Stazione Alberto Curatola Soprano (adibito servizio gestioni) stazione Messina, cambierebbe con gestionista stazione Torino o, con preferenza, Milano. Non lascia né chiede alloggio. Scrivere: Via Bergamo, 249 - Messina.

554) A. Macchinista Diego Ferrara, Deposito Locomotive Savona, cambierebbe con p.q. o con Manovale abilitato Deposito Locomotive Reggio Calabria. Non lascia né chiede alloggio. Scrivere: Via Nicola Bartoli 4/15 presso Stirace-Savona.

555) Cantoniere L.p. Ciro Ungues, tratta Balzola-Vercelli (linea Casale Monf.-Vercelli), cambierebbe con p.g. Comp. Napoli. Scrivere: Piazza Vittorio Veneto, 16 Asigliano (Vercelli).

556) Aiuto Applicato Rocco Pisani, Divisione Movimento Reggio Calabria, cambierebbe con p.g. Compartimenti Napoli o Milano. Non lascia né chiede alloggio. Scrivere: Via Melacrinò, Isol. 379 - Int. 4 bis - Reggio Calabria.

557) Manovale Movimento, abilitato f.s.m., Umberto Vitrone, stazione Priverno Fossanova, cambierebbe con p.g. Compartimento Napoli, possibilmente linea Napoli-Caserta. Non lascia ne chiede alloggio ed informa che in stazione esistono alloggi disponibili per personale coniugato. Scrivere: Via Vivaldi, 7 - Caserta.

558) Manovale Movimento Felice Biancone, stazione Milano Smistamento, cambierebbe con p.g. Comp. Bari, preferibilmente Foggia o dintorni. Non lascia né chiede alloggio. Scrivere: Viale Monza, 138/7 Milano.

559) Capo Stazione P.le Dante Colangelo, stazione S. Pietro Vernotico (Bari), zona climatico-balneare, cambierebbe con movimentista di Milano o Torino. Lascia alloggio patrimoniale tre camere e cucina e ne richiede altro per complessivi cinque componenti famiglia, con riscaldamento centrale. Scrivere: Alloggio F.V. Stazione S. Pietro Vernotico (Bari).

piano decennale e PL

ATTENTI AL TRENO ...

... CON TELEVISORI ...

... E SEMI-BARRIERE

La recente attivazione di impianti con semi-barriere e segnali luminosi a funzionamento automatico su quattro passaggi a livello di maggiore importanza delle linee Novara-Alessandria, Milano-Bologna, Torino-Modane e Udine-Venezia conferma l'impegno dell'Azienda anche in questo delicato settore.

Si tratta, evidentemente, di porre fine in primo luogo ai molti incidenti determinati dall'esistenza di ben 16.000 passaggi a livello lungo la rete ferroviaria: ma a questo preminente aspetto sociale ed umano del problema, se ne aggiunge anche uno economico, riferibile in primo luogo al valore del tempo perduto, dato che in media, un P.L. resta chiuso per un terzo della giornata. A questo si aggiungano poi gli oneri per il personale, la manutenzione, ecc.: un danno economico che, tradotto in termini monetari, assume ogni anno il valore dell'ordine di alcune decine di miliardi.

Una situazione come l'attuale, con un passaggio a livello per ogni 16 km. di strada, e che oltretutto tende ad aggravarsi in conseguenza del continuo progredire dell'economia del paese, per l'intensificarsi dei traffici e la continua espansione della motorizzazione civile, ha reso indilazionabile la ricerca di una soddisfacente e per quanto possibile radicale soluzione.

La pratica impossibilità di sopprimere tutti gli attraversamenti — si tratterebbe di affrontare una spesa non inferiore ai 500 miliardi di lire — ha suggerito di ripiegare su soluzioni parziali riferite ai gruppi di passaggi a livello cui è connessa una maggiore pericolosità.

Così, accanto ad un piano che prevede in dieci anni la soppressione di circa 300 attraversamenti su strade statali, interessanti linee ferroviarie ad intensa circolazione, da realizzarsi in collaborazione con l'A.N.A.S., le F.S. hanno dato inizio all'attuazione di un vasto programma di ammodernamento degli apparati di sicurezza esistenti, da attuare attraverso l'impiego dei mezzi più aggiornati posti a disposizione dalla tecnica.

Il sistema con semi-barriere automatiche con segnalamento ottico e acustico, di cui abbiamo parlato, e quello del controllo televisivo a distanza, rappresentano quanto di meglio possa oggi farsi per il miglioramento della sempre più precaria situazione.

Con il primo sistema è il treno stesso che, a conveniente distanza dal passaggio a livello, trasmette automaticamente il comando per l'accensione dei segnali stradali, destinati ad arrestare il flusso degli autoveicoli, e per l'abbassamento delle barriere dopo 30 secondi. Le sbarre sono di lunghezza tale e sono disposte in modo da chiudere solo la parte della carreggiata sulla quale i veicoli stradali circolano nel loro senso di marcia.

Questa caratteristica ha lo scopo di consentire ad un veicolo lento, eventualmente inoltratosi nel passaggio a livello prima dell'accensione dei segnali, di uscirne senza incontrare ostacoli.

Particolare interesse presenta anche il nuovo dispositivo che permette il controllo a distanza degli attraversamenti mediante la televisione. Nella cabina di comando dell'impianto A.C.E.I. viene installato un monitor televisivo, collegato a circuito chiuso con delle telecamere poste nei punti più adatti agli incroci tra strada e ferrovia. Il più moderno di questi impianti, il cui prototipo è stato installato qualche tempo fa a Treviso, consente oltre alla sorveglianza del passaggio a livello, anche l'accertamento da parte del Dirigente del movimento dell'integrità dei treni in arrivo, dei quali sono visibili sul monitor i fanali di coda.

Nel corso del 1962 sono stati attivati 8 impianti di manovra automatica con semibarriere e 10 impianti TV con barriere comandate a distanza, e sono stati ammodernati, con l'impiego di meccanismi diversi, altri 196 attraversamenti.

Sono stati inoltre approvati, d'intesa con l'A.N.A.S., i progetti per l'abolizione di 102 attraversamenti, mentre le F.S., dal canto loro ne hanno soppressi altri 184 situati lungo strade provinciali e comunali.

Il ritmo di questi miglioramenti verrà sensibilmente intensificato con l'attuazione del programma compreso nella prima fase del Piano Decennale che, accanto al miglioramento di numerosissimi attraversamenti, prevede la eliminazione di molti altri situati su linee a grande traffico. Per le soppressioni si procederà sulla base di una graduatoria d'urgenza che tenga conto, oltreché dell'attuale impegno degli attraversamenti, della collaborazione che potranno fornire nei singoli casi gli Enti locali interessati.

Gli stanziamenti previsti nella prima fase del Piano ammontano complessivamente a 17,5 miliardi; 5 per il riclassamento e 12,5 per l'adeguamento e potenziamento dei P.L.

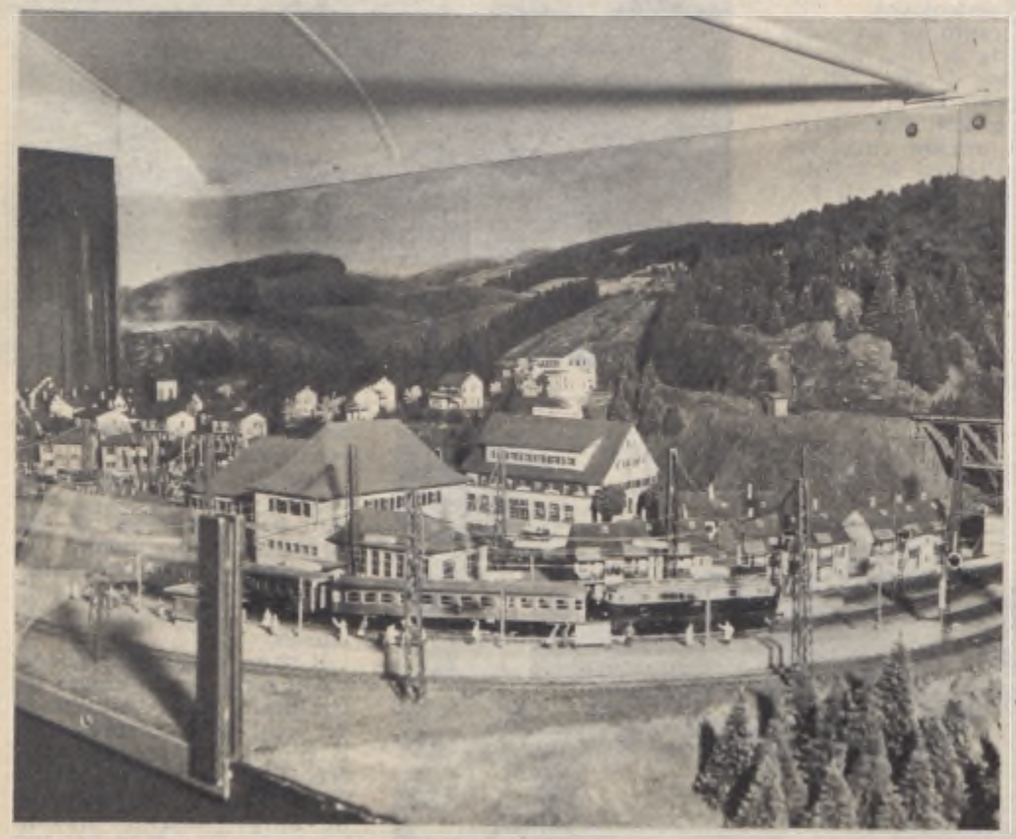
Su tale somma sono già state autorizzate spese per 4,4 miliardi di lire per la installazione dei segnali automatici luminosi e degli impianti di rilevamento televisivo su circa 220 P.L. e l'ammodernamento, attraverso l'impiego di meccanismi tecnicamente aggiornati di oltre 1.400 attraversamenti.

Queste opere e le altre numerose tuttora allo studio, la cui realizzazione potrà seguire a breve scadenza di tempo, pur non legittimando aspettative impossibili, costituiscono indubbiamente un deciso passo verso la riduzione dei tanti inconvenienti connessi alle interferenze tra strada e rotaia.

Adriano CIPRIANI

WUPPERTAL - SHOW IN

Durante la tournée nel nostro Paese del famoso complesso ferroviario in miniatura autentico gioiello della tecnica, è stato stabilito un nuovo primato nell'affluenza dei visitatori.



Non occorre spendere molte parole per presentare ai nostri lettori Gino Bechi, alla cui cortesia dobbiamo il vivace pezzo sul « tour » del plastico di Wuppertal. Noto alle platee di tutto il mondo come degno rappresentante di quel bel « bel canto » nostrano che così spesso ha convogliato verso il nostro Paese più simpatie di quante potessero metterne insieme tante missioni diplomatiche, Bechi è non meno noto presso di noi come un infrenabile patito di treni e trenini. Ai ricordi di « Lascia o Raddoppia », i telespettatori italiani avranno probabilmente aggiunto, da poco, quelli suscitati da una nutrita serie di trasmissioni che — lui protagonista — iniziavano i profani ai mestieri e alla magia del « fermodellismo ».

Per il suo entusiasmo (di quello che «smuove le montagne » per intenderci), è stato possibile organizzare in 20 importanti città italiane il giro del plastico di Wuppertal.

Il plastico è stato costruito nel 1950 dal gruppo fermodellistico di Wuppertal, città di mezzo milione di abitanti a 40 Km. da Colonia, in Germania, per conto delle D.B. E' un gioiello della tecnica e, nello stesso tempo (sia detto a lode dei costruttori), un gran bel divertimento.

Vi hanno lavorato per sei mesi 15 tecnici con una spesa di 15 milioni di lire italiane. Nel ristretto spazio di una carrozza viaggiatori delle D.B., gli appassionati fermodellisti tedeschi hanno costruito un complesso davvero formidabile: 800 m. di binari, 18 Km. di fili elettrici, 60 treni, 600 vagoni, 120 locomotive, 1.200 relé. La fama della sua perfezione tecnica lo ha fatto diventare il « plastico » per antonomasia. Tra i convogli che più colpiscono il visitatore ce n'è uno che trasporta macchine (200 per la cronaca), lungo 6 m.; per non parlare del convoglio che trasporta un circo equestre, del T.E.E.M., del Mediolanum, del treno rapido con servizio di auto al seguito dei viaggiatori del caratteristico treno con speciali vagoni per trasporto di materiale ferroso.

Vagoni e locomotive sono stati acquistati dalla produzione di serie delle industrie specializzate in costruzioni di treni in miniatura. Solo al T.E.E. tedesco — che non esisteva in commercio — i tecnici hanno dovuto riservare un trattamento speciale: se lo sono costruito da soli. In scala, è stata riprodotta poi la stazione di Wuppertal e la parte della città ad essa antistante; sulle colline i paesi sparsi nei dintorni e, sullo sfondo, uno scorcio della Selva Nera.

Questo è invero l'aspetto spettacolare e piacevole del plastico che, tuttavia, non è stato costruito con lo scopo di divertire. Esso ha un valore didattico-dimostrativo in quanto riproduce fedelmente un vero nodo ferroviario (quello di Wuppertal), il cui traffico è predisposto e controllato da un autentico posto di manovra ad itinerari con pulsante, sul tipo dei nostri A.C.E.I. Basta la semplice pressione di due pulsanti perché si ottenga l'automatica predisposizione degli itinerari e il relativo blocco degli scambi e dei segnali.

Ciò permette di far fronte, con la massima sicurezza, a possibili errori di manovra del personale: com'è noto, sul banco di manovra l'itinerario prescelto e impegnato si illumina di luce bianca che diviene rossa mano a mano che il treno in marcia occupa il binario.

A conferma dell'assoluta sicurezza del sistema, il dispositivo rifiuta l'esecuzione di un ordine sbagliato: solo l'istradamento corretto si traduce in consensi e dà via libera ai treni.

Allorchè, con bellissimo effetto scenografico, viene tolta l'illuminazione generale, il complesso appare in tutta la fantasmagoria di luci e di lucette dei treni e dei segnali, mentre sui binari della stazione principale partono e arrivano treni di ogni tipo.

VENTI CITTÀ ITALIANE

Il successo del plastico presso il pubblico è stato superiore alle speranze. A Trento, a Padova, a Bologna, a Senigallia, ad Ancona, la folla si assiepava dentro la vettura con gli occhi pieni di meraviglia.

La Federazione Italiana Modellisti Ferroviari, di cui Gino Bechi è Presidente, è il sodalizio di vari gruppi di fermodellisti italiani che possono in tal modo scambiarsi esperienze e assistenza tecnica.

La Federazione promuove iniziative atte a diffondere la passione per il fermodellismo attraverso l'organizzazione di mostre, congressi e concorsi nazionali e internazionali, e svolge una attività culturale e didattica nel ramo dei trasporti su rotaia. Pubblica il « Bollettino F.I.M.F. », in cui si danno informazioni sulle varie attività del mondo fermodellistico.

MAGIA DELLA STRADA FERRATA

di GINO BECHI

Ormai molte cose sono state scritte sul plastico di Wuppertal, delizia per tutti. Per chi scrive è stato anche croce, se è permesso dirlo: gettarsi in un'avventura come quella di organizzare il giro del complesso in 20 delle più importanti città italiane anche prima di sapere come e in quale misura sarebbe stato possibile trovare i fondi necessari alla copertura delle spese, è stata — vi assicuro — impresa coraggiosa.

Io avevo ammirato il plastico di Wuppertal in sosta ad Amburgo, durante l'edizione 1962 del Congresso Internazionale di Fermodellismo MOROP, che si svolge a turno annuale nelle varie nazioni europee associate attraverso le singole Federazioni, come la nostra F.I.M.F.. L'idea di farlo venire in Italia mi entusiasmò subito: ma come superare il problema dei fondi, che la F.I.M.F. non aveva? Alla fine, l'idea: rivolgersi a quanti avrebbero anch'essi trovato nell'iniziativa motivi altrettanto validi di interesse.

L'appello non fu vano.

Le F.S. ci hanno cordialmente accordato il libero transito dei due vagoni sulla rete ferroviaria, la sistemazione del complesso su binari « di prima fila » nelle stazioni principali delle città di sosta, il personale per gli allacciamenti elettrici, l'assistenza tecnica, il trasporto gratuito per il personale specializzato addetto alla manutenzione ed al funzionamento e per i due incaricati F.I.M.F. per il servizio di biglietteria e di interprete, quest'ultimo indispensabile per tradurre al pubblico tutta la dimostrazione illustrata dai tecnici tedeschi.

Le F.S. si sono anche accollate parte dell'onere preventivato, nella convinzione di favorire una iniziativa che doveva risolversi — come è stato — in una eccellente azione di propaganda ai treni veri, a qualunque Paese appartengano.

Con queste solide garanzie alle spalle la F.I.M.F. ha ancora allargato, ambiziosamente, l'orizzonte di questa tournée, aumentando il numero delle tappe o rivolgendosi per questo agli Enti Provinciali del Turismo, alle Aziende Autonome di Soggiorno, all'Ente Fiera del Levante. Propagatasi la notizia di questo grosso avvenimento fermodellistico, anche alcuni privati se ne sono interessati ed hanno contribuito alla sua felice riuscita. E di felice riuscita si deve infatti parlare, perché l'affluenza del pubblico è stata enorme, tale da costituire una autentica sorpresa anche per me, tacciato di eccessivo ottimismo sull'interesse che la tournée avrebbe suscitato. Basterà dire che proprio in Italia è crollato il record delle presenze dei visitatori, record che gli stessi tedeschi ritenevano imbattibile.

A Trieste, a Mestre, a Genova, a Torino, se ne sono contati quasi 1500 in un giorno; a Milano, oltre 1600. E le altre sedi di tappa non sono rimaste troppo lontane da queste cifre.

I fatti ci forniscono dunque alcune indicazioni molto precise e istruttive. In primo luogo che l'amore e l'interesse del pubblico per la ferrovia, questo antico, sicuro e comodo mezzo di trasporto, sono ancora ben vivi in Italia, come ovunque: e in secondo luogo che anche il modellismo ferroviario ha una sua grande carica di vitalità, pure da noi. Questo ci basta per ripagare ad usura la nostra fiducia e fedeltà alla nostra attività, che ha maestri valentissimi, dalle cui mani escono veri capolavori di modellismo nel senso più rigoroso della parola, modelli che qualche volta richiedono anni di lavoro. Valga per tutti la « 685 » scala 1:25 costruita dal genovese Contarin, con un record di circa 40.00 ore lavorative!

L'exploit, che gli valse la medaglia d'oro al concorso indetta dalla D.I.M.F. nel 1961, costituì un riconoscimento tanto più ambito in quanto firmato da una giuria estremamente qualificata e competente: l'Ing. Bagnoli, *allora Capo Compartimento di Firenze, l'ing.* Bocconi, *l'ing.* Sanesi, *l'ing.* Martinelli, *tutti tecnici di prim'ordine, ovviamente ben in grado di attestare, — insieme all'Arch.* Stralaghi *della F.I.M.F. — il grado di perfezione raggiunto dai nostri specialisti.*

Così discorrendo si è dunque anche accennato alla fervida attività della nostra Federazione Modellisti Ferroviari, che si traduce — oltre tutto — anche in una sana, spontanea, efficace propaganda per le nostre ferrovie, alle quali va sempre la nostra fiducia per quanto sono in grado di offrirci ancor oggi e per quanto vanno operosamente realizzando in vista dei compiti e delle necessità di domani.

Per questo ci interessiamo ai treni in miniatura e ci adoperiamo per costruirne di sempre più perfetti nella forma e nella sostanza.

Per questo non siamo insensibili al fascino di una « 691 » o di una « 835 », senza tuttavia lesinare la nostra ammirazione alle modernissime vetture del Settebello e dell'Arlecchino, alle classiche ABz; e per questo ci capita — a rischio di essere richiamati dalla Polfer — di chinarci sul binario per ammirare il nuovo armamento più pesante, più sicuro, più razionale e adeguato al traffico sempre più impegnativo e veloce.

Ai lettori ora potrà essere più facile comprendere la nostra profonda soddisfazione nel constatare e additare all'apprezzamento dei modellisti la collaborazione e l'appoggio fornitici dalle F.S.: e capire con quanta riconoscenza, a nome di tutti i Fermodellisti Italiani, chi scrive rivolga il suo vivissimo ringraziamento al Direttore Generale delle F.S., e a tutti i funzionari ed ai ferrovieri che hanno contribuito, in varia misura, ma sempre con calda simpatia e comprensione, alla riuscita di questa nostra iniziativa.

Gino Bechi

In alto a destra:
A Trento, Gino Bechi illustra ai visitatori il plastico di Wuppertal.

UNA GALEA VENEZIANA

La nave faceva parte della flotta che nel 1438 la Serenissima inviò contro Filippo Maria Visconti che assediava Brescia. Fu un'impresa pazzesca: la flotta risalì l'Adige, fu tirata a secco e, con l'aiuto di funi e argani superò le montagne.

di FAUSTO CINCOTTI

SUL FONDO DEL GARDA

Quando la notizia fu confermata, al Museo Civico di Storia Naturale di Verona accorsero cronisti in cerca di particolari, di ragguagli storici, di interviste col gruppo della Sezione Ricerche Scientifiche Subacquee. L'avvenimento era, a dir poco, « sensazionale ». Un gruppo di subacquei aveva scoperto i resti di una galea veneziana del 1500 nelle acque del lago di Garda, al largo di Lazise. Secondo le informazioni fornite dai sommozzatori, la nave, unico esemplare veneziano rinvenuto finora in tutto il mondo (e per giunta in un lago), era in ottime condizioni, coi suoi cannoni, le merci e le suppellettili originarie.

La notizia, già così eccezionale, acquista per noi un particolare rilievo dato che il Direttore tecnico della Sezione Ricerche Scientifiche Subacquee, e quindi uno dei principali protagonisti dell'impresa, è Enrico Scandurra, Segretario Capo presso il Magazzino Approvvigionamenti di Verona. Scandurra era già noto nell'ambiente sub: dirigeva il Circolo Subacqueo di Roma, quando il prof. Zorzi, Direttore del Museo di Storia Naturale della città scaligera, gli parlò per la prima volta della galea in fondo al lago. Egli era venuto a sapere che alcuni pescatori del posto evitavano di gettare le reti in una certa zona del lago per paura che un relitto sul fondo gliele strappasse. Era andato allora a parlare con questi pescatori, ma essi s'erano rifiutati di dare particolari, forse per un malinteso campanilismo verso gente venuta di fuori a « sfruttare », chissà, una risorsa locale. Zorzi propose a Scandurra di esplorare il lago. Scandurra « sentì » l'impresa e per dedicarvi tutto il suo tempo libero non esitò a chiedere il trasferimento da Roma a Verona. Non era più il sub che nelle ore libere andava a caccia. L'immersione aveva ora un altro scopo, era ricerca scientifica ed esigeva quindi una puntuale preparazione storico-archeologica di base.

Costituito il Centro Scientifico Subacqueo del Museo, Scandurra ne diventa il Direttore. Le ore libere son tutte dedicate all'aggiornamento, alla specializzazione, allo studio di documenti che convalidino la « fantasia » popolare della galea giacente in fondo al lago. Sono ricerche febbrili su e giù per musei e biblioteche. Intanto un'altra grossa impresa è venuta a maturazione: quella delle Tremiti. Prima dell'azione, il prof. Zorzi illustra al Gruppo dei sub la storia dei luoghi dove s'immergeranno, documenta con testi

IN 4 FOTO IL RECUPERO DELL

1

I « sub » Borgo e Cioffi in osservazione sull'ancora alla prima immersione.

2

Viene applicata la sagola di Nylon per lo scivolo, sull'ancora stessa, dei fusti di sollevamento.

3

Fase di affondamento di uno dei tre

Ultimi preparativi prima di una immersione dei « sub » Giorgio Sereni e del nostro Enrico Scandurra. Nella foto del titolo una galea del XIV secolo da un'antica stampa.

ÁNCORA DELLA GALEA TURCA ALLE TREMITI

Foto ENRICO SCANDURRA

fusti. Il fusto viene rallentato nella sua discesa e guidato lungo la sagola collegata all'ancora e tesa in superficie dai due sommozzatori.

4

Sollevata dalla forza complessiva di 650 chilogrammi di spinta, costituita dai tre fusti già imbragati, l'ancora è salita in superficie.

dell'epoca le sue intuizioni e le sue convinzioni. Quando il gruppo è « spiritualmente » pronto, avviene il « battesimo salato ». Presso le Tremiti, Scandurra e colleghi recuperano 4 cannoni cinquecenteschi (uno aveva la palla di pietra in canna), armamento leggero a tiro rapido di una barca da « corsa » turca, che aveva partecipato con tutta una flotta all'assedio delle Tremiti nell'agosto del 1567 e che solo un violentissimo fortunale riuscì a disperdere, provocando l'affondamento di qualche imbarcazione più leggera.

La raccolta di documentazione per l'altra impresa riprende subito, più alacre che mai. E finalmente la perseveranza di Zorzi e Scandurra è premiata: trovano un volumetto intitolato « Navi affondate nel lago di Garda » di Vittorio Cavazzocca Mazzanti, con notizie ricavate direttamente dai documenti dell'epoca. La leggenda perde il suo sapore d'irrealtà, diventa « Storia », confermata perfino dalle coordinate. Per verificarle, Scandurra e un collega s'inerpicano sui monti e tra difficoltà d'ogni sorta riescono infine a localizzare il punto preciso. Quindi, l'immersione: l'emozione assoluta del ritrovamento.

La galea faceva parte della flotta che la Serenissima inviò nel 1438 contro Filippo Maria Visconti che assediava Brescia. Fu un piano pazzesco, un dispendio di energie, di mezzi, d'uomini e animali inaudito. La flotta risalì l'Adige, fu tirata in secco presso Rovereto, trainata su dei rulli da duemila buoi e con l'aiuto di argani e funi superò le montagne. La spesa raggiunse i 15.000 ducati, ma l'impresa riuscì e Brescia fu rifornita di viveri. Poi le navi restarono a lungo inutilizzate, fino alla nuova guerra che nel 1508 impegnò Venezia contro la Lega di Cambrai. Una galea e due fuste furono rimesse a nuovo, armate ed equipaggiate. Ma nel corso di una battaglia, il capitano Loredan, per sfuggire al nemico, diede l'ordine di affondare la galea e una delle fuste al largo di Lazise e solo così riuscì a mettersi in salvo.

Ascoltiamo ora Scandurra.

« Penso che faccia piacere a tutti i miei colleghi ferrovieri essere informati sullo stato dei nostri lavori di ricerca della galea veneziana: siamo impegnati nel lungo e faticosissimo sbancamento del fango che ricopre interamente il relitto. Molto lavoro è stato già compiuto: lo scafo è ora quasi del tutto scoperto per quanto riguarda la superficie del ponte superiore della nave e i primi importantissimi reperti sono già stati riportati in superficie. Molto ancora ci resta da fare: l'intero scafo risulta delle dimensioni di m. 40×6, che sono le misure delle galee di più grossa stazza, e basti pensare che la parte dove ora stiamo operando è ricoperta da una coltre di fango di oltre due metri di spessore. Si procede con infinite precauzioni, perchè il nostro principale interesse tende sempre alla ricostruzione della vicenda oltre che degli importantissimi dati tecnici costruttivi della nave, unici esistenti per galee di quel secolo ».

Il recupero definitivo non dovrebbe essere ormai molto lontano. I nostri migliori auguri, dunque, al collega Scandurra.

(DAI NOSTRI INVIATI F. SORRENTINO E N. COPPOLA)

ARRIVEDERCI RIMINI
GOOD BYE AU REVOIR.....

La grande stagione delle vacanze è ormai finita e gli specialisti sono all'opera per approntare statistiche e bilanci. Quanti turisti stranieri hanno scelto anche quest'anno l'Italia? Molti, moltissimi come sempre. Ma non tanti come il costante incremento degli anni scorsi lasciava prevedere. Perchè? Forse che il nostro paese non è più il paese del sole, del mare, delle canzoni e degli spaghetti « a vongole »? Sì, ma purtroppo è anche il paese dei rumori: in questo campo noi italiani abbiamo fatto passi da gigante, parallelamente a quello economico è scoppiato, il BOOM — è proprio il caso di dirlo — dei rumori. Rumori sempre più assordanti e sempre nuovi. Qualsiasi cosa, da noi, è buona per produrre rumori: motorette, juke-boxes, transistor e go-karts. Noi italiani, con l'inventiva che ci contraddistingue, saremmo capaci di ricavare rumori anche da una patata: giriamo la proposta al Consiglio Nazionale delle ricerche. I turisti, nel nostro Paese, non riescono a trovare pace. Il fracasso delle nostre spiagge li stordisce, il verde e lo spazio sono diventati un genere di lusso, le manifestazioni talvolta plateali di « gallismo » li infastidiscono. Inoltre l'aumento dei prezzi e i trucchi di albergatori (poco scrupolosi e anche stupidi) la disorganizzazione di taluni servizi accessori hanno indotto molti di loro a dirottare verso lidi più remoti e tranquilli. Il fenomeno non è ancora preoccupante, ma andando avanti di questo passo lo diventerà. E tra non molto. Questa sede non è la più qualificata per indicare soluzioni e proporre rimedi anche perchè noi ferrovieri, con i nostri treni, di rumore ne facciamo abbastanza. Sulla riviera Adriatica e a Rimini in particolare, che della riviera è la capitale incontrastata, il fenomeno della flessione delle presenze è stato più sensibile che altrove. Con una sola eccezione; gli alberghi gestiti dal Dopolavoro ferroviario. Nei quali, anzi, l'afflusso degli stranieri ha registrato un ulteriore, sensibile incremento lasciando di stucco gli albergatori poco scrupolosi (e anche stupidi) di cui abbiamo fatto cenno poc'anzi. Quali sono le ragioni di questo successo? E' presto detto: un'organizzazione curata in tutti i dettagli, prezzi particolarmente van-

É appena arrivato il treno dal Brennero...

Fra venti minuti saranno sistemati in un confortevole albergo a due passi dal mare. A destra, in alto: l'assistenza è premurosa e immediata. Questi ospiti hanno appena depositato i loro bagagli è già chiedono notizie di tutto: gliele fornisce in quattro lingue Vanna Verardi, la graziosa hostess dell'Albergo Jorena. Sotto: il simbolo dell'Association Touristique des Cheminots spicca sulle cabine riservate agli ospiti degli alberghi del DLF.

taggiosi, nessuna sorpresa al momento del conto, vitto sano e abbondante, tranquillità assoluta nelle ore di riposo, assistenza premurosa e completa. Nata tre anni fa, per iniziativa del DLF di Rimini e del suo dinamico Presidente Rag. Spina, l'organizzazione turistico-balneare si è andata di anno in anno perfezionando e potenziando. Dagli otto alberghi del 1960 si è passati ai venti di quest'anno di cui due in gestione diretta. Si tratta di una iniziativa del tutto originale cui guardano con interesse anche organizzazioni turistiche e compagnie di viaggi ben più affermate e collaudate da decenni di attività. Come dicevamo i prezzi sono particolarmente vantaggiosi: pensione completa a lire al giorno nei mesi di luglio e agosto e appena nella bassa stagione. In un albergo della stessa categoria qui a Rimini spendereste non meno di 3000 3500 lire al giorno. Nel prezzo del soggiorno sono compresi: vitto, alloggio, servizio, cabina e ombrelloni, tassa di soggiorno e assistenza turistica. L'organizzazione è inoltre convezionata con vari negozi che concedono sconti speciali agli ospiti del DLF e perfino con alcuni medici per l'eventuale assistenza sanitaria. Insomma si è pensato a tutto, il turista si sente completamente a suo agio, come e più che a casa sua. In fondo, il segreto di questo successo è un segreto semplice. Ma, questo, gli albergatori poco scrupolosi (e anche stupidi) non lo hanno ancora capito.

Oltre tutto l'iniziativa del DLF di Rimini costituisce un valido strumento di turismo sociale che esteso su larga scala potrebbe servire di base per quella pianificazione delle vacanze che è una delle esigenze più sentite dalle aziende moderne. Senza contare poi che essa ha l'ulteriore merito di avvicinare ferrovieri di diverse qualifiche al di fuori dei normali rapporti di servizio, il che contribuisce, senza dubbio, ad una più vera e profonda conoscenza e amicizia fra gente dello stesso mestiere. Per questo, ci auguriamo di assistere ad un rapido fiorire di iniziative analoghe in tutto il resto del Paese come se lo augurano i turisti stranieri che sono stati ospiti del DLF. Arrivederci Rimini, good bye, au revoir... Certamente ritorneranno.

Dopo una mattinata al mare si torna in albergo con una fame da lupi. Il vitto dell'albergo è abbondante e piace a tutti, sebbene non sia facile accontentare palati di Paesi così diversi.

Nessuno rinuncia alla tradizionale gita a San Marino e alla non meno tradizionale foto-ricordo accanto ai gendarmi della piccola Repubblica.

La parola d'ordine è infatti: « foto a volontà! ». Si scattano più fotografie a S. Marino in dieci minuti che in tutto il resto del mondo in un mese intero. Sono i ricordi da mostrare agli amici durante le lunghe serate dell'inverno del Nord.

Si avvicina il giorno della partenza. All'ufficio turistico del DLF gli ospiti studiano gli orari, e le coincidenze del treno che li riporterà in patria. Grossa difficoltà le prenotazioni dei posti e in particolare delle cuccette. Il DLF di Rimini fa miracoli per accontentarli ma se vuole fare una prenotazione deve rivolgersi alla CIT, pagando oltretutto la telefonata interurbana per Milano. Sembra incredibile per una organizzazione ferroviaria come il DLF, ma purtroppo è così.

Ogni mattina, esattamente dalle 10,05 alle 12,15, queste turiste con precisione tutta tedesca, si lasciano coscienziosamente arrostire. Torneranno in Germania con una tintarella da far invidia.

TUTTO VA MALE ?

(n. d. r.) *Il dr. Domenico Manganelli, nostro Redattore Compartimentale di Napoli, ha inviato una lettera in cui polemizza vivacemente con l'estensore della presente rubrica, che egli giudica del tutto inutile e che semmai « contribuirà a rendere vieppiù odioso il tanto odiato Ente che rappresenta la peggiore forma di mutualità oggi esistente in Italia ».*

Per quanto ci compete, ci limitiamo a precisare che la rubrica, nelle intenzioni della redazione, non ha finalità elogiative ma di sola informazione: visto che l'Ente esiste è opportuno conoscerlo, non fosse altro che per criticarlo con cognizione di causa.

Da parte sua, il dr. Maisano risponde qui di seguito alla lettera, riprendendone gli argomenti principali: e noi ci auguriamo che non ne risulti una sterile polemica ma una ulteriore dilatazione del fine che ci proponiamo di conseguire: « conoscere l'Enpas ».

Sostiene il collega Manganelli che «gli organi esecutori dell'Enpas, assieme ai dirigenti, ai medici capi, ai liquidatori di spese, agli ambulatori, alle delegazioni, insomma a tutto l'apparato amministrativo e alla organizzazione burocratica che grava per una percentuale notevolissima e sproporzionata sul bilancio destinato all'assistenza » sono del tutto inefficienti ed è questo che determina una lunga serie di sfasamenti di abusi, di irregolarità che provocano proteste a catena da parte degli assistiti.

Premesso che le spese generali dell'Ente gravano in equa misura su tutte le gestioni e non soltanto sulla gestione assistenziale, si può affermare che quanto sostiene il Manganelli, circa la inefficienza totale dei servizi, il suo drastico «tutto va male» può essere tranquillamente smentito da ogni assistito.

La grande maggioranza degli statali, infatti, apprezza l'importanza e il significato delle prestazioni mutualistiche; semmai rileva che talvolta esse sono inadeguate rispetto ai bisogni ed alle esigenze degli assistiti.

A proposito degli ambulatori dello ENPAS il dr. Manganelli parla di « file interminabili di gente, che si dibatte fra sportelli e contro sportelli, prenotazioni e controprenotazioni, attese estenuanti davanti a porte e porticine per la distribuzione di numeri ecc. ».

Ciò rappresenta indubbiamente una situazione locale veramente incresciosa e ritengo che gli Organi centrali dell'Ente ne siano a conoscenza e che stiano predisponendo i provvedimenti atti ad attenuare il disagio degli assistiti.

Ma non bisogna credere che tutto ciò si ripeta in ogni città del nostro Paese, ove esiste un ufficio o un ambulatorio dell'Ente. Chi conosce ad esempio, centri come Torino, Bologna, Trento ed altri, sa bene che le cose si presentano in modo diverso. Non ho inteso citare, intendiamoci, delle sedi modello, ma ho solo voluto accennare ad alcuni casi di efficiente organizzazione locale accompagnata ad una particolare sensibilità da parte degli assistiti.

Il dr. Manganelli scrive ancora che l'ENPAS ha pubblicato e distribuito — e ciò sembra a me apprezzabile e meritorio — numerosi opuscoli per illustrare l'efficienza dei suoi servizi, ma, a suo avviso, l'Ente fa il contrario di quanto ha scritto, quando non accade di trovare addirittura qualche Medico capo il quale « ride in faccia all'assistito » affermando che « altro è quello che sta scritto, altro è quello che dobbiamo fare ».

Ora noi osserviamo che nessuno può seriamente considerare come un fatto di normale amministrazione quello di un Medico Capo che insolentisce così brutalmente gli assistiti.

Comunque siamo d'accordo che è un caso intollerabile: e male hanno fatto gli interessati a non denunziarlo, per iscritto, all'apposito Corpo Ispettivo dell'Ente, presso la Direzione Generale, oppure alla competente Direzione Provinciale.

Per quanto riguarda i commenti del collega Manganelli circa i criteri adottati dall'Ente per il rimborso, criteri ai quali io mi sono riferito in una delle mie recenti note pubblicate nel numero di aprile di « Voci della Rotaia », sono costretto a ribadire un concetto che, piaccia o no, risponde all'attuale indirizzo prescritto da tutta una complessa legislazione restrittiva — e non come si potrebbe credere da abusi od errate interpretazioni da parte degli uffici — che può e deve essere riveduta e corretta man mano che maggiori disponibilità di bilancio lo consentiranno.

Infine, circa i ricorsi che gli assistiti possono liberamente proporre al Consiglio di Amministrazione dell'Ente, sulla base di una precisa norma di Legge (art. 24 della Legge istitutiva dell'Ente) e che il dr. Manganelli definisce « palliativo » ed « inutile perdita di tempo », sarei ben lieto di dimostrare, invece, documenti alla mano, che il predetto Organo Collegiale svolge una responsabile opera intesa a sanare alcune carenze legislative ed aggiornare, nei limiti delle facoltà conferitegli dal legislatore, norme inadeguate o superate.

Concludendo, al pessimismo ad oltranza del collega Manganelli io non ho inteso contrapporre un « tutto va bene »: sono d'accordo che le carenze dell'Ente possono essere molte e gravi, ma ritengo che la sua opera complessiva meriti un giudizio meno drastico. In Italia ci siamo avviati sulla via del mutualismo con molta impreparazione e molto diffidenza: occorrerà che assistenti e assistiti prendano più chiara coscienza dei loro diritti e dei loro doveri, si convincano i primi che non stanno facendo della beneficienza, si convincano i secondi che non vantano diritti esclusivi; e tutti insieme considerino l'Ente un bene comune da migliorare e potenziare.

Lorenzo MAISANO

AL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

PROVVEDIMENTI A FAVORE DEL PERSONALE

Nel decorso mese il Consiglio di Amministrazione ha esaminato, esprimendosi favorevolmente, numerosi provvedimenti riguardanti il personale

Fra i più importanti sono da segnalare: **Promozioni a ruolo aperto** ad Ispettore di 1ª cl. e ad Ispettore principale con decorrenze varie; **promozioni ad honorem** a favore del personale direttivo, di centro e dell'esercizio collocato a riposo nel corso dell'anno 1962; **bandi di concorsi speciali** per Aiuto Applicato, per Aiuto Applicato stenodattilografo e per le qualifiche iniziali del personale delle navi-traghetto, in base alla legge 304/1963; **graduatoria di merito** dei pubblici concorsi a:

— 200 posti di A. Applicato in prova,

— 150 posti di Cantoniere in prova per il Compartimento di Roma

— 40 posti di Cantoniere in prova per il Compartimento di Reggio Calabria. **Graduatoria in merito** del concorso interno a 13 posti di Ispettore di 1ª cl. con decorrenza 1.1.1960. **Assunzione** di un'ulteriore aliquota di 638 candidati riusciti idonei oltre i 500 vincitori del concorso a posti di Conduttore in prova; **inquadramento** in soprannumero nelle qualifiche ferroviarie in favore del personale proveniente dal soppresso Ministero dell'Africa Italiana, ai sensi della legge 304/1963; **riclassamento e rinnovamento** del Dormitorio per il personale viaggiante della stazione di Chiusi; **costruzione** di 13 fabbricati per complessivi 94 alloggi a Chiusi, Civitavecchia, Orvieto, Roma Termini, Macomer, S. Gavino, Oristano, Pontassieve, Villa Literno e Picerno; **schema di disegno** di legge concernente l'**adeguamento delle competenze** del Consiglio di Amministrazione e del Direttore Generale delle ferrovie dello Stato; **contributo** per la Befana 1964 a favore di figli di ferrovieri iscritti al Dopolavoro ferroviario; **integrazione** della Deliberazione n. 10 del 20 febbraio 1959: obbligo per il personale assunto in prova nella qualifica di Segretario tecnico attraverso pubblico concorso per soli titoli, di superare, prima del termine del periodo di prova stesso, un **esame colloquio per l'accertamento dell'idoneità professionale; Schema di decreto** presidenziale concernente la **concessione di mutui al personale; Schema di disegno** di legge per la concessione di un **compenso speciale** « una tantum » agli Assuntori, agli Incaricati ed ai Coadiutori nonchè al personale delle navi-traghetto con contratto a tempo determinato, per le particolari prestazioni rese durante l'esercizio finanziario 1962-63; **nuove misure del premio giornaliero** al personale della Centrale Idroelettrica di Monastero; **modificazioni al trattamento di vestiario** pesante nei confronti di alcune categorie di personale in servizio in zone a clima rigido.

Inoltre:

— **Bandi di concorso** riservati agli Assuntori per: 5 posti di Capo Stazione in prova; 5 posti di Capo Gestione in prova; 125 posti di Assistente di Stazione in prova; 350 posti di Manovale in prova; Assunzione di un'ulteriore aliquota di 66 candidati riusciti idonei oltre i vincitori del concorso a 1400 posti di Assistente di Stazione in prova; **assegnazione** della qualifica F. S. al personale già dipendente dalla ferrovia Novara-Biella; **nomina** di 25 medici effettivi di Reparto, che andranno a coprire altrettanti posti resisi vacanti nelle varie sedi compartimentali; **cancellazione** dalla « Classificazione delle linee in malaria » approvata con D. M. 17 ottobre 1951, n. 164, di alcuni tratti di linea dei Compartimenti di Napoli e Bari.

Infine:

— **Ampliamento del refettorio** e costruzione di un nuovo ingresso operai nell'Officina Veicoli di Voghera; **miglioramento e potenziamento** del Dormitorio del personale viaggiante di Venezia S. Lucia; **costruzione di impianti centrali di riscaldamento** per 5 fabbricati alloggi a Bressanone; **costruzione della sede del Dopolavoro** ferroviario a Castelvetrano; **costruzione** di 42 fabbricati per complessivi 422 alloggi a Cagliari, Olbia, Venezia S. Lucia, Venezia Mestre, Quarto d'Altino, Fossalta di Piave, Roma Smistamento, Foligno, Fossato, Napoli Campi Flegrei, Frugarolo, Novi Ligure, Busalla, Sestri Levante, Foggia, Cerignola Campagna, Bari Parco Sud e S. Vito dei Normanni.

Il Consiglio di Amministrazione si è pure pronunciato favorevolmente per la concessione di un notevole numero di sussidi e di elargizioni straordinarie. Ha esaminato inoltre vari ricorsi avverso punizioni e trasferimenti, istanze per riapertura di procedimenti disciplinari, dispense dal servizio e riammissioni in impiego.

MIGLIORAMENTI AL PERSONALE COTTIMISTA

I prezzi a misura corrisposti alle cottimiste per i lavori di dattilografia sono rimasti immutati da lungo tempo e non sono più adeguati al livello attuale dei costi che hanno subìto aumenti in tutti i settori dell'attività lavorativa. Per attuare tale adeguamento il Direttore Generale ha disposto che con decorrenza 1° giugno 1963 i prezzi di cui trattasi siano maggiorati del 40% (Circ. P. Sind. O. 2./S. L. 28/17.700 del 3.7.1963).

SERVIZI UTILI PER IL COLLOCAMENTO A RIPOSO

E' stato interpellato il Servizio Personale per conoscere se agli Agenti provenienti dalle Ferrovie già in concessione Santhià-Biella e Novara-Biella, trasferiti alle dipendenze della nostra Azienda, debba essere computato ai fini del collocamento a riposo, il servizio di avventiziato prestato presso le suddette ferrovie prima della immissione in ruolo e riscattato ai fini della pensione a carico dello speciale fondo di Previdenza gestito dall'I.N.P.S. Al riguardo è stato precisato che ai sensi del 7° comma dell'art. 4 della legge 24.12.1959, n. 1.143, contenente — tra l'altro — modifiche alla legge 30.4.1959, n. 286, al personale in questione debbono applicarsi, ai fini della cessazione dal servizio sia d'ufficio che a domanda, le norme contenute nello Stato Giuridico del personale delle Ferrovie dello Stato. Ne consegue che il servizio di avventiziato, prestato dai predetti dipendenti presso le ferrovie già in concessione e riscattato ai fini del trattamento previdenziale, è utile e pertanto computabile anche per il collocamento a riposo, analogamente a quanto avviene per il personale ferroviario contemplato dall'art. 165 dello Stato Giuridico vigente (Cir. P.2.3.1/57. 348 del 10.5.'63).

BIGLIETTI CHILOMETRICI

In relazione ad accordi presi con le Ferrovie Federali Svizzere circa la validità dei titoli di viaggio graduiti F.S. e F.F.S. sul tratto comune Iselle-Briga, si porta a conoscenza del personale che in occasione di viaggi da effettuare, con i biglietti chilometrici, per la relazione Domodossola-Briga (e viceversa) km. 42, dovrà essere tenuto conto, agli effetti del computo dei chilometri, dell'intera distanza (20 km Domodossola-Iselle transito + 22 km Iselle transito — Briga). (ir. A. G. 3. 2/4.268/III del 10 maggio 1963).

PENSIONI DI GUERRA E AGGIUNTA DI FAMIGLIA

Con la circolare P.3.2.1./22.500 del 4.11.1962 venne disposto — in relazione al parere espresso al riguardo dal Consiglio di Stato in adunanza generale, comunicata dal Ministro del Tesoro — che , ai fini della concessione al personale delle quote di aggiuntura di famiglia per i familiari a carico, le pensioni di guerra non devono essere considerate e che la liquidazione agli interessati delle predette quote devono aver luogo con l'osservanza del termine di prescrizione biennale e quindi con effetto non anteriore al 1° novembre 1960. A seguito delle istruzioni ora fornite dal Ministro del Tesoro circa la decorrenza della corresponsione delle quote di aggiunta di famiglia al personale interessato al predetto provvedimento, sono state impartite, da parte dell'Azienda, ulteriori disposizioni in proposito (Cir. n.P. 3.1./15.100 del 21.5.'63).

PICCOLI PRESTITI

A seguito della circolare N.R.V. 9ª/D.G. 43 del 24.11.1960 s'informa che la legge 20.12.1962, n. 1.750, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale dell'8.1.1963, n. 6, ha esteso la possibilità di effettuare anche con le Banche e gli Enti di cui all'art. 15 del T.U. 5 gennaio 1950, n. 180, i piccoli prestiti nella misura pari a due mensilità di retribuzione qualora il richiedente non abbia in corso l'ammortamento di un mutuo o cessione. Per la cessione di detti prestiti valgono le norme già impartite con la circolare sopra richiamata. In particolare si rammenta: — che la misura massima dell'interesse non può superare, per i piccoli prestiti in questione, l'aliquota del 4,2% applicata anticipatamente sul loro importo lordo; — che non è consentita a carico dei mutuatari la statuizione di altri oneri o la corresponsione di altre somme, a qualunque titolo, richieste; — e che gli Uffici contabili dovranno respingere agli Enti mutuanti, senza operare quindi le trattenute a carico degli enti, quelle pratiche di piccoli prestiti, su cui risulti applicato un tasso di interesse superiore a quello massimo consentito. Si rammenta inoltre che se un Agente, che ha in corso di estinzione un piccolo prestito doppio, contragga una cessione od un mutuo, la metà del residuo debito del piccolo prestito doppio sarà trattenuta alla liquidazione della nuova operazione, così come viene praticato per i piccoli prestiti doppi dell'E.N.P.A.S. (Cir. R.V. 9ª/1.873/D.G. 43 del 28.5.'63).

ALLA 1ª MOSTRA INTERNAZIONALE DI ARTI FIGURATIVE

Brillante conferma dei nostri artisti

I segni, i colori le figure di uomini e di animali che i popoli primitivi tracciarono, con grafiti, nelle loro caverne e sulle pareti rupestri stanno a dimostrare come, sin da quelle epoche primordiali, il bisogno, sia pure inconscio, di estrinsecazione artistica, come distensione ed elevazione dello spirito, fosse insito nell'animo umano. E seppure molti studiosi affermino essere quelle opere soltanto la manifestazione di una elementare magia, l'accuratezza di molte immagini, che, particolarmente in certi stadi di movimento, appaiono di una vivezza e di una linea tutt'affatto moderna, rivela un godimento spirituale nell'atto della loro creazione. Il bisogno di evasione dell'uomo, per mezzo dell'arte, da tutto ciò che è incombenza, fatica, travaglio quotidiano, è nato quindi con l'uomo; ed ha accompagnato l'uomo nella lunga galoppata dei secoli. Non sembrerà quindi strano, nè sproporzionato all'argomento se noi riallacciamo questi concetti alla Iª Mostra Interaziendale Romana di Arti Figurative, in cui cinque Organizzazioni Sociali — e precisamente il C.R.A.L. dell'A.T.A.C. il Dopolavoro Ferroviario, il C.R.A.L. Monopoli di Stato, il Dopolavoro delle Poste e Telecomunicazioni e il C.R.A.L. dei Vigili Urbani — con un lavoro organizzativo degno del miglior elogio, hanno portato al giudizio del pubblico, ben 135 opere; e ciò dopo un'accurata selezione fatta in seno a ciascuna azienda, fra le numerosissime opere presentate. Come si vede, anche in questa Rassegna si tratta di uomini, che, dopo il lavoro quotidiano, talvolta duro ed ingrato, trovano rifugio e ricreazione dello spirito nell'arte; e ci sembra che, in questi casi e negli altri casi consimili, sempre più frequenti ed esemplari, questi artisti, pur rappresentando una aspirazione individuale, così raggruppati, esprimano anche una punta avanzata di cultura nella categoria di lavoratori alla quale appartengono. Perciò in una società moderna come la nostra, che aspira sempre più a maggiori valori culturali, queste opere dovrebbero essere portate, senza eccessivi formalismi e cerimoniali, anche all'esame e alla critica dei compagni di lavoro; perchè ogni espressione artistica, per modesta che sia, è un esempio ed un incitamento a divenire sempre migliori; e diciamo ciò, pur sapendo di provocare il sorriso di molti scettici nostrani, che, peraltro, rimandiamo all'ormai imponente bibliografia, italiana e straniera, apparsa negli ultimi anni in Italia e all'Estero sull'argomento della cultura popolare, in generale, e di quella dei lavoratori, in particolare.

Ed ora passiamo alla cronaca dell'avvenimento: la Giuria, composta di eminenti artisti: Accardi, Fantuzzi, Perilli, Quaglia, e presieduta dal Critico d'Arte, Prof. Maurizio Calvesi ha costatato, come è detto nella Relazione: « il buon livello di alcuni settori e l'impegno genuino di tutti ». Gli espositori partecipano alle più diverse esperienze figurative di oggi. E da parte della Giuria non si sono fatte scelte per l'una o l'altra corrente, ma si è badato fondamentalmente ai risultati estetici, in gran parte lodevoli. Il visitatore ha così potuto indugiare secondo il suo gusto dinnanzi a dolci paesaggi, a vivaci immagini cittadine, a delicate nature morte e a composizioni astratte. Impossibile citare tutti i meritevoli, ai quali va da queste colonne l'augurio cordiale di sempre maggiori successi nel campo dell'arte; ma, fra i « nostri », che hanno primeggiato, dobbiamo soffermare l'attenzione su Didone e Fancelli (primi ex aequo), non nuovi a precedenti meritate segnalazioni. Il « Fiume Sacco » di Didone, soffuso di tenui colori, che nella loro gamma delicata, svolgono perfettamente il tema di rendere cromaticamente visibile la «atmosfera » di un angolo del paesaggio ciociaro. Le composizioni di Fancelli risaltano per gli impetuosi accordi cromatici; in uno di questi che possiamo pensare come un tramonto in un bosco, che è quasi un incendio, una fascia di rossi violenti delimita e completa la composizione.

Diverse esperienze confluiscono nelle opere di Sarrocco (secondo classificato): a volte il segno impetuoso aggredisce quasi dalla tela, a volte, invece, ed è, a nostro avviso, il suo risultato migliore, la composizione di raffinati colori sabbiati raggiunge una sua lirica unità

Anche nella Sezione del «bianco e nero» i ferrovieri Rosati e Uva si sono segnalati con le loro composizioni, aggiudicandosi il primo e il secondo posto e dimostrando così ancora una volta, la piena validità di questa forma di espressione artistica. La scultura premiata è della Signorina Spagnoli: una slanciata figura di adolescente, cui la materia scabra conferisce un particolare vigore.

Al « vernissage » svoltosi nei locali del Palazzo Esposizione erano presenti i membri della Commissione, i Presidenti del C.R.A.L. e Dopolavoro partecipanti il dr. Assessore alle Belle Arti, il dr. Pellegrino consigliere comunale di Roma, il dr. Ballarino, Direttore dell'ENAL provinciale, il Colonnello Andreotti, vice comandante dei Vigili Urbani di Roma, l'Avv. Cutrona, Capo dell'Ufficio Centrale D.L.F., e il dr. Mario Pellegrino Direttore del nostro Periodico.

Un plauso particolare all'amico Lucaferri, segretario del D.L.F. romano, cui va non solo il merito della indovinata iniziativa, ma anche della perfetta organizzazione della Mostra.

Sandro ASOR-ROSA

LAVORI PREMIATI

PITTURA

1) premio ex aequo: DIDONE Nazareno « Il Fiume Sacco » (F.S.) 1) premio ex aequo: FANCELLI Fernando « Paesaggio (1) (F.S.) 2) premio: SARROCCO Mario « Metamorfosi » (F.S.) 3) premio: GIACANI Leone « Natura morta » (VV.UU.) 4) premio: TEPPATI Renato «Scalinata a Mont-Martre» (F.S.) 5) premio: LUCA' Guido « Paesaggio-scavi Pompei » (A.T.A.C.) 6) premio: FIMIANI Leopoldo «Fringuelli e pettirossi» (A.T.C.) 7) premio: CERVELLI Guerrino « Paesaggio » (F.S.) 8) premio: SARTORI Renato « Girasole » (F.S.) 9) premio: BACOSI Guido « Parrocchia » (PP.TT.).

BIANCO E NERO

1) premio: ROSATI Goffredo «Natura morta » (F.S.) 2) premio: UVA Ugo « Jazz » (F.S.).

SCULTURA

1) premio: SPAGNOLI Eleonora «Adolescente» (nudo) (F.S.).

A Verona il 12° Campionato di nuoto

Su tutti, gli atleti laziali

Gli auspici non erano tanto favorevoli: temporali ed uragani avevano imperversato sul Garda e sul veronese fino a pochi giorni prima. Invece, uno splendido sole e un cielo senza nubi hanno salutato il debutto, alla piscina Comunale di Verona, del 12° Campionato Nazionale di nuoto. E la manifestazione ha registrato un vero successo sia di partecipazione (86 atleti per 123 «atleti-gara», più 16 staffette), sia d'organizzazione.

Merito anzitutto dei dirigenti la Società «Rari Nantes-Bentegodi», avv. Nereo Bercelli, cav. Egidio Pasetto, del Direttore della piscina e dei loro dipendenti tutti, ai quali vanno i nostri ringraziamenti, e merito anche dei Giudici e dei Cronometristi: i cari colleghi cav. Fausto Poli, Gino Cassi, Giorgio Vedova, Ferruccio Pivetta, Carlo Punchina, Vittorio Aita, ed i signori Giuseppe Zarabini, Carlo Gentilini, Raoul Bonavita, Giancarlo Savoia e Pietro Tomasi.

Una lode particolare agli atleti che hanno gareggiato con sana passione sportiva, ottenendo tempi degni di nota, ed una citazione di merito, per la loro indomita passione sportiva ai due atleti più anziani: il decano Ferruccio Rumor (classe 1901) ed il dr. Mario Alfonsi (classe 1914) che si scusava, beato lui, per non essere in perfette condizioni fisiche.

Francesco TOMASINI

RISULTATI DELLE GARE

M. 400 STILE LIBERO
1° Tiselli Livio (D.L.F. Civitavecchia) 5'43"9; 2° Matteuzzi Gianni (Venezia) 5'48"5.

M. 50 STILE LIBERO FEMMINILE
1° Spanò Loredana (Civitavecchia) 35"6; 2° Di Nardo Patrizia (Civitavecchia) 36"6.

M. 50 STILE LIBERO MASCHILE
1° Alabiso Roberto (Napoli) 32"; 2° Bartiloro Claudio (Cremona) 35"8.

M. 100 DORSO MASCHILE
1° Tessarini Fulvio (Verona) 1'19"4; 2° Francisci Giancarlo (Firenze) 1'22"9.

M. 50 DORSO RAGAZZI
1° Bartiloro Claudio (Cremona) 42"8; 2° Guerrera Alberto (Napoli) 49"3.

M. 200 RANA MASCHILE
1° Astarita Massimo (Napoli) 3'10"9; 2° Morri Alfredo (Bologna) 3'12"8.

M. 50 RANA FEMMINILE
1° Bagnarelli Franca (Ancona) 48"; 2° Di Nardo Patrizia (Civitavecchia) 52"3.

M. 50 RANA MASCHILE RAGAZZI
1° Casadei Mario (Bologna) 41"; 2° Leorato Sandro (Venezia) 49"1.

M. 100 STILE LIBERO MASCHILE
1° Tiselli Livio (Civitavecchia) 1'06"7; 2° Matteuzzi Gianni (Venezia) 1'07"5.

STAFFETTA 100 x 3 MISTA MASCHILE
1° Francisci, Batacchi, Pandolfini (Firenze) 4'00"4; 2° Covelli, Ciani, Matteuzzi (Venezia) 4'12"1.

M. 50 DORSO FEMMINILE
1° Spanò Loredana (Civitavecchia) 41"6; 2° Chiesa Nadia (Bologna) 44"7.

M. 50 DELFINO RAGAZZI
1° Casadei Mario (Bologna) 43"2; 2° Guerrera Alberto (Napoli) 50"7.

STAFFETTA 100 x 4 MASCHILE S.L.
1° Pierucci U. - Pierucci A. Pierucci G. - Tiselli L. (Civitavecchia) 4'56"7; 2° Pandolfini - Batacchi, Cincirimpini - Francisci (Firenze) 5'07"7.

CLASSIFICA FINALE

1) CIVITAVECCHIA, punti 238. 2) VENEZIA, punti 179. 3) BOLOGNA, punti 175. 4) NAPOLI, punti 136. 5) FIRENZE, punti 88. 6) VERONA, punti 56.

La nuova sede del D.L.F. di Avezzano

Nelle vicinanze del P.L. della linea per SORA, alle porte della stazione di Avezzano, — dove fino a poco tempo fa erano visibili i soli muri perimetrali di una vecchia costruzione distrutta dai bombardamenti aerei durante l'ultimo conflitto mondiale — è sorto oggi il nuovo edificio del D.L.F. La costruzione della sede è stata resa possibile, oltre che dal concorso finanziario dell'Azienda e dell'Ufficio Centrale del D.L.F., anche e soprattutto dall'apporto dato dai dopolavoristi locali, attraverso contribuzioni in denaro e prestazioni volontarie: tutti gli iscritti — e primo fra essi del Presidente del sodalizio collega Emilio Berardini — hanno voluto dare un contributo alla ricostruzione della nuova Sede sociale.

Attraverso la gestione appaltata dello Spaccio bevande e delle sale da gioco ricostruite in un primo tempo, fu possibile iniziare l'accantonamento dei fondi necessari per l'ulteriore sviluppo del sodalizio e per il completamento della costruzione, il cui costo è stato di lire 14.753.000 di cui 9.153.000 messi a disposizione dell'Azienda, 2.150.000 concessi dall'Ufficio Centrale del D.L.F. e 3.450.000 contributo del D.L.F. di Avezzano.

La costruzione della nuova Sede, progettata dall'ing. Cattivera, fu iniziata nel gennaio del '62 ed ultimata nel luglio scorso. Essa comprende: al piano terra un ampio ingresso con bar, sala con biliardo e salone per conferenze e corsi professionali. Al piano superiore: salone da ballo con televisore, sala di lettura con biblioteca, dotata di un buon numero di libri, locali per la Direzione e la Segreteria ed una grande terrazza-belvedere dalla quale l'occhio spazia sulle vallate e sui monti che circondano la cittadina abruzzese.

L'inaugurazione della Sede è avvenuta nel corso di una sobria cerimonia cui erano presenti tutti i Capi delle Divisioni di esercizio, ingg. Archetti, Pietropaoli, Pennisi, dr. Dodet; l'avv. Cutrona, Capo dell'Ufficio Centrale del D.L.F., il Sindaco di Avezzano, avv. Lucci, i Capi Riparto Lavori di Avezzano, ing. Castellani e geom. Santini, con l'Assistente geom. Sangiacomo, che tanto contribuirono alla realizzazione dell'opera. Dopo il tradizionale taglio del nastro da parte del Direttore Compartimentale ing. Gervasio, il Vescovo dei Marsi, Mons. Valeri ha benedetto i locali: hanno pronunciato discorsi di circostanza il Presidente del D.L.F. locale Berardini, l'ing. Gervasio, l'avv. Cutrona, Mons. Valeri e l'avv. Lucci; la simpatica cerimonia è terminata con la visita delle autorità ai locali della nuova sede.

Fernando MINUTILLO

Il campionato compartimentale di tiro al piccione

Nella zona dei laghi messinesi, a Ganzirri, organizzato dal D.L.F. di Messina, si è svolto il 1° Campionato Compartimentale di Tiro al Piccione. Alla manifestazione, oltre ad un folto gruppo di dopolavoristi ferrovieri e di pubblico, erano presenti l'ing. Augello, Capo dell'Officina Veicoli locale, in rappresentanza del Direttore Compartimentale e il dr. Maltalbano, delegato compartimentale sportivo del D.L.F. di Palermo.

Ecco le classifiche individuali e per squadre:

1° Giovanni Provenzano di Palermo, con 6 piccioni su 7; 2° Giuseppe Calabrese di Palermo, con 7 su 9; 3° Carmelo Romano di Messina, con 6 su 9; 4° Pasquale Cerami di Palermo, con 5 su 8; 5° Andrea Beccaria di Messina, con 4 su 7.

1.ª squadra, D.L.F. di Palermo (Provenzano, Calabrò e Cerami). con 16 piccioni su 22; 2ª squadra D.L.F. di Messina (Beccaria, Guerrera e Rotondo); 3ª squadra D.L.F. di Messina (Stellario, Giuliano e Cucinotta).

La cerimonia della premiazione si è svolta a bordo della Nave Traghetto «Cariddi».

(G.D.S.)

IN QUIESCENZA IL CAV. GIANNERINI

Scortava il treno reale

Il 24 settembre scorso una folla d'amici e dipendenti si è riunita attorno al Titolare della Squadra Rialzo di Roma Termini, cav. Luigi Giannerini, in occasione del suo ultimo giorno di servizio. Si è così conclusa felicemente una carriera di ben 45 anni e cinque mesi.

Il Giannerini fu infatti assunto in servizio nel 1918, appena sedicenne, presso le Officine Veicoli di Roma Trastevere. Ben presto egli rivelò qualità di prim'ordine unite ad una capacità di lavoro eccezionale. Dopo il periodo di necessario "rodaggio", fu addetto fino al 1940 ad un lavoro di particolare delicatezza e responsabilità: la scorta del treno più importante del Paese, quello "reale". Di questo periodo cruciale della sua carriera egli ha conservato ricordi intensi e vari. C'è anche la nota triste: il disastro sulla diga del Gleno nel 1928, che fece accorrere il sovrano col suo treno; e quella tutta bianca: le nozze del principe ereditario nel 1930, il treno reale che arriva a Bruxelles fra deliranti manifestazioni popolari. « Ma i ricordi sono tanti », dice Giannerini, « che mi è impossibile isolarne qualcuno senza tirarmi dietro tutti gli altri ».

Nel 1947 fu destinato alla Divisione Trazione per il controllo delle lavorazioni con premio di maggior produzione nelle Squadre Rialzo e per la sorveglianza dei vari Posti di Verifica del Compartimento di Roma.

Assegnato definitivamente alla Squadra Rialzo di Roma Termini, egli ebbe in sorte di curare la preparazione del treno presidenziale che doveva portare Giovanni XXIII nel suo pellegrinaggio a Loreto ed Assisi. La nomina a Titolare concluse la sua "ascesa" dal primo all'ultimo gradino della carriera: un arco di vita operosa, i cui meriti sono sottolineati tra l'altro da varie medaglie d'argento e di bronzo, e dalle onorificenze di Cavaliere della Repubblica e di Cavaliere dello Stato della Città del Vaticano dell'Ordine di San Silvestro. Al Giannerini i migliori auguri di "Voci".

f.c.

BARI
Red. Dr. N. Zingarelli T. 302

● **Un ciclo di conferenze** ai funzionari direttivi di tutte le Divisioni, è stato tenuto dall'Ispettore Capo Superiore ing. Saya, Vice Capo Divisione Movimento, che ha illustrato i criteri informatori della nuova regolamentazione di esercizio nelle stazioni e in linee.

● **Il S. Tenente in s.p.e.** Antonio Marti, diletto figliolo del Sorvegliante Pr.le della linea del 28° Tronco di Lecce, ha testè ultimato il 2° corso presso la Scuola di Guerra Militare di Torino, conseguendo brillanti risultati.

● **E' mancato**, a soli 45 anni, il Revisore Superiore Oronzo Rotondo della locale Divisione Movimento, ai familiari le più sentite condoglianze.

● **Il Capo Tecnico Superiore** Donato Tripoli della Divisione Impianti Elettrici, ha lasciato il servizio per limiti di età, festeggiato da superiori, dipendenti ed amici. Auguri di vita serena. Anche l'Applicato Capo Arnaldo Cerini, del Gruppo Biglietti della Segreteria Compartimentale, posto in quiescenza per limiti di età, è stato cordialmente festeggiato. Il dr. Zingarelli, Capo della Segreteria, nel consegnargli un dono, ha ricordato la sua encomiabile attività al servizio dell'Azienda. Tanti affettuosi auguri. Anche il Capo Telegrafista Pr.le di Taranto, Cosimo Innesto ed il Coadiutore Capo della Divisione Ragioneria Pietro Angelillo, sono stati collocati in pensione per limiti di età. Ad entrambi i migliori auguri.

● **Binario dieci.** L'Ispettore di 1.a cl. dr. Luigi D'Andrea dell'Ispettorato Sanitario di Bari, ha brillantemente conseguito presso la Clinica Medica dell'Università di Padova la Specializzazione in « Medicina Interna ». Relatore il chiar.mo prof. Alessandro Della Volta. Piergiovanni Vito del dr. Luigi, si è testè addottorato con punti 104/110, discutendo la tesi: « Il Senato Genovese nel '500 ». Franco, figlio del Macchinista di 1.a cl. Donato Marzano, del Deposito Locomotive di Bari, è stato promosso alla 4.a elementare con tutti nove, meritando il 1° premio — medaglia d'oro — del Provveditorato agli Studi. Antonio, figlio del Capo Stazione Pr.le Roberto Notarello, Segretario del 1° Reparto Movimento di Foggia, ha conseguito la Maturità classica con la media dell'otto. A tutti i più vivi rallegramenti.

● **Marcia nuziale.** Per il Capo Treno di 1.a cl. Giorgio Tarantino, del Deposito Personale Viaggiante di Lecce e per la moglie signora Antonietta Provenzano, che hanno celebrato le loro nozze d'argento. Felicitazioni ed auguri.

● **Cicogna express.** Lucia Rosaria Maria, a Michele Piccolo, Operaio qual. di 1.a cl. della 3.a Zona I.E. di Cerignola; Giorgio, all'Aiutante Colino Morsco della Segreteria Compartimentale; Margherita, al Segretario Pr.le dr. Donato Delucce, della stessa Segreteria. Felicitazioni e tanti auguri ai neonati.

BOLOGNA
Red.: Cav. A Sensi T. 3350

● **Un saluto augurale** ai colleghi collocati a riposo: Nerino Barini, Op. q. 1.a I.E. Ostiglia; Ettore Basili, Capo Stazione P.le B. Ravone; Icilio Rapacci, Ass. P.le stazione Parma; Pietro Formaglini, Macch. 1.a DL Bologna C.le; Adolfo Bertocchi, Op. q. 1.a I.E. Bologna; Beniamino Casarelli, Segr. Sup. Divisione Mov.; Giovani Morelli, Capo Stazione P.le Argenta; Ottone Masotti, Capo Gestione P.le Ferrara; Attilio Armaroli, Manovr.re Bologna C.le; Sergio Benzi, A. Macch. DL Bologna S. Donato; Pasquale Vivarelli, Macch. 1.a DL Bologna C.le; Giuseppe Ferrgnani, Capo Stazione 1.a Bologna C.le; Ugo Dalboni, Cant. S. Ruffillo; Adelmo Bernardini, Op. q. 1.a 5.a Zona I.E.; Augusto Zani, Op. q. 1.a I.E. Bologna; Luigi Cavina, Capo Stazione DC Bol.; Leonardo Corsini, Capo Stazione DC Bologna; Ciro Spaggiari, Capo Gestione P.le Piacenza; Antonio Marchetti, Coad. Capo Divisione Mov.; Antonio Martini, Capo Stazione Sup. DC Bologna; Mario Cocchi, Capo Stazione P.le Piteccio; Domenico Tronti, Capo Gestione Piacenza; Riccardo Lanzoni, Capo Gestione P.le Ravenna; Pierino Fava, Aiut. ap. Parma; Lino Pizzo, Coad. Capo Divisione Rag.; Idalgo Pagani, Capo Stazione Lavino.

CAGLIARI
Red.: Dr. A. Luchi T. 56673

● **Molto festeggiati** da superiori, colleghi ed amici, hanno lasciato la nostra Azienda per limiti di età gli Operai specializzati Francesco Murtas della Squadra Rialzo di Cagliari e Antonio Murtas del Deposito Locomotive di Cagliari. Auguri di vita lunga e felice.

● **Sono entrati a far parte** della famiglia ferroviaria sarda: i Manovali Gesuino Scintu al Deposito Locomotive di Cagliari e Antonio Scanu allo stesso Deposito. Auguri di buon lavoro.

● **E' rientrato** dal servizio militare di leva Francesco Sanna, A. Macchinista del Dep. Locomotive di Cagliari. Tanti auguri.

● **Cicogna Express** - Pierpaolo, all'Assistente di Stazione Mario Floris di Cagliari; Elisabetta, al Capo Treno di 1.a cl. Antonio Demaglio di Cagliari; Alessandra, all'Assistente Pr.le Salvatorico Mura di Cagliari; Roberto, al Conduttore Giuseppe Locci di Cagliari. Rallegramenti e fervidi auguri.

FIRENZE
(Dal Servizio Mat.le e Trazione)
Red.: Cav. G. Giuliattini T. 3407

● **Dopo 45 anni di servizio**, è stato collocato in quiescenza il Segretario Superiore cav. Romolo Zecchi, dell'Ufficio 6° del Servizio Trazione. Ha pure lasciato l'Azienda per limiti di età il Capo Tecnico Sovrintendente cav. Raffaele Bernardi. Entrambi sono stati calorosamente festeggiati da superiori, colleghi e dipendenti. Ai neo pensionati anche gli auguri di « Voci ».

● **E' deceduta** a S. Giovanni Valdarno la signora Catherina Redditi, madre dell'Applicato Pr.le signorina Virginia Redditi, in servizio presso l'Ufficio 10° della sede centrale. « Voci » si rende interprete dei sentimenti dei superiori, dei colleghi e delle colleghe nel porgere alla signorina Redditi le più sentite condoglianze.

● **Cicogna Express** - Cinzia, al Coadiutore Pr.le Franco Volponi dell'Ufficio 6° del Servizio Trazione; Daniela, al Coadiutore Tecnico Capo Amleto Ampolo Rella dello stesso Ufficio; Marco, al Segretario Superiore geom. Giuseppe Paolillo dell'Ufficio 9°; Gianni, al Capo Tecnico Franco Gori; Alessandro, al Segretario Tecnico p.i. Vincenzo Arbo, tutti del Servizio Trazione. Rallegramenti ai felici genitori e tanti auguri ai neonati.

● **Marcia nuziale** - Per il Marinaio Elio Pellegrini, della Nave Traghetto « Hermaea » e per la gentile signorina Loreta Fantigrossi. Felicitazioni e auguri.

(Dagli Impianti)
Red.: Dr. A. d'Errico T. 2301

● **Poco tempo fa** è deceduto il Deviatore Capo Aldemaro Pierazzoli della stazione di Firenze S. Maria Novella. Solo ora siamo venuti in possesso della sua fotografia che volentieri pubblichiamo, dato che il defunto era un sincero ed affezionato amico del nostro giornale. Nel contempo rinnoviamo alla vedova, signora Maria Massai le espressioni del nostro sentito cordoglio.

● **Alla presenza del Direttore Compartimentale,** ingegner Cavagnaro, e di un gruppo di invitati, è stata inaugurata a Sarzana la sede sezionale del Dopolavoro. La sede è composta da undici locali adibiti a sale da gioco, mensa e bar. Dopo la benedizione, l'ingegner Cavagnaro ha espresso il suo vivo compiacimento ai rappresentanti il consiglio direttivo della istituzione. Sono stati pure inaugurati i locali della nuova sede del Dopolavoro ferroviario di Pontassieve, la cui apertura era molto attesa dai dipendenti in servizio nella cittadina toscana. Alla simpatica cerimonia inaugurale è intervenuto il dottor Gianfranco Conz, capo della Divisione Commerciale e del Traffico, in rappresentanza del Direttore compartimentale, e un folto gruppo di ferrovieri.

● **Sulle rive del suggestivo lago di Scornio,** situato nella ridente tenuta del « Villone Puccini » di Pistoia, si è svolta una interessante gara di pesca indetta dal locale Dopolavoro ferroviario, cui hanno partecipato una quarantina di concorrenti. La competizione si è conclusa con la vittoria della rappresentativa del Dopolavoro Ferroviario di Bologna, alla quale il Direttore compartimentale di Firenze intervenuto alla manifestazione, ha consegnato il trofeo messo in palio. Ottima l'organizzazione curata dal Presidente dell'istituzione, Bucciantini, e dalla sezione sportiva.

● **Organizzate dal D.L.F.,** hanno avuto luogo a Follonica le gare compartimentali di bocce a coppia, cui hanno partecipato ferrovieri in servizio e a riposo. La classifica fi-

nale ha visto vincente la coppia del D.L.F. di Livorno, composta da Saviozzi e Antonangeli; al secondo e al terzo posto si sono piazzate rispettivamente le coppie Messani-Meloni, del D.L.F. di Chiusi, e Del Gratta-Giovannelli del D.L.F. di Livorno.

● **Colleghi ed amici** hanno cordialmente festeggiato il Controllore viaggiante principale Umberto Naldini, del Deposito Pers. Viaggiante di Pisa, il quale ha lasciato il servizio ferroviario per limiti d'età. Sono stati inoltre collocati a riposo i seguenti agenti: il Capo stazione principale Armando Niccolai, di Pisa centrale; il Capo personale viagg. principale Settimo Rosi, di Siena; il Segretario superiore Enrico Cecchi, della Divisione Materiale e Trazione; il Macchinista di 1.a cl. Mario Faller, del Deposito Locomotive di Livorno; l'Aiutante Giulio Mazzini, della Divisione Lavori di Firenze; gli Operai qualificati di 1.a cl. Francesco Belluomini e Mario Comparini, della Divisione Impianti Elettrici. A tutti sinceri auguri di buona quiescenza.

● **Marcia nuziale** - Per la signorina Grazia Chiti, figlia del cavalier Eugenio, Capo stazione titolare di Pistoia, ed il dottor Fabio Rallegramenti vivissimi ed auguri.

● **Binario Dieci** - Il giovane Renzo Gabelli, figlio del Manovale Ettore, della stazione di Citerna Taro, ha conseguito nella sessione estiva, il diploma di Ragioniere riportando la media di voti 7,15. Al neo diplomato i più fervidi auguri di un brillante avvenire.

■ GENOVA

Red.: Geom. A. Battaglia T. 2522

● **E' mancato**, ancora in giovane età, il Segretario Tecnico Capo geom. Rosario Pellegrino, della Divisione Impianti Elettrici. Alla vedova e ai tre figlioletti le più sentite condoglianze.

● **Una mostra fotografica** tra ferrovieri è stata organizzata a cura del Dopolavoro ferroviario di Genova Sampierdarena, con l'assegnazione di vari premi alle opere migliori. Tra i partecipanti alla rassegna compartimentale, a soggetto libero e ferroviario, si sono particolarmente distinti: Bertolino, Meda, Remaggi, Scattolini, Sgorbini e Sticca.

● **Il Capo Deposito** Superiore Luigi Rizzi ha assunto la titolarità del Deposito Locomotive di Genova Brignole. Al Rizzi giungano le più vive congratulazioni e auguri di buon lavoro.

● **Sono stati collocati** a riposo per limiti d'età: Il Capo Deposito Sovrintendente Virginio Parola, il Capo Personale Viaggiante Superiore Eugenio Bertani, il Capo Gestione Superiore Angelo Rogialli e i Capi Tecnici Principali Annibale Buccianti e Felice Gagliardi. Ai neopensionati, festeggiati vivamente nei rispettivi impianti, giungano auguri di ogni bene e di lunga vita.

● **Binario dieci** - La gentile signorina Livia Biamonti, figlia del Cav. Pietro, Ispettore Principale a riposo, ha conseguito la laurea in Scienze politiche col punteggio di 110 e medaglia d'oro, discutendo brillantemente la seguente tesi: « Lo scioglimento delle assemblee legislative nel sistema parlamentare italiano ». Alla neo dottoressa le nostre congratulazioni e gli auguri più fervidi per uno splendido avvenire. Alessandro Montecchiesi, figlio del manovale Pietro, ha conseguito con ottimo punteggio il diploma di ragioniere; Graziella Tagnanelli, figlia del Capo Tecnico Principale Ezio, ha conseguito la licenza della scuola media con il punteggio di sette in tutte le materie. Ad entrambi le più vive congratulazioni.

● **Marcia nuziale** - Per Maria Luisa Aspera e per l'Operaio 1.a classe Giovanni Botta per Giuseppina Vinci e per l'operaio 1.a classe Giovanni Mira. Alle due coppie felicitazioni ed auguri.

■ MILANO

Red.: Rag. L. Paina T. 6256

● **Al Deposito Locomotive** di Milano S. Rocco, ad iniziativa del Titolare, è stata costruita una magnifica fontana, inaugurata nella « Giornata del Ferroviere » e dedicata alla memoria di tutti gli Agenti caduti in servizio.

● **Con l'intervento** del Direttore Com.le, ing. Forte, di funzionari e dipendenti, è stato festeggiato l'Ispettore Capo della Divisione Ragioneria, cav. Felice Mazza, collocato a riposo per limiti di età, e da molti anni Presidente del D.L.F. di Milano. Al cav. Mazza, che rimane alla reggenza dell'importante sodalizio, i nostri affettuosi auguri.

● **Binario dieci** - Il Conduttore Dario Ulderico Ottaviani, del Deposito Personale viaggiante di Milano C.le, si è laureato in Scienze Politiche presso l'Università di Perugia, discutendo la tesi: « Il concetto di rappresentanza politica nelle principali costituzioni europee del dopoguerra, con particolare riferimento al diritto italiano », relatore il prof. on. Foderaro, già Sottosegretario ai Trasporti. Al neo dottore vivissimi rallegramenti.

● **Marcia nuziale** - Per Giuseppe Delli Santi, Capo Stazione a Certosa di Pavia e per la gentile signorina dr. Bruna Assori. Alla coppia felice le nostre felicitazioni.

● **Cicogna express** - Assunta, al Capo Stazione Nicola Cardamone della stazione di Certosa di Pavia; Marco, secondogenito, al dr. Fabio Cirinei, Ispettore di 1.a cl. dell'Ispettorato Sanitario; Laura, a Luigi Rizza, della stazione di Brescia; Cinzia, al Segretario P.le Filippo Monteleone, della Segreteria Compartimentale; Margherita, a Franco Volo, Capo Stazione di 1.a cl. al 1° Riparto Commerciale e Traffico di Milano; Nadia, a Mario Magri, della stazione di Brescia; Maurizio, a Giovanni Cassi, Applicato Tecnico della Divisione Lavori. Felicitazioni e auguri.

■ NAPOLI

Red.: Dr. D. Manganelli T. 3271

● **In una saletta** della nuova stazione di Napoli Centrale, è stata inaugurata la I.a Esposizione delle opere prodotte dai soci del Circolo Artistico del D.L.F., che ha egregiamente servito a mettere in risalto quello che i ferrovieri sanno fare, nel campo dell'arte, nei ritagli di tempo concessi loro dagli impegni di servizio. Una citazione particolare va al Presidente del D.L.F. Mario Luciano ed al Consiglio direttivo dell'Ente, per aver caldeggiato una così simpatica iniziativa, che è stata vivamente apprezzata e seguita da numerosissimi visitatori.

● **E' deceduto** improvvisamente il Capo Stazione Pr.le Nicola Arianno, Titolare della stazione di Nocera Superiore. Alla famiglia le nostre sentite condoglianze.

● **Il Titolare** della Stazione di Torre Annunziata, Capo Stazione Superiore Vincenzo Grottola, è stato insignito della Croce di Cavaliere dell'ordine della Repubblica Italiana. Il Grottola è stato festeggiato dai colleghi, amici ed agenti dell'impianto, nel corso di una simpatica cerimonia.

● **La piccola Anna**, figlia del Capo Stazione Salvatore Cozzolino, della stazione di Torre Annunziata, nel Santuario di Pompei ha ricevuto la prima Comunione, mentre il fratello, seminarista, serviva la Santa Messa.

● **Binario dieci** - La signorina Anna Corsa, figlia dell'Applicato Carlo del Deposito Locomotive di Napoli Sm., si è brillantemente laureata in Lingue e Letteratura Straniere presso il Magistero di Napoli. Il giovane Pasquale Mocerino, figlio del Segretario Superiore Domenico, Direttore Amministrativo dell'Ispettorato Sanitario di Napoli, ha conseguito, a soli 17 anni, la licenza liceale presso il « Garibaldi » di Napoli, con eccellente votazione. Il collega Giovanni Villani, funzionario della Divisione Impianti Elettrici, s è laureato — a 43 anni — in Economia e Commercio presso l'Ateneo partenopeo, con votazione di 110 su 110. Il neo dottore ha discusso una tesi sull'« Aspetto economico della navigazione marittima del Porto di Napoli, relatore il prof. Polese, ed un'altra sul « Regime giuridico della pesca costiera, relatore il prof. D'Eufemia. La si-

BATTIPAGLIA. — Il ferroviere Giuseppe Cerullo ha vinto il 1° premio del Festival della canzone di Battipaglia con la composizione « E' Napule ». Nella foto Cerullo (secondo da sinistra) è ritratto a fianco del noto cantante Mario Abate che ha portato al successo la sua canzone

PALERMO. — La nuova Mensa dei Ferrovieri di Palermo Centrale.

gnorina Rosalba D'Apice, figlia dell'Ispettore Pr.le Michele della Divisione Ragioneria, ha conseguito la licenza liceale con la media di otto. A tutti i rallegramenti e gli auguri fervidi di « Voci ».

● **Marcia nuziale** - Nel Santuario di S. Maria del Buon Consiglio in Capodimonte, si sono uniti in matrimonio la gentile signorina Luisa Martucci, figlia dell'Operaio di 1.a cl. Giorgio dell'8.a Zona I. E. di Torre, e il dr. Gabriele Gengarelli. Agli sposi felici i nostri migliori auguri.

■ PALERMO

Red.: G. Caruso T. 649

● **Dopo cinque anni** di dirigenza del Reparto Movimento di Messina, il dr. Angelo Di Balsi è stato destinato ad incarico superiore presso la Divisione di Palermo, sostituito dall'ing. Consiglio proveniente dal Riparto di Siracusa. I due funzionari sono stati calorosamente salutati da tutti i ferrovieri messinesi. Ad entrambi i nostri auguri di buon lavoro.

● **Dopo 46 anni** di servizio il Coadiutore Capo Giuseppe Arcoleo della Segreteria Compartimentale è stato collocato a riposo, festeggiato dai superiori, dai colleghi e dagli amici. Tanti auguri anche da parte di « Voci ». Anche il Capo Stazione Superiore cav. Filippo Catalano, Titolare della stazione di Barcellona Castroreale, dopo 44 anni di eccezionali prestazioni, è stato posto in quiescenza. I ferrovieri barcellonesi e i Titolari degli impianti viciniori, in un locale cittadino, hanno festeggiato il cav. Catalano al quale, a nome di tutti gli Agenti, ha indirizzato simpatiche parole di apprezzamento e di stima il Capo Stazione Pr.le Avagliano. Fra gli applausi dei presenti, all'anziano « berretto rosso » venivano consegnati una medaglia ed un orologio d'oro con pergamena quale segno di affetto e di riconoscenza della famiglia ferroviaria di Barcellona Castroreale. Vivissimi auguri anche da parte di « Voci ».

● **Il Segretario Superiore** di 1.a cl. Mariano Leone, Segretario Particolare del Direttore Compartimentale, è stato insignito della onorecenza di « Ufficiale » al merito della Repubblica; gli Ispettori Pr.li dr. Castagno e dr. Pelligra e il Coadiutore Capo Palazzolo, tutti della Segreteria Compartimentale, sono stati insigniti della Croce di Cavaliere al merito della Repubblica. Anche l'Applicato Capo Di Bella dell'Ispettorato Sanitario e il Capo Gestione Culò del 14° Reparto Viveri « La Provvida » sono stati insigniti della stessa onoreficenza. A tutti vive felicitazioni.

● **Binario dieci** - Salvatore Ernesto Musumeci, figlio del Coadiutore Capo Guido, della Segreteria Compartimentale, ha brillantemente conseguito, a soli 13 anni, la licenza Media inferiore con ottima votazione. Giovanna Bombaci, di anni 14, figlia dell'Operaio qualificato di 1.a cl. Rosario, dell'Officina Veicoli di Messina è stata promossa alla seconda magistrale superiore con la media di nove. Congratulazioni e auguri.

● **Marcia nuziale** - Il dirigente la portineria del Palazzo Compartimentale, Salvatore Battaglia, ha festeggiato le nozze d'argento. Esprimiamo al caro Totò ed alla sua

gentile consorte, signora Giovanna, vive felicitazioni con tanti auguri. Attorniati dai familiari, parenti ed amici, anche l'Operaio Qualificato di 1.a cl. Salvatore Ramires, dell'Officina Veicoli di Messina, con la moglie signora Natalia, hanno felicemente festeggiato le nozze d'argento. Ai coniugi Ramires i nostri fervidi auguri.

■ REGGIO CALABRIA

Red.: Cav. A. Cremona T. 436

● **L'Assistente di Stazione** Rosario Renato Funaro, figlio dell'Assistente P.le Giuseppe della Divisione Ragioneria, si è classificato primo assoluto nella finalissima di Portoferraio per il Concorso Nazionale di Arte varia. Maria Pasqualina Calvarano di anni sette, figlia dell'Applicato Paolo, della Divisione Commerciale e del Traffico, nel Concorso Nazionale di pittura infantile indetto dal D.L.F. Centrale, si è classificata al 2° posto. Ad entrambi i nostri rallegramenti.

● **Dopo soli due anni** di quiescenza e dopo 38 di servizio è deceduto l'ex-Capo Stazione P.le Vincenzo Fortunato, fra il vivo cordoglio dei colleghi e degli amici. Al genero, Capo Stazione Mario Gargiulo della stazione di Praia A. T. e alla famiglia le condoglianze del nostro giornale.

● **Stroncato da male** improvviso, ancora in giovane età, è mancato il dr. Salvatore Smorto, stimato ed apprezzato funzionario della locale Divisione Ragioneria. Ai congiunti i sensi del nostro profondo cordoglio.

● **Marcia nuziale** - Per il Macchinista Domenico Vita e per la gentile signorina Anita Baccellieri di Reggio Calabria. Il ferroviere Salvatore Angileri e la moglie, signora Maria Calogero, residenti a Battipaglia, hanno festeggiato le nozze d'argento, attorniati da parenti, amici e conoscenti. Alle due coppie felici, i nostri migliori auguri.

● **Cicogna express** - Fulvia, secendogenita, al dr. Ennio Ricevuto, Ispettore Capo della Divisione Commerciale e del Traffico; Giuseppina Anna Maria, al dr. Francesco Marra, Revisore P.le; Antonio, a Rocco Scarcella, Segretario P.le della Divisione Commerciale e del Traffico. Felicitazioni e auguri.

■ ROMA

(Dai Servizi)

● **Il Segretario Tecnico Superiore** di 1.a cl. Giuseppe Meccanico, del Servizio Impianti Elettrici, ha lasciato lo scorso mese il servizio per raggiunti limiti di età. Alla cerimonia di commiato sono intervenuti i Direttori Centrali ingg. Tolotti e De Nicola, tutti i funzionari e gli amici dell'Ufficio 8°. L'ing. Tolotti, anche a nome del Direttore del Servizio, ing. Leppo, impossibilitato ad intervenire, ha rivolto al cav. Meccanico cordiali parole di ringraziamento per la sua lunga ed operosa attività svolta nell'Azienda durante 43 anni di servizio e l'augurio affettuoso per una lunga e serena quiescenza (A. R.).

● **Marcia nuziale** - Nella Basilica di S. Agnese, in Roma, lo scorso mese, si sono uniti in matrimonio il collega Antonio Gaetano Jolis, Segretario P.le del Servizio Ragioneria e la gentile signorina Anna Pia Fiorito. Anche il collega Ugo Cartia, Aiuto Applicato i. p. presso la Sezione 1.a dell'Ufficio 7° del Servizio Approvvigionamenti, è convolato a nozze con la gentile signorina Iris Marcellini. Infine, la gentile signorina Domenica Putorti, figlia dell'Applicato Capo sig. Pietro, dell'Ufficio V del Servizio Movimento, si è unita in matrimonio con il sig. Carlo Capuano. La cerimonia religiosa ha avuto luogo in Roma, nella chiesa di S. Croce in Gerusalemme. Alle coppie felici le nostre felicitazioni e i più fervidi auguri.

● **Il nostro augurio** di lunga e serena quiescenza ai colleghi del Servizio Approvvigionamenti Coad. Capo Giovanni Falcioni, Coad. Capo Michele Anaclerio e Manovale Giovanni Tolani, collocati a riposo per limiti di età.

● **Cicogna express** - La casa del Segretario Armando Liberati, della Sezione 7.a del Servizio Affari Generali — Centro Relazioni Aziendali — è stata rallegrata della nascita del terzogenito, al quale è stato imposto il nome di Claudio. In casa del Coadiutore Tecnico Capo, Livio Carapacchio, del Servizio Impianti Elettrici, Ufficio Energia (5°), è arrivato Giulio. La casa del collega ed amico Vittorio Donatelli, Capo Stazione al Servizio Movimento, è stata allietata dal sorriso della piccola Laura. Alla mamma signora Luisa De Santo, a papà Vittorio e al fratellino Ciro i nostri rallegramenti e a Lauretta gli auguri migliori di un lieto avvenire, che estendiamo pure ai genitori ed ai neonati citati in precedenza (C. C.).

(Dagli Uffici)

● **Il nostro Redattore** dagli Uffici divisionali, dr. Fernando Minutillo, Segretario Particolare del Capo Divisione Lavori, può essere orgoglioso per la diligenza e le affermazioni dei suoi figlioli nel campo degli studi. Apprendiamo, infatti, che nella sessione di luglio Ernesto, ha conseguito la licenza liceale classica con la media dell'8; Chiara, ha ottenuto l'ammissione al 4° anno dell'Istituto Tecnico Professionale con la media dell'8; Alberto è stato ammesso alla 3.a Media con tutti sette e Gianfranco alla 4.a elementare con una lusinghiera votazione. Ai quattro fratelli vivissimi rallegramenti per sempre più brillanti affermazioni ed a papà Fernando i complimenti degli amici di Redazione.

(Dagli Impianti)

Red.: D. Loffredo T. 71290

● **A Roma Termini** sono stati recentemente collocati a riposo per limiti di età i Capi Stazione P.li Mario Nardecchia e Girolamo Meci. Seguendo una simpatica tradizione, tutti i colleghi liberi dal servizio si sono riuniti per festeggiare i due vecchi amici, autentici « veterani » della rotaia, che lasciano il servizio attivo dopo oltre 45 anni, essendo entrati nell'Azienda in giovanissima età. Alla presenza del Capo Divisione Movimento, ing. Pelizza, del Capo del 1° Riparto Movimento, ing. Inserillo, del Sovrintendente Titolare comm. Izzo e di molte altre autorità ed invitati, ha parlato un collega anziano, ricordando brevemente le spiccate doti dei festeggiati e consegnando loro, a nome dei ferrovieri di Termini, un'artistica pergamena ed una medaglia d'oro con dedica. Uniamo gli auguri vivissimi di lunga e serena quiescenza di « Voci ». Ad Aprilia ha lasciato in questi giorni il servizio per limiti di età il Capo Stazione P.le Fernando Grasselli, da 17 anni Titolare di detta stazione. All'amico Grasselli, che per ben 44 anni ha prestato all'Azienda la sua lodevolissima opera, i nostri migliori voti di una lunga e serena quiescenza.

● **I Macchinisti di 1.a classe** Pietro Tomassini e Gino Vitozzi, del Deposito Locomotive di Roma S. Lorenzo, per le particolari prestazioni in occasione del viaggio a Loreto e ad Assisi di S. S. Papa Giovanni XXIII il 4 ottobre 1962, sono stati recentemente insigniti della Croce di Cavaliere al merito della Repubblica e, di « motu proprio » del defunto Pontefice, a Cavalieri dell'Ordine di S. Silvestro Papa. Ai Macchinisti Tomassini e Vitozzi i rallegramenti vivissimi dei colleghi del Deposito di S. Lorenzo e del nostro giornale.

● **Marcia nuziale** - A Roma, nell'antica chiesa di S. Antonio, in via Merulana, Augusto Perfetti, Capo

NAPOLI. — Presso l'Officina Veicoli di Granili è stato sorteggiato un frigorifero, offerto alle maestranze delle Grandi Marche Associate. Vincitore è risultato l'Agente Luigi Conte al quale inviamo i nostri rallegramenti.

Anna Maria Obretti — appartenente alla nostra famiglia — ha vinto il « Microfono d'Oro » nel Concorso Voci Nuove indetto dalla Sala Primavera di Genova.

Squadra Deviatori di Roma Termini, si è unito in matrimonio con la gentile signorina Inea Palmerini. Felicitazioni e auguri di « Voci ».

● **Cicogna express** - Un amore di bimba, Luana, è venuta a rallegrare la casa dell'Operaio d'Armamento Claudio Riccioni, in servizio al 19° Tronco di Attigliano ed a rendere felice il fratellino Giuseppino. Ai coniugi Riccioni i nostri rallegramenti ed a Luana i migliori auguri.

■ TORINO

Red.: Dr. R. Marello T. 2089

● **Nella sede della Colonia Alpina di Limone** Piemonte, ha avuto luogo la cerimonia della premiazione dei vincitori dell'XI Concorso Compartimentale delle «Stazioni Fiorite». Le prime classificate nelle varie Provincie sono state le stazioni di: Acqui Terme, Asti, Cuneo, Piedimulera, Mortara, Altare, Strambino e Borgosesia, mentre fra gli Impianti vari si sono piazzati al primo posto: il D. L. di Torino, la S. S. E. di Salbertrand, il 47° Tronco Lavori di Fossano e la C. C. di Racconigi.

Alla cerimonia hanno presenziato il Direttore Compartimentale, i Capi delle Divisioni, numerosi Funzionari degli Enti Provinciali per il Turismo, degli uffici provinciali e di alcuni Comuni.

L'ing. Funghini, nel suo discorso, ha messo in evidenza il notevole pregio delle opere di abbellimento realizzate elogiando ed incoraggiando tutti coloro che si sono dedicati a questa attività. L'avv. Andreis, Presidente dell'E.P.T. di Cuneo, con la sua nota fluidità oratoria ha accostato un fiore allo sferragliare di un treno, osservando come la dolce delicatezza del primo possa talvolta alleviare la durezza del lavoro dei ferrovieri ed ispirare verso di loro la simpatia dei viaggiatori.

● **La « Festa del Pensionato »**, organizzata lo scorso mese in occasione del « Settembre Carmagnolese » dalla Sezione Combattenti e Reduci di Carmagnola, con la collaborazione della A. N. C. R. Ferrovieri e del D. L. F. di Torino e della ProLoco, è riuscita in modo soddisfacente sia per il concorso di pubblico e sia per la organizzazione impeccabile. I nostri colleghi anziani, posti in quiescenza durante l'anno 1962, sono stati entusiasticamente festeggiati e lungamente applauditi dalle autorità e dalla popolazione carmagnolese. I partecipanti, partiti da Torino al mattino, hanno assistito, a Carmagnola, al concerto della Banda Musicale del D.L.F. torinese, partecipando quindi ad un rinfresco offerto dalla Sezione A. N. C. R. Dopo l'apposizione di una corona al Monumento dei Caduti in guerra, i pensionati ascoltavano la Messa al Campo celebrata dal Cappellano Militare Comp.le Padre Raffaele Elia. In pullman, raggiungevano poi la frazione La Motta dove veniva consumato il « pranzo sociale ». Nel pomeriggio continuavano le visite agli stabilimenti industriali, a cui seguiva una sosta allo Stadio Comunale dove si svolgeva un incontro di calcio. I festeggiamenti erano chiusi con un secondo concerto della Banda Musicale, fra l'entusiasmo della cittadinanza che indirizzava ai vecchi ferrovieri torinesi una schietta dimostrazione di vivissima simpatia.

● **Ha lasciato l'Azienda**, per limiti di età, il Comm. Dr. Giuseppe Campana, Ispettore Capo Superiore, Capo della Segreteria Compartimentale. Ricordiamo la signorile affabilità dei suoi modi, la vivacità e la schiettezza del suo carattere, quella sua bonomia che sapeva ispirare istantanea simpatia in chi lo avvicinava e soprattutto la sua riconosciuta profonda competenza professionale; tutto ciò spiega la benevolenza e la stima da cui sempre fu circondato nei suoi 47 anni di encomiabile attività totalmente spesi a favore dell'Azienda. « Voci della Rotaia » gli porge i migliori auguri di lunga e serena quiescenza.

● **Il Capo Tecnico Superiore Francesco Foschini**, delle O.M.R., è stato collocato a riposo per limiti di età e di servizio. La sua lunga attività ferroviaria, integrata da un vivo interessamento nel campo sindacale e da un'assidua opera di istruttore in vari corsi per il personale tecnico, gli guadagnarono la grande considerazione dei superiori, dei colleghi e degli amici che hanno voluto salutarlo, all'atto del commiato, con un brindisi e con l'offerta di una medaglia ricordo.

Anche l'Operaio Specializzato Felice Calcaterra delle O.M.R., che ha dedicato gli ultimi anni del suo servizio alle F.S. dopo tanto tempo passato alle dipendenze della ex-Soc. ferrovie Santhià-Biella, ha lasciato l'Azienda per la meritata quiescenza. Ad ambedue gli auguri più fervidi di « Voci ».

● **Marcia Nuziale** - Per Agatino Colombo, manovale O.M.R., e per la signorina Sofia Santoro; per Carlo Borgia Operaio qualificato dell'Officine Materiale Rotabile e per la signorina Siponta Tizzani. Felicitazioni e auguri.

● **Cicogna Express** - Gianfranco, ad Angelo Vergnano; Tiziana, ad Antonino Cordova; Mario, a Dario Cortese; Elisabetta, a Walter Loreti; Dario, a Raffaele Natale; Livio, a Giovanni Debernardi, tutti operai qualif. di 1a cl. delle O.M.R.; Maria, a Vincenzo Cascone, Manovale dello stesso Impianto; Enzo, a Vito Mandola, Operaio q. di 1.a cl.; Gianfranco, ad Angelo Vergano, Operaio q. di 1.a cl.; Cinzia, ad Antonio Cordova, Operaio q. di 1.a cl.; Walter, a Sesto Giovine, Manovale, tutti delle Officine Materiale Rotabile di Torino. Rallegramenti ai genitori e tanti auguri ai neonati.

■ TRIESTE

● **Lo scorso mese hanno lasciato** il servizio per limiti di età i seguenti Agenti: l'Applicato P.le Mario Castelli della Divisione Movimento; l'Operaio qualificato di 1.a cl. Giovanni Donis del Dep. Loc. di Trieste C.le; il Capo Deposito P.le Amerino Miscia del D.L. di Trieste C.M.; il Coadiutore Capo Amedeo Pisano della Divisione Movimento e il Capo Stazione P.le Armando Sassetto della stazione di Cervignano. Fervidi auguri di lunga e felice quiescenza da parte di « Voci ».

■ VENEZIA

Red.: Cav. F. Poli T. 3209

● **Per limiti di età** ha lasciato il servizio, festeggiato da colleghi ed amici, il Controllore Viaggiante Superiore Mario Carli. Fervidi auguri di lunga serena quiescenza.

● **Binario dieci** - Mario Barisoni, figlio del Capo Gruppo Piante Organiche del Movimento Giuseppe, si è brillantemente laureato in Fisica presso l'Università di Padova, discutendo con il chiarmo prof. Drigo, la tesi: « lamine magnetiche sottili ». Ines Rossini figlia del Segretario P.le Aldo della Divisione Trazione e dell'Applicato P.le Laura Rossini Troiani, ha conseguito la licenza di Scuola Media con il punteggio di 8 e mezzo. Vivissimi rallegramenti e tanti auguri.

● **Marcia nuziale** - Per Sergio Rampazzo, Coadiutore P.le della Divisione Ragioneria e per la gentile signorina Annamaria Cocchiaro. Felicitazioni e auguri.

● **Cicogna express** - Nicoletta, al Verificatore Marcello Perdon, della Squadra Rialzo di Mestre; Franco, al Manovale Ubaldo Cabrio, della Squadra Rialzo di Venezia. Rallegramenti e fervidi auguri di « Voci ».

■ VERONA

Red. Dr. R. Campagnari T. 2247

● **Gastone Nunez**, figlio del Coadiutore Capo a riposo Edmondo, di Verona, ha esposto alla Galleria S. Luca una pregevole scelta di dipinti, ai quali sono andati i consensi della critica e del pubblico. Lirico e paesaggista, con accenti di vibrante drammaticità, il Nunez, benchè giovane, ha già lucida coscienza della realtà e dei suoi valori, che egli rende con notevole impeto cromatico. Sicurezza e personalità caratterizzano la sua parola pittorica. Al Nunez auguriamo quindi una felice continuazione del suo lavoro e l'ambita conquista di mete artistiche sempre più alte.

● **Un gravissimo lutto** ha colpito la famiglia del collega dr. Adriano Speri, in servizio presso la Divisione Movimento di Verona. Nello stesso giorno in cui egli si trovava ad Innsbruck in mesto pellegrinaggio alla tomba di un figlio scomparso nel 1945, perdeva la vita nelle acque del Garda un altro suo figlio, Tiziano, studente del liceo scientifico. Ragazzo dotato di intelligenza superiore alla media, Tiziano Speri aveva dedicato la sua giovane vita allo studio appassionato delle costruzioni elettriche ed elettroniche, nelle quali aveva ormai acquisito una non comune competenza. A dodici anni aveva costruito da solo una radiolina tascabile, tuttora funzionante. Più tardi, costruì una radio ricevente e trasmittente, e un giradischi incisore di sua concezione. Senza l'aiuto di alcuno riuscì anche ad effettuare degli esperimenti missilistici, lanciando nel cielo un piccolo razzo vettore a due stadi. Ora sul suo tavolo di studio, accanto al laboratorio e alla biblioteca fornitissima di riviste scientifiche e di volume di tecnica specializzata, giacciono numerosi quaderni e taccuini in cui il giovane Tiziano annotava i calcoli, disegnava schemi, gettava le basi di un sogno di vita, che improvvisa sciagura ha stroncato crudelmente. Con Tiziano, la famiglia Speri ha perduto il terzo figlio maschio. A tanto dolore, cui rimane soltanto il conforto del piccolo Gabriele di 11 anni, giunga alla famiglia Speri la espressione rispettosa della nostra commossa partecipazione.

● **Nel primo anniversario** della scomparsa è stato ricordato da parenti, amici ed ex colleghi, il compianto Capo Gestione P.le Giuseppe Bonazza, già titolare della Gestione Merci della Stazione di Trento. Giuseppe Bonazza aveva servito l'Azienda per 45 anni, meritando stima ed affetto per le sue doti di intelligenza, di bontà e di dedizione al lavoro.

● **Cicogna Express** - Maria Antonietta, ad Angelo Bolzani, in servizio presso la stazione di Schio; Massimiliano, a Luigi Adamol; Rita Maria a Silvano Vernola, entrambi della stazione di Peri; Giovanni ad Ernesto Caccamo, Segretario Capo presso la Segreteria Compartimentale. Congratulazioni ed auguri.

ALLA MOSTRA DEL MOBILIO IMEA - CARRARA

L. 232.000

L. 410.000

Vasto assortimento. Visitate. Sconti premio anche pagando a rate. Consegna ovunque gratuita. PARTICOLARI AGEVOLAZIONI AL PERSONALE F.S. - Chiedete catalogo VR/ 10 a colori inviando L. 200 in francobolli alla MOSTRA DEI MOBILI ETERNI IMEA - CARRARA

GENITORI A SCUOLA

Non sempre il galateo è una serie di aride regolette per fare bella figura in società. Soprattutto oggi galateo vuol dire sapere come comportarsi con il nostro prossimo, come mantenere con lui rapporti cordiali e corretti. Non è perciò fuori posto in questo periodo dell'anno parlare un poco della scuola e dei rapporti con i professori.

All'inizio dell'anno scolastico, non appena sarà stato stabilito il giorno di ricevimento dei vari professori, sarà bene presentarsi per prendere contatto con loro. Si andrà da tutti, senza trascurarne alcuno, almeno questa prima volta, perché tutti contano nell'educazione dei nostri figli. Se è il primo anno che passeranno insieme, questa visita servirà a presentare i nostri ragazzi, senza intessere lodi sperticate, nei loro pregi e nei loro difetti: diversamente, questo incontro servirà a riprendere i contatti interrotti dalle vacanze e sarà un atto di cortesia. Si potranno, e dovranno, ripetere questi incontri durante l'anno senza peraltro diventare ossessivi. Per questo stesso motivo si eviterà di telefonare a casa dei professori per giustificare impreparazioni o assenze o chiedere notizie del comportamente dei ragazzi. Sarà bene anche tralasciare di far intervenire nelle questioni scolastiche gli amici comuni; un rapporto diretto, infatti, è assai più utile.

Attenzione anche con i regali. I bambini che frequentano le elementari portano spesso i fiori alle loro maestre, ma in genere questi pensieri vanno riservati alle ricorrenze e alle festività. A Natale, a Pasqua sarà gentile inviare una pianta o dei fiori, senza impegnarsi mai in doni personali o preziosi, per testimoniare la propria simpatia. Il dono importante, l'oggetto impegnativo saranno riservati alla fine di un ciclo di studi, ad esempio al termine dei tre anni della scuola media, del liceo, ecc. In questi casi il dono sarà collettivo, una testimonianza di gratitudine da parte di tutta la classe, non di un singolo alunno. Si potrà inviarlo, ma sarà più gentile che un piccolo gruppo di allievi lo porti personalmente. Si tratterà sempre di un oggetto impersonale: un soprammobile, un libro d'arte, una serie di dischi e simili.

Durante le vacanze una letterina o una cartolina serviranno a farsi ricordare e a testimoniare la propria simpatia. Basterà quindi un poco di tatto e di discrezione, unite a qualche piccolo pensiero, per rendere più cordiali e quindi più fruttuosi i rapporti tra i nostri figli e i loro insegnanti.

MARIA PIA

I modelli di Mara Bottari

Tailleur in morbidissimo tessuto. Giacca con motivo arricciato sui fianchi e sul dietro. L'arricciatura è fermata da un profilo inserito. Maniche a chimono. Gonna tesa e diritta.

Abito da pomeriggio, con vita leggermente alta. Motivo di cintura inserita. I profili sulla gonna e sul corpino sono dello stesso tessuto in colore scuro.

Filatelia

FRANCOBOLLI ISPIRATI ALL'IDEA EUROPEA

Come è consuetudine dal 1956, anche quest'anno tutti gli Stati partecipanti alla Conferenza Europea delle Poste e Telecomunicazioni (CEPT) emetteranno speciali francobolli per ricordare l'unione esistente fra gli Stati stessi.

Il soggetto di tali valori per il 1963 è stato scelto nell'opera di un artista norvegese, Holm Arne, una tematica composizione geometrica.

Il Principato di Liechtenstein ha già emesso un francobollo da 50 rappen il 26 agosto u.s., mentre Portogallo e Spagna adotteranno un soggetto diverso da quello comune.

Così, il 16 settembre, Belgio, Francia, Germania, Italia, Norvegia, Olanda, Svizzera, Turchia, Grecia, Irlanda, Finlandia, Islanda, Lussemburgo, Spagna e Portogallo metteranno in vendita i loro francobolli europei.

Nell'anno corrente seguiranno l'iniziativa anche San Marino, Monaco e Cipro.

Queste 17 emissioni sono molto attese nel mondo filatelico perché i francobolli a soggetto europeo hanno incontrato un notevole successo fra i collezionisti.

NOVITA' ITALIANE

I due francobolli « Europa 63 » (L. 30 color rosso mattone e L. 70 bruno rossastro e verde) stampati in rotocalco su carta bianca liscia, filigranata in chiaro a tappeto di stelle, nel formato di mm. 31 x 25, saranno validi per le affrancature fino al 31 dicembre 1964.

Il 21 settembre abbiamo avuto l'emissione di due valori (L. 15 e 70) per celebrare i « Giochi del Mediterraneo 1963 » con gli stessi dati tecnici dell'Europa 63. La vignetta del 15 Lire raffigura il Golfo di Napoli mentre sul 70 Lire è riprodotto un vaso latino che si trova nel Museo Nazionale di Napoli. Il primo è stampato nei colori blu e bruno rossastro ed il secondo in verde e bruno rosso.

NOVITA' DEL VATICANO

Il 16 otobre p.v. è stata emessa la prevista serie di francobolli dedicata all'Incoronazione di S.S. Paolo VI. Trattasi di quattro valori (L. 15, 40, 115, e 200) per un importo complessivo di L. 370.

Dino Boncompagni

Erboria

Il Cinorrodonte

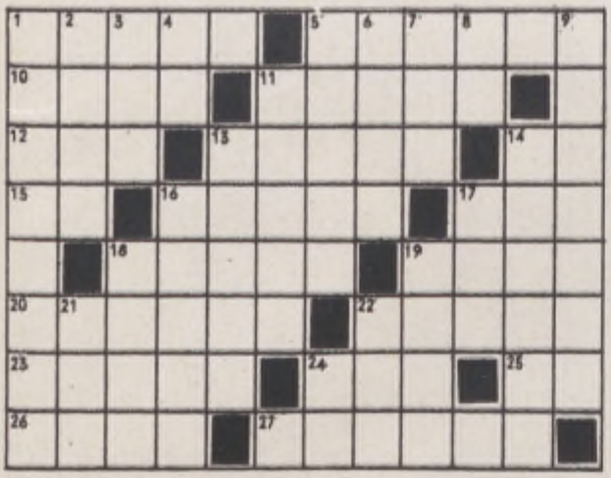
Lo conosciamo: è la Rosa di macchia, la rosa selvatica o di siepe, la Rosa canina (L) oppure R. Cynorrhodon (W): dunque da kunos = cane e rodon = rosa. Plinio il Vecchio informa che un morso da un cane rabbioso fu salvato con un decotto di Cynorrhodon; noi, in coscienza, non sapremmo se il C. abbia veramente la virtù di salvare i ràbidi ma, poiché lo asseriscono Plinio ed altri, non abbiamo motivo di dubitarne. Ma altri e più consistenti sono i pregi della rosa canina!

Avvenuta la fecondazione della rosa, caduti i petali ed i sepali del fiore, resta l'anforetta talamica che assume l'aspetto di un frutto bacciforme, con buccia lucida, levigata, di colore rosso-scarlatto, ecc. La polpa della parete interna, carnosa, ha sapore dolcigno-acidulo ed è gradevole e mangiabile. L'anforetta che contiene polpa e semi, è rivestita da peluzzi rigidi e pungenti che, se intrisi nel miele o nello sciroppo denso e somministrati in opportuna dose (15-30 cgr.) ai fanciulli, questi verranno sicuramente liberati dagli ascaridi, i noiosi vermi che spesso si annidano nel loro intestino.

Privati degli acheni — cioè propriamente gli ovuli, che han pericarpo duro — i Cinorrodonti posseggono grandi virtù: cioè astringenti, diuretiche, toniche, antiscorbutiche, e son utili nei casi di diarree, cattive digestioni per alimenti grassi, crampi di stomaco, disturbi renali (renella) e calcolosi. Il decotto al 10% è raccomandabile agli artritici, ai gottosi nonché agli sportivi per il loro metabolismo.

Si ritiene che esso Cinorrodonte abbia virtù antidiabetiche. Per fare una marmellata, con grammi 100 di C. si tagliano a pezzetti, si macerano per otto giorni in vino bianco secco, quanto basta per inzuppare i frammenti, si spreme il macerato, si setaccia, in modo da eliminare bicce ed acheni. A ciò che si è ottenuto si aggiunge ugual peso di zucchero e si cuoce a fuoco lento.

l'erborista



ORIZZONTALI: 1) Indolente 5) Anima, spirito 10) Un sentimento 11) Colmo 12) Una Silvia mitologica 13) Subito, immediatamente 14) Pescara 15) Taranto 16) Ogni Re ne ha una 17) Titolo onorifico (abbr.) 18) Creatrice della moda 19) Vi gettano l'ancora le navi 20) Maggiorenne 22) Aroma (tr.) 23) Delicato 24) Lo zio con la capanna 25) Venezia 26) Nome di un popolare « tenente » televisivo (y=i) 27) Abituale.

VERTICALI: 1) Polizia...in porto 2) Pensiero improvviso 3) Avverbio 4) Rovigo 5) La seguono i cani 6) Arsura 7) Un pino senza cima 8) Como 9) Innalzare 11) Quello di Genova è mercantile 13) Piacciono ai bambini 4) S. Antonio ne è il patrono 16) Un popolare Pino, direttore d'orchestra 17) Un graduato (abbr.) 18) Importante canale 19) Escrescenze dell'albero 21) Tre lettere di dizione 22) Una nota 24) Torino.

Vedere qui sotto la soluzione

ORIZZONTALI: 1) Pigro, 5) Psiche, 10) Odio, 11) Pieno, 12) Rea, 13) Tosto, 14) Pe, 15) Ta, 16) Corte, 17) Cav, 18) Sarta, 19) Rada, 20) Adulto, 22) Sapor, 23) Lieve, 24) Tom, 25) Venezia, 26) Ezzl, 27) Solita.
VERTICALI: 1) Portuale, 2) Idea, 3) Già, 4) Ro, 5) Pista, 6) Sede, 7) Ino, 8) Co, 9) Elevare 11) Porto, 13) Torte, 14) Padova, 16) Calvi, 17) Cap, 18) Suez, 19) Raml, 21) Diz, 22) Sol, 24) To.

CONTROLLERIA CELERE

IN TRENO

Il vecchietto: — Ai miei tempi i giovani lasciavano il posto a sedere alle persone anziane...!!

— Eppure, sig. controllore, il biglietto deve stare in qualche parte.

— Voi andrete molto lontano in ferrovia...
— Sarò promosso?
— No, sarete trasferito in Sicilia!

VOCI DELLA rotaia

ENTUSIASMA I VISITATORI
IL PLASTICO DI WUPPERTAL

VOCI DELLA rotaia

VIA AL RADDOPPIO

DALLA RIVIERA DI PONENTE ALLA CÔTE D'AZUR

Anno VI - N. 11 NOVEMBRE 1963

FRANCIA . . . . . 0,40 NF
BELGIO . . . . . 4 Fr.
SVIZZERA . . . . 0,30 Fr.

LIRE 40

VOCI DELLA rotaia

ANNO VI - N. 11 - NOVEMBRE 1963

PERIODICO MENSILE

Sped. Abbon. Post. Gr. III

ABBONAMENTI ANNUI

« VOCI DELLA ROTAIA »: Italia L. 400 - Francia NF 5 - « VOCI DELLA ROTAIA » e « LA VIE DU RAIL »: Italia L. 5.600 - Francia NF 30 - Belgio Fr. 435. I relativi versamenti devono essere effettuati sul C/C postale n° 1/28424, intestato a: Servizio Ragioneria F.S. - Periodico Aziendale « Voci della Rotaia » - Direzione Generale F.S. - Roma.

ALTRE PUBBLICAZIONI FERROVIARIE

BOLLETTINO FFS (Ferrovie Federali Svizzere) in lingua italiana Fr. s. 10 (L. 1515). Il relativo versamento deve essere effettuato con vaglia postale intestato alla Amministrazione di « Voci della Rotaia », Periodico Aziendale F.S. - Piazza Croce Rossa, Roma; oppure, direttamente, a mezzo vaglia postale internazionale, intestato a: Segretario Generale F.F.S. Cheques Post 4950, Berna (Svizzera).

Direzione, Redazione, Amministrazione, Pubblicità: Piazza della Croce Rossa - Roma - Telefono TETI: 855667.

Direttore Responsabile: Mario Pellegrino - **Redazione**: Alberto Ciambricco (redattore-capo), Mario Casacci, Ennio Alteri (segretario di redazione).

Il materiale, pubblicato o no, non si restituisce. La proprietà letteraria ed artistica è riservata. La direzione non è impegnata dalle opinioni espresse negli articoli firmati.

Stampatore: ROTOCOLOR - Via Tiburtina 1094 - Roma - Tel. 419.440. Registrato al Tribunale di Roma con D. n. 6041 del 9-11-1957.

LA COPERTINA

Allo scopo di eliminare le difficoltà di circolazione e di consentire l'assorbimento delle sempre crescenti correnti di traffico con la Francia e la Spagna è stato deciso il raddoppio completo della Genova-Ventimiglia. Nella foto: un tratto di linea a Varazze.

LETTERE AL GIORNALE

Salutiamo un amico

Questo numero ospita una « lettera al Giornale » del tutto particolare, proprio quella che non avremmo mai voluto ricevere, specie da un amico e da un collaboratore come Mario Alberto Tuninetti.

Il commiato e i tempi d'arresto, sempre malinconici, lo sono forse particolarmente nella vita ferroviaria, che è il simbolo stesso del dinamismo, del movimento. Per Tuninetti, poi, questa battuta d'arresto è un controsenso, perché lo vediamo nel pieno delle sue energie intellettuali e fisiche, nel pieno di quell'entusiasmo che genera la dedizione e che egli ha così generosamente profuso a Voci della Rotaia ed a noi.

Questo è stato — oltre le sue qualità tecniche — il maggior contributo che egli ha dato in 8 anni a «Voci della Rotaia» e di questo gli siamo affettuosamente grati.

Mentre rivolgiamo all'amico Tuninetti il nostro saluto ed il nostro augurio più caldo nella speranza di averlo ancora vicino come corrispondente esterno, porgiamo il nostro benvenuto ad Ennio Alteri, già amministratore del Giornale, che si accinge ad assumere anche il gravoso compito di Segretario di Redazione.

* * *

Caro Direttore,

prima di deporre definitivamente la penna e lasciare la Redazione di « Voci della Rotaia », butto giù queste righe che vogliono rappresentare, oltre al saluto sincero a Lei ed ai colleghi del giornale, la sintesi della mia vita ferroviaria nell'arco di tempo che va dal luglio 1916 al novembre del 1963: esattamente 47 anni, 3 mesi e 14 giorni. Quasi mezzo secolo che trascorsi giorno per giorno, mese per mese, anno per anno, fra stazioni, binari, treni, piazzali e da quasi dieci anni, fra testi, macchine per scrivere, linotypes, bozze, menabò e, dulcis in fundo, borderò! Un primato, credo, che forse più di uno mi invidia, anche perché, grazie a Dio, una salute di ferro mi consentì di non « marcare visita » mai.

Nel lontano 1916 entrai in ferrovia. Le confesso, quasi per caso: benché avessi solo 14 anni e mezzo e portassi i calzoni corti, per una specie di vocazione mi consideravo un provetto telegrafista, sia pure in erba.

La necessità ,da parte delle F.S., di fronteggiare una situazione d'emergenza, dovuta alla chiamata alle armi di molti ferrovieri giovani, mi procurò l'occasione di essere assunto come telegrafista in una stazione piemontese.

Eravamo ancora all'epoca dei lumi a petrolio, delle « ciambelle » ad olio per illuminare le vetture, delle carrozze a due assi prive di « ritirata »; del riscaldamento a mezzo « scaldini mobili » che gli apparecchi « Frattola » riempivano di acqua bollente; di annunci d'arrivo e di partenza dei treni con il segnale della campana, che baffuti Guardia Sala azionavano con sussiego nelle vicinanze delle sale d'aspetto; di convogli che viaggiavano a velocità che oscillavano dai 35 ai 60 Km/h; di scambi a terra privi di serrature di sicurezza; di circolazione dei treni con il sistema — almeno sul doppio binario — del « giunto telegrafico »; di migliaia e migliaia di persone che si servivano dell'unico mezzo di trasporto collettivo allora disponibile: la « strada ferrata ».

Benché giovanissimo, non rimasi impressionato: e pavoneggiandomi nel mio berretto nero con filetto d'oro, mi buttai a capofitto sui tasti e sulle macchine Morse, mettendomi in evidenza come telegrafista in gamba, il che mi procurò, nel giro di pochi mesi, il trasferimento in un'altra stazione più importante dove presi dimestichezza anche con il servizio « movimento ».

Quasi imberbe, al berretto nero sostituii quello rosso e cominciai a licenziare treni. Quanti? Tanti, molti, moltissimi. Mi trovai, sovente, in situazioni difficili, talvolta drammatiche, ma non persi mai la mia calma e con la pratica ed il buon senso — regolamento alla mano — escogitai ed adottai volta a volta le soluzioni che mi apparivano le migliori. I bordi d'oro, sul mio berretto rosso aumentarono gradualmente e nel 1944 mi trovai Capo Stazione Principale. Contavo 42 anni.

In seguito lasciai il mio Piemonte e mi trasferii a Roma, prima a Termini, poi a Smistamento.

Nel 1954, fui chiamato alla Redazione di « Noi della Rotaia » (poi « Voci » dal 1958), e mi accinsi a questo nuovo lavoro con speciale passione, anche perché, fin dal 1919, l'attività giornalistica aveva costituito il mio amatissimo "hobby".

Quando venni a Villa Patrizi, per qualche mese dovetti « arrangiarmi » senza mezzi, ma feci il mio possibile per superare le difficoltà e — in fraterna collaborazione con l'unico redattore del nascente Periodico — gettare le basi per l'organizzazione di una Redazione degna dell'Azienda.

Oggi, mentre con una punta di nostalgia lascio il mio tavolo di lavoro, la mia stanza, la mia Redazione, ho la convinzione di aver sempre dedicato ogni mia energia a « Voci », per essere meritevole della fiducia che Ella, caro Direttore, ha sempre riposto in me. Redattore Capo prima e Segretario di Redazione poi, cercai anch'io di fare tutto il mio meglio per far conoscere ai ferrovieri quanto di buono esistesse nella nostra Azienda, ed il lavoro silenzioso, tenace e talvolta gravoso d'ogni categoria di Agenti; per venire incontro alle richieste dei numerosi abbonati che si rivolgevano al giornale chiedendo informazioni, delucidazioni, consigli, per concretare quella solidarietà che costituisce il tessuto connettivo dei rapporti sociali.

Me ne vado, quindi, con la modesta e serena convinzione di aver fatto quanto era nelle mie possibilità nel delicato lavoro di penetrazione del nostro periodico, senza aver mai segnato il passo, neppure di fronte a grosse difficoltà.

Avviandomi verso la quiescenza con la coscienza tranquilla (mi passi il bisticcio), pago del mio operato, desidero ringraziare Lei, caro Direttore, per la benevolenza costantemente avuta nei miei riguardi: e con Lei saluto i colleghi della Redazione e i corrispondenti Compartimentali e di Servizio.

Porterò con me, nella mia Torino, il ricordo di tutti e sarò spiritualmente vicino a coloro che continueranno a far progredire e a migliorare il nostro giornale che è lo specchio della vita dell'Azienda, nel quale tutti ed ognuno si ritrovano e si sentono fieri di militare sotto la bandiera del dovere comune.

Accolga, caro Direttore, con il saluto riconoscente, il mio affettuoso abbraccio e mi creda

suo **Mario Alberto Tuninetti**

La conferenza del nostro Direttore Generale alla Biennale Frutticola

LA CATENA DEL FREDDO E L'ANELLO F.S.

I trasporti ferroviari in regime di freddo in continuo aumento. Necessità di una revisione del sistema tariffario in atto. Il possibile contributo degli Enti alla costruzione di nuovi carri.

Il dr. Renzetti durante la conferenza alla 1ª Biennale Frutticola di Ferrara.

Nel quadro delle ormai tradizionali manifestazioni delle Giornate Frutticole Ferraresi — quest'anno trasformata in I Biennale Frutticola — che richiamano ogni anno a Ferrara produttori, operatori, esperti, studiosi e responsabili di imprese pubbliche e private interessati ai problemi del settore, il Direttore Generale delle F.S. dr. Renzetti ha tenuto — in un salone della Casa Giorgio Cini — una conferenza sul tema «I trasporti in regime di freddo per ferrovia».

Presentato al folto pubblico dal presidente del convegno prof. Mario Bandini, Consigliere Economico della C.E.E. per l'Agricoltura, che ne ha brevemente ricordato l'intensa attività svolta in campo internazionale, il dr. Renzetti ha esordito tracciando un rapido quadro dello sviluppo negli ultimi anni e dell'entità attuale dei trasporti in regime di freddo per ferrovia e delle sue prospettive future. Il traffico, sia interno che internazionale — egli ha detto — ha subìto in questi ultimi 10 anni un incremento sensibilissimo passando dagli 88.129 carri e 555.274 tonn. del 1953 ai 148.503 carri e 1.114.930 tonn. del 1962, di cui 4/5 dirette all'estero.

Nel solo primo semestre del 1963 sono stati caricati sulla rete F.S. 78.242 carri per 625.044 tonn., con un incremento rispettivamente del 3,49% e del 9,91% in confronto all'analogo periodo del 1962.

Di questa importante corrente di traffici — ha proseguito il dr. Renzetti — sebbene non esistano statistiche ampie ed attendibili relative al traffico stradale, si può calcolare che meno di 1/4 circa viene assorbito dall'autotrasporto.

Ciò perché i vantaggi che gli utenti possono trovare nell'autofrigorifero (possibilità di contrattare il prezzo di trasporto, servizio da porta a porta, scelta delle ore di partenza e di arrivo, sicurezza di poter giungere sui mercati all'ora più adatta per

LA CATENA DEL FREDDO

lo smercio dei prodotti) vengono grandemente ridotti dal notevole costo degli autofrigo, anche in rapporto alla loro ridotta utilizzazione sia nel corso dell'anno che nei viaggi di ritorno.

Ne consegue quindi che pur non escludendo uno sviluppo dei trasporti automobilistici « il traffico in regime di freddo rimane finora essenzialmente appoggiato alla ferrovia che è chiamata a sopportare quasi da sola oneri considerevoli ».

In proposito, premesso che di fronte ad un probabile ulteriore aumento della produzione sono previsti forti incrementi nei consumi interni, e che la progressiva attuazione del M.E.C. darà certamente impulso alla esportazione dei nostri prodotti, il dr. Renzetti ha ricordato i particolari problemi organizzativi, tecnici e di equipaggiamento, che il continuo aumento del traffico pone all'Azienda soprattutto nei periodi di punta, nel quadro degli sforzi tendenti ad assicurare al trasporto per ferrovia, che costituisce un anello essenziale della catena del freddo, quella sollecitudine e regolarità richieste dalla natura deperibile delle merci e delle esigenze del commercio.

Va qui però ricordato con la franchezza che l'importanza del problema impone — egli ha detto — che lo sforzo di adeguamento trova dei limiti di carattere finanziario perché questo settore di traffico è fortemente passivo per l'Azienda F.S. calcolandosi lo « squilibrio tra costi e ricavi dei trasporti di prodotti deperibili effettuati con carri refrigeranti ed isotermici in circa 2 miliardi annui ».

Fra gli elementi che maggiormente concorrono ad elevare il costo di questi trasporti (maggior costo unitario del carro refrigerante, stagionalità dell'utilizzazione, etc.) presenta particolare importanza il basso carico medio del carro (poco più di 7 tonn. rispetto alle 13-14 tonn. di carico medio generale del carro sulla rete F.S.) che concorre notevolmente a determinare maggior necessità di carri refrigeranti specie nei momenti di punta.

Un maggiore sfruttamento della capacità dei carri oltre ad accrescerne indirettamente la disponibilità, farebbe realizzare agli speditori sensibili economie; ed anche se, in questi ultimi tempi, l'utilizzazione dei carri refrigeranti da parte degli utenti è andata gradatamente migliorando, molto resta da fare da parte loro e degli Enti interessati al trasporto.

Proseguendo nella sua serrata esposizione, il dr. Renzetti è quindi passato ad esaminare la situazione del Parco. Per far fronte al traffico in regime di freddo l'Azienda dispone oggi di circa 8.300 carri e tale limitata consistenza non permette di far fronte alle considerevoli punte di traffico della stagione estiva per cui si sono avute mancanze effettive di mezzi che nel corrente anno ad es. sono valutabili in circa 100 carri al giorno (dal 13 al 19 luglio) con progressivo aumento e fino ad una punta massima di 300 carri nel periodo 4-14 agosto. Per far sì che nei mesi di massimo impegno la ripartizione dei carri venga effettuata nel modo più equo e tempestivo, l'Azienda ha creato una particolare organizzazione e nei periodi di mancanza effettiva il quantitativo dei carri disponibili viene ripartito percentualmente tra le varie località di carico in base a criteri concordati con le Camere di Commercio e gli altri Enti interessati.

Dopo aver brevemente elencato i provvedimenti adottati dall'Azienda che hanno permesso di migliorare il ciclo dei carri refrigeranti e di conseguire un aumento virtuale del Parco, l'oratore ha affermato che il Piano di rinnovamento e potenziamento delle F.S. in corso di attuazione prevede, nel primo quinquennio, la costruzione di 2.500 carri Hg di cui 900 sono stati consegnati e gli altri lo saranno entro il 1965: per cui allo scadere del Piano stesso le F.S. disporranno complessivamente entro il '65 di circa 9.400 carri, tenuto conto di quelli che nel frattempo saranno stati radiati dal Parco per vetustà. Tale quantitativo non sarà tuttavia sufficiente a fronteggiare tutte le richieste, considerate le previsioni di aumento.

Purtroppo — ha aggiunto il dr. Renzetti — gli stanziamenti del Piano non consentono di incrementare di più il Parco dei carri refrigeranti, date le altre impellenti necessità del settore per cui la soluzione del problema del finanziamento non può essere « affidata alle sole Ferrovie ma dovrebbe riguardare altri organismi come le Regioni Autonome e gli Enti di Riforma Agraria nel qua-

PREZZO DI TRASPORTO IN ITALIA E ALL'ESTERO (1)

PERCORSO	KM.	PREZZO/Tonn.	PREZZO AL KM. SUL PERCORSO:		
			Italiano	Svizzero	Tedesco
Napoli-Francoforte . .	1.593	L. 18.783	L. 5,71	L. 17,02	L. 23,34
Catania-Amburgo . . .	2.667	» 24.860	» 4,08	» 17,12	» 15,46
Ferrara-Monaco B. . .	566	» 8.611	» 8,42	» 25,00	» 30,40

(1) Trasporto di frutta fresca, spedizione da 10 tonnellate, senza soprattassa per uso di carro refrigerante.

INDICE PREZZI DI TRASPORTO (1)

Km	FS TS 103	FS TE 201	Germania	Francia	Belgio	Svizzera	Austria
100	100	96	140	176	148	173	135
300	100	96	149	167	141	185	163
500	100	95	133	159	—	147	143
1.000	100	72	96	146	—	—	119

(1) Ortaggi freschi - spedizioni da 6 tonnellate.

dro dei rispettivi Piani di sviluppo ». Del resto, l'intervento finanziario dei Consorzi Romagnoli nella realizzazione di carri refrigeranti e la costruzione di 200 carri Hg standard da parte della Regione siciliana costituiscono un chiaro esempio in proposito.

Il dr. Renzetti è quindi passato a illustrare i numerosi provvedimenti adottati dall'Azienda per quanto concerne la sollecitudine e regolarità del trasporto: si è dato vita ad una rete di treni specializzati che consente un inoltro particolarmente rapido; si è contribuito in misura notevole allo sviluppo dei T.E.E.M.; è stata semplificata la procedura contabile e doganale. Mentre l'Azienda — egli ha proseguito — è chiamata ad affrontare costi sempre maggiori per il settore dei trasporti in regime di freddo il « nostro sistema tariffario viene mantenuto a livelli del tutto inadeguati e le tariffe per il trasporto degli ortofrutticoli — in particolare — sono tra le più basse » anche senza tener conto delle ulteriori riduzioni e facilitazioni applicabili ai prodotti in esportazione.

Con numerosi esempi (che si riportano a parte) egli ha agevolmente dimostrato l'esiguità del prezzo del trasporto ferroviario che incide in misura modesta sul prezzo di vendita della merce all'ingrosso e che risulta anche più squilibrato se lo si paragona con quelli praticati dalle altre ferrovie europee.

Il dr. Renzetti, seguito con vivo interesse dai numerosi presenti, ha concluso sostenendo la necessità e l'urgenza di una revisione dell'attuale sistema tariffario che determina forti squilibri tra costi e ricavi ed ostacola, in definitiva, l'azione che l'Azienda stessa dovrebbe poter compiere per meglio venire incontro alle necessità di sviluppo del settore.

E' seguito un ampio dibattito nel corso del quale le più importanti questioni trattate nella conferenza sono state riprese e discusse da alcuni autorevoli partecipanti al Convegno.

Nelle sue risposte — improntate a grande equilibrio e ad una visione europea del problema — il dr. Renzetti ha ribadito il proprio punto di vista favorevole a una più equa attribuzione di oneri e di responsabilità nel rispetto degli interessi generali del Paese.

Col.

I trasporti alle "Colombiane„ '63

L'Istituto Internazionale delle Comunicazioni, sorto di recente a Genova sulle fondamenta del Civico Istituto Colombiano, ha assunto quest'anno, in concomitanza, con la prima fiera internazionale di Genova, l'organizzazione delle tradizionali celebrazioni nel nome del grande navigatore.

L'importante rassegna che ha richiamato nella Superba studiosi ed esperti di settori scientifici dei trasporti e delle telecomunicazioni, si è svolta nel nuovo edificio dei congressi sorto su un tratto di terra strappato al mare con lavori di riempimento di notevole mole.

Nella stessa zona, accanto all'edificio dei congressi, è stato costruito anche il palazzo dello sport, dalla linea architettonica audace, e, accanto a questo, due ali di fabbricati a più piani: in essi è stato allestito il salone dell'aviazione e quello navale con una mostra di porti e di impianti di comunicazioni varie. Qui la nostra Azienda ha presentato uno stand illustrativo del servizio delle navi traghetto con particolare riferimento a quelle che collegano il continente alla Sardegna.

Come ogni anno, le relazioni dei vari studiosi intervenuti alle Celebrazioni Colombiane hanno interessato le comunicazioni su strada, su rotaia, marittime ed aerospaziali, nonchè le telecomunicazioni, sia dal punto di vista tecnico-scientifico in ordine al rapido progresso della macchina, e sia da quello economico, sul quale, quest'anno, si è maggiormente appuntata l'attenzione dei partecipanti,

Per quanto riguarda il settore della rotaia, il nostro vice Direttore Generale, dott. Giuseppe Santoni-Rugiu ha trattato un argomento di carattere squisitamente economico ed attuale.

Egli, infatti, ha preso in esame il trasporto delle merci nella Comunità Europea, analizzando gli elementi organizzativi tra le diverse nazioni e la facilità degli scambi che deriverà da un'organica intesa dei fattori di trasporto, soprattutto se ciascuna nazione si adopererà al miglioramento della velocità commerciale.

Basta ottenere, egli ha detto, una riduzione del ciclo di impiego del 10 per cento su un parco di 120 mila carri, per avere a disposizione 13.200 carri di più; il che verrebbe a costituire un'economia pari a 53 miliardi di lire e a due anni di lavoro.

Non è mancata, anche in questa undicesima edizione, la voce autorevole del dott. Bruno Koepnik, Capo del Servizio Movimento delle Ferrovie Austriache, appassionato studioso di problemi ferroviari.

Anche egli ci ha parlato di velocità, di traffici, di orari, di esigenza di puntualità che, a quanto pare, risulterebbe carente in tutte le reti europee, e della necessità di uno snellimento generale e particolare del servizio ferroviario.

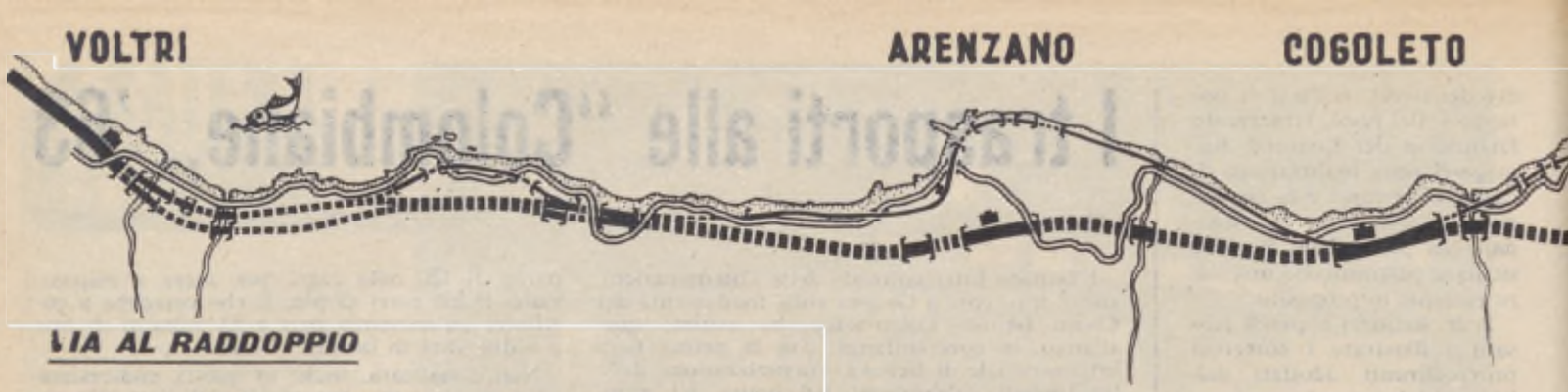
Egli ha lamentato che le prove di convogli lanciati ad alta velocità siano tuttora allo stato di esperimento ed ha rilevato che ciò è da attribuire in parte all'alto costo di manutenzione e di esercizio che verrebbe imposto da un regime di alte velocità.

Ha auspicato, inoltre, l'attuazione dell'aggancio automatico delle carrozze, che da vari anni appare il problema più importante e dibattuto in campo ferroviario (in ampi dettagli fu presentato alle « Colombiane » del 1961 dall'ing. Armand), e che presenta ancora numerose e gravi implicazioni tecniche, finanziarie e organizzative.

Tuttavia, la sua attuazione non appare lontana né impossibile ove si pensi all'impellente necessità di ridurre le soste, cui sono costretti i treni nelle stazioni di smistamento, e di realizzare una più organica ed economica utilizzazione del materiale.

L'XI Convegno Internazionale si è occupato di tutti gli altri settori dei trasporti e delle comunicazioni, chiudendo i lavori il 12 ottobre, giornata di Colombo, con l'annuale assegnazione, a Palazzo Tursi, dei premi riservati a studiosi ed esperti e con l'impegno di seguire nel tempo, sul piano scientifico e umano, gli ulteriori sviluppi e il progresso nel campo delle comunicazioni.

Aurelio BATTAGLIA



VIA AL RADDOPPIO

Dalla Riviera di Ponente alla Côte d'Azur

di RENZO FAVILLI

Lungo la Riviera di Ponente, famosa per la dolcezza del clima, la ricchezza della vegetazione, la bellezza incantevole del paesaggio tutto costellato di meravigliose stazioni climatiche estive ed invernali, corre una delle linee più importanti d'Italia, la Genova-Ventimiglia, che è ancora, per la maggior parte, a semplice binario.

Questa linea, costruita fra il 1856 e il 1878, si distacca da Sampierdarena e con tracciato sinuoso, che limita la velocità dei convogli per il susseguirsi di curve strette, attraversa la costa entro numerose gallerie e i centri abitati lungo la marina, raggiungendo Ventimiglia, la fiorita porta d'Italia, per giungere, dopo un percorso di 154 Km, al confine francese oltre il quale si stende la Costa Azzurra.

La ferrovia segue approssimativamente il tracciato dell'antica Via Aurelia, la grande strada romana che partendo dalla Porta Aurelia di Roma correva lungo la costa del Tirreno e attraversato il confine italico terminava ad Arles nella Gallia.

Alla Via Aurelia — divenuta la strada Statale n. 1 — la linea ferroviaria si affianca per lunghi tratti e l'attraversa con numerosi passaggi a livello.

La costruzione della linea, cominciò con il tratto Genova-Voltri; e ancora oggi si possono vedere l'edificio e gli impianti della vecchia stazione. La linea fu poi prolungata fino a Savona e in seguito fino a Ventimiglia.

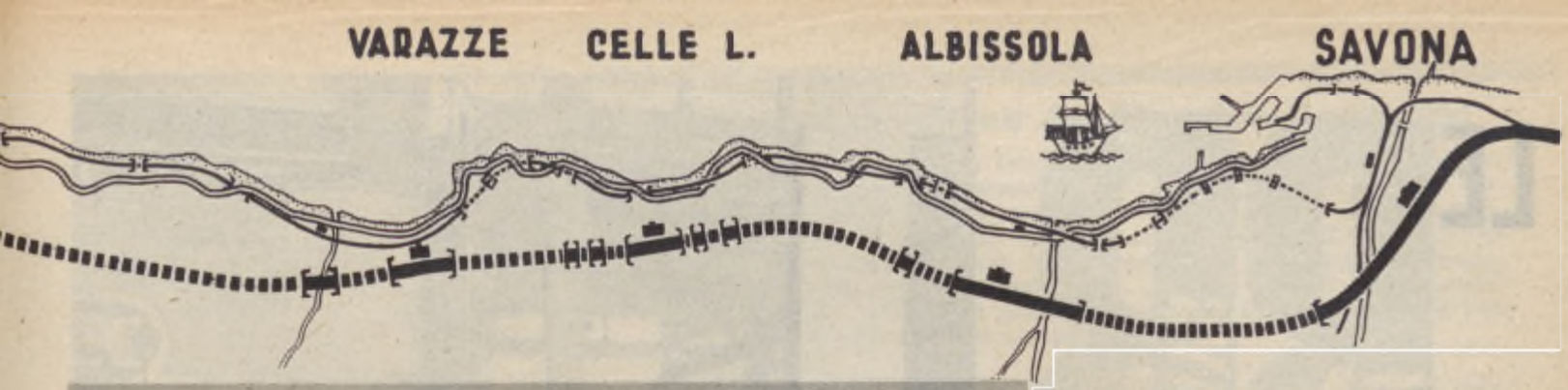
Con l'intenso incremento dei traffici lungo la costa nord-occidentale del Mediterraneo, specialmente per quelli turistici verso i centri rivieraschi più celebri, la vecchia linea mise in evidenza ben presto difficoltà notevoli di esercizio rese talvolta ancora più gravi da interruzioni per mareggiate o per frane.

Fu deciso ed intrapreso, ai primi del 1900, il raddoppio della linea ma per le difficoltà naturali, urbanistiche e viarie i lavori andarono avanti sempre lentamente e fino ad oggi i tratti raddoppiati sono: Genova Sampierdarena-Voltri (11 Km), Loano-Albenga (8 Km) e Ospedaletti-Ventimiglia-Confine Francese (20 Km).

Il raddoppio di questi tratti fu ottenuto con un semplice affiancamento del secondo binario a quello esistente, mantenendo così alla linea le caratteristiche planimetriche originarie con tutti i limiti della velocità di tracciato (da 30 a 90 Km/h).

Soltanto con la trasformazione della trazione da vapore ad *elettrica, prima a corrente trifase e in questi ultimi anni a corrente continua, fu possibile aumentare, sia pure limitatamente, la potenzialità della linea.

Nel 1938, poco prima dell'ultima guerra, furono intrapresi dal Ministero dei Lavori Pubblici i lavori di raddoppio, finanziati con legge speciale, del tratto fra Varazze e Savona ai quali dovevano seguire quelli fra Varazze e Genova Voltri



La spiaggia di Varazze

allo scopo di alleggerire le difficoltà dell'esercizio risultato sempre più oneroso fra Genova e Savona.

Le caratteristiche del nuovo tracciato planimetrico sono quelle di una linea scorrevole e veloce (velocità di tracciato 140 Km/h) con sede completamente spostata a monte della ferrovia attuale onde sottrarla all'azione del mare ed avere la possibilità di superare le difficoltà di attraversamento dei centri urbani. I lavori, interrotti durante la guerra e ripresi dopo questa, sono ancora in corso.

La nostra Azienda, allo scopo di eliminare le difficoltà di circolazione sul semplice binario e di consentire l'assorbimento delle sempre maggiori correnti di traffico con la Francia e la Spagna, ha programmato il raddoppio completo della linea nel quadro del « Piano Decennale » prevedendo una prima fase dei lavori sui tratti Genova Voltri-Varazze, Savona Loano ed Albenga-Ospedaletti, per un importo complessivo di 25 miliardi di lire.

La precedenza data al tratto Voltri-Varazze è dovuta alla necessità di snellire il traffico fra Genova e Savona e ciò potrà essere conseguito soltanto con il completamento di tutti i lavori fra Voltri e Savona in modo da poter disporre di un tratto di linea di 40 Km veloce e scorrevole.

Il progetto per il corpo stradale fra Voltri e Varazze è già stato compilato ed approvato, ed un primo lotto di lavori, fra Cogoleto e Varazze, è stato appaltato mentre sono in corso le gare per gli altri lotti previsti nella perizia di spesa.

Il criterio generale seguito nella progettazione è stato quello di ottenere, oltre al raddoppio vero e proprio, un sensibile miglioramento del tracciato planimetrico rispetto a quello del binario esistente.

Si è prevista una velocità di tracciato di 140 Km/h, uguale cioè a quella del tratto contiguo Varazze-Savona, mentre la capacità ricettiva dei binari delle stazioni comprese nel tratto è stata portata alla lunghezza minima utile di 650 m.

Naturalmente le caratteristiche scelte per la linea, in sede di esame preliminare del progetto, hanno portato a prendere in considerazione anche per il tratto Voltri-Varazze uno spostamento a monte della ferrovia.

L'attraversamento di centri urbani in continua espansione edilizia per cui non riesce possibile reperire aree libere, la presenza della Via Aurelia, la costa a picco sul mare, le sollecitazioni dei Comuni interessati per liberare dalla servitù ferroviaria le zone litoranee, hanno fatto adottare un tracciato praticamente su nuova sede per doppio binario, sensibilmente spostata a monte rispetto a quella attuale.

Il maggior costo del raddoppio secondo il tracciato prescelto, in confronto al semplice affiancamento di un secondo binario a quello esistente, risulta compensato da vantaggi economici e di esercizio: la maggiore velocità di tracciato e l'accorciamento di un chilometro (pari al 5 per cento) ridurranno a circa la metà la percorrenza dei treni; il nuovo tracciato, con la pendenza contenuta nel 6% attuale e con l'adozione di curve di raggio minimo di 900 m, rende possibile diminuire di 0,5 ÷ 1 il grado di prestazione della linea; la soppressione di 33 passaggi a livello permetterà sensibile economie di esercizio e una sicurezza maggiore della circolazione; lo spostamento a monte viene a sottrarre la linea all'azione del mare con notevoli economie nelle opere di difesa; le soggezioni dell'esercizio durante i lavori sono ridotte al minimo; l'alienazione delle aree ferroviarie lungo il litorale, infine, potrà consentire a suo tempo un vantaggioso realizzo.

I lavori di raddoppio fra Voltri e Varazze comporteranno la costruzione, fra l'altro, di 11 Km circa di gallerie per doppio binario e di 3 Km per semplice binario. Il traforo più lungo, con sede a doppio binario, risulta di 4,8 Km e verrà eseguito fra Cogoleto e Varazze.

Sono previsti due cavalcavia in cemento armato precompresso ed un ponte viadotto, sul fiume Teiro a Varazze, con 16 m.

L'armamento per i nuovi binari di corsa sarà realizzato mediante la posa in opera di rotaie tipo 60 UNI su traverse di cemento armato precompresso.

Con proposte a sé stanti saranno approvati i lavori per gli impianti elettrici per linea T.E., di segnalamento blocco e di sicurezza, telegrafonici, di stazione e di illuminazione dei piazzali.

Per i lavori del corpo stradale e dei fabbricati è prevista una spesa di 17,7 miliardi, e per l'armamento e per i lavori I.E. rispettivamente di 1,1 e di 0,7 miliardi di lire.

Con il nuovo tracciato la linea avrà il suo maggiore sviluppo in galleria e il viaggiatore dovrà rinunziare per gran parte del percorso alla visione del meraviglioso paesaggio di questo tratto della Riviera Ligure, ma il turista e l'uomo d'affari potranno scendere ancora nelle quattro località già toccate dalla linea attuale: a Voltri (dove verrà costruito un nuovo fabbricato viaggiatori e dove probabilmente sorgerà un nuovo porto, ampliamento di quello della Superba); ad Arenzano, frequentatissima spiaggia, la cui stazione verrà spostata a monte rispetto alla sede attuale; a Cogoleto, importante centro industriale, il quale insieme a Savona ed altre località disputa a Genova l'onore di avere dato i natali a Cristoforo Colombo; a Varazze, centro balneare fra i più ricercati e sede di numerose industrie, con la nuova stazione in cui avverrà l'allacciamento fra i tracciati dei due tratti contigui di raddoppio Voltri-Varazze e Varazze-Savona.

LE BR ESAMINANO LE NOSTRE ESPERIENZE

Ha avuto luogo un incontro di studio tra la Dirigenza F. S. e i membri del Consiglio della Produttività delle BR

Uno dei settori più delicati della vita economica dell'Inghilterra è senza dubbio quello dei trasporti. Su di esso si è anche di recente appuntata l'attenzione dei cittadini inglesi e di tutti coloro che si interessano dei problemi del settore. Ciò a causa delle ristrutturazioni organizzativo-amministrative attuate, dei programmi di riforma e ridimensionamento predisposti e delle violente polemiche cui i nuovi indirizzi hanno dato luogo. L'aspetto più tormentato dell'intera questione riguarda essenzialmente le ferrovie ed in particolare l'ormai famoso « piano Beeching » e le reazioni che esso ha suscitato, i cui aspetti salienti sono i recenti scioperi dei ferrovieri e la decisa presa di posizione delle Trade Unions nell'ultimo Congresso del Labour Party.

Non si vuole ovviamente entrare nel merito delle accese polemiche ma non si può non ricordare che questo è il quadro politico che è di sfondo alla recente visita dei componenti del British Railways Productivity Council alle Ferrovie dello Stato Italiano. E' in questo contesto infatti che il viaggio dei membri del Consiglio della Produttività delle Ferrovie Britanniche — organo che si occupa al massimo livello dei problemi della Produttività in tutte le sue implicanze tecniche, economiche, finanziarie e sociali e di cui fanno parte alti rappresentanti dell'Azienda britannica, dei sindacati, dell'industria ed eminenti tecnici e studiosi del settore — assume veste del tutto particolare che va oltre un normale scambio di esperienze.

Essa significa infatti che i problemi fondamentali che travagliano le ferrovie di quasi tutti i paesi presentano aspetti e condizioni sostanzialmente simili; significa che le soluzioni di tali problemi sono complesse per le numerose componenti che ne limitano l'incisività e la portata, ne distorcono gli obiettivi, e, per motivi a volte estranei al settore, rendono utopistica l'attuazione di quelle apparentemente più logiche e brillanti. Significa infine che pur nell'altrettanto difficile situazione in cui si trova l'Azienda ferroviaria italiana, malgrado le deficienze e le contraddizioni amministrativo-strutturali denunciate da più parti e che anche se pesano tuttora sull'andamento della gestione i motivi che sono stati alla base dell'approvazione del Piano Decennale (necessità di un riclassamento e potenziamento della Rete), malgrado tutto ciò, insomma, i risultati produttivistici della nostra Azienda sono considerati con vivo interesse e ritenuti degni di esame e di studio.

La visita degli esperti inglesi ha avuto il suo punto focale nella conferenza-stampa che ha tenuto il Vice-Direttore Generale delle F.S. dr. Santoni-Rugiu in sostituzione del Dr. Renzetti, recatosi a Longarone.

Al dibattito hanno anche partecipato funzionari delle F.S. esperti nei vari settori che hanno illustrato nei loro interventi i provvedimenti in atto, i programmi e gli studi in corso, i dati relativi ai numerosi, circostanziati quesiti posti dagli ospiti.

I punti più discussi sono risultati quelli concernenti gli aspetti previsionali dei traffici con particolare riferimento al MEC, la concorrenza e il coordinamento del settore dei trasporti, i programmi per il futuro e i relativi aspetti finanziari, l'applicazione dello studio del lavoro e altri provvedimenti intesi ad aumentarne la produttività e l'efficienza.

Per ciò che riguarda gli studi previsionali di recente avviati dalle F.S. sul traffico viaggiatori e merci sia proprio sia degli altri mezzi di trasporto pubblici e privati è stato messo in risalto come si siano evidenziate alcune principali tendenze:

a) il progressivo, continuo e generale aumento del traffico viaggiatori e merci fino al 1973, a tutto vantaggio del trasporto privato nei confronti di quello pubblico, specie sulle medie e brevi distanze;

b) la costante diminuzione, sul totale del traffico ferroviario merci, dell'incidenza del traffico « interno » su quello « internazionale »;

c) nei confronti della composizione merceologica il traffico ferroviario delle merci dovrebbe avvertire fino al 1975 lo aumento medio annuo del 3% delle tonn-km., con tassi di incremento tuttavia superiori per 4 settori: meccanico (6,4%), metallurgico (5,4%), del legno (4,2%), chimico (3,5%). In complesso la produzione industriale dovrebbe determinare per le tonn-km. un tasso medio annuo di aumento del 3,7%, l'agricoltura dell'1,5%.

I 4 settori industriali fornirebbero il 71,4% delle tonn-km. delle merci industriali trasportate dalle F.S. (oltre ad un 10,8% delle industrie alimentari);

d) durante il prossimo decennio, inol-

tre, aumenteranno anche i percorsi medi delle merci, per effetto della integrazione dei mercati europei;

e) infine, il traffico ferroviario viaggiatori subirà una generale espansione sulle varie distanze.

In sostanza le prospettive delle F.S. appaiono suscettibili di miglioramento. Infatti la domanda dei servizi ferroviari continuerà ad espandersi e potrà essere sostenuta dai piani, in corso di esecuzione, di ammodernamento, riclassamento e potenziamento della Rete. Ad un maggiore equilibrio della gestione, all'ulteriore aumento della produttività e alla riduzione dei costi, potrà contribuire la graduale chiusura all'esercizio delle linee maggiormente passive e suscettibili di essere ben sostituite con servizi automobilistici.

A tali provvedimenti dovrà infine affiancarsi quello di una riforma organico-amministrativa dell'Azienda F.S. tendente ad avvicinare il più possibile la sua struttura a quella di una vera e propria impresa industriale e commerciale.

Per quanto concerne, in particolare, la concorrenza, le mutate condizioni in cui si svolge il traffico ferroviario merci e viaggiatori (nel 1928 circa il 69% delle merci complessivamente trasportate ed il 74% dei viaggiatori erano assorbiti dalle Ferrovie, mentre attualmente esse soddisfano solo il 30% circa del traffico globale merci ed il 57% circa di quello viaggiatori) dovute all'inserimento nel mercato ed al vivace progressivo sviluppo dei trasporti stradali, hanno costretto le Ferrovie ad adottare una specifica politica in difesa delle proprie posizioni di mercato.

Nel settore merci la concorrenza del mezzo stradale viene fronteggiata essenzialmente mediante interventi a carattere concessionale condizionati, da un lato, dalla necessità di conservare un conveniente divario fra costi e ricavi e dall'altro dai prezzi praticati dal mezzo concorrente.

Nel settore viaggiatori, data la più coerente disciplina cui è assoggettato il mezzo stradale, i provvedimenti adottati per fronteggiare la concorrenza sono di carattere prevalentemente tecnico. Si hanno peraltro anche interventi di natura economica, quale l'applicazione di prezzi di concorrenza per alcune relazioni a carattere locale e di breve percorso.

Vivaci interventi ha suscitato il problema del coordinamento degli investimenti di infrastruttura, allorché il Dr. Santoni ha detto che questo in Italia non può essere risolto a livello puramente tecnico in quanto i due settori (strada e rotaia) sono di competenza di due diversi ministeri (Lavori Pubblici e Trasporti), sì che lo stesso Dr. Santoni ha dovuto precisare che un coordinamento, almeno nelle sue linee fondamentali, viene discusso ed attuato a livello politico, in sede di governo.

Sensibili ripercussioni nel settore dei trasporti in generale e in particolare sul problema della concorrenza, verranno però determinate dai cinque importanti schemi di provvedimenti approvati dal Consiglio dei Ministri della CEE che costituiscono le prime concrete realizzazioni della politica comune dei trasporti.

Per quanto concerne il Piano Decennale (che è stato ampiamente illustrato) è risultato che esso, anche se diretto solo in parte ad aumentare la potenzialità delle strutture aziendali, dovrebbe consentire, almeno in linea di massima, di fronteggiare i previsti aumenti di traffico.

E' da prevedere anche che altre esigenze si presenteranno per un ulteriore miglioramento della qualità dei servizi ferroviari. Non è pertanto da escludere, nel quadro della programmazione generale nazionale, la necessità di finanziamenti aggiuntivi al Piano in atto.

Per il reperimento dei fondi previsti dal Piano stesso è stato messo in rilievo che l'Azienda è autorizzata a contrarre mutui, anche obbligazionari. Di notevole interesse rispetto ai precedenti finanziamenti è però il fatto che l'Azienda sia tenuta a pagare solo gli interessi dei prestiti contratti mentre il rimborso del capitale rimane a carico dello Stato, in quanto l'Azienda gestisce solamente le attrezzature dei beni di proprietà dello Stato stesso.

Sempre sul piano economico-finanziario è stato messo in luce che l'Azienda sta costantemente operando per ottenere un riassetto strutturale e funzionale basato sulla chiarificazione del proprio bilancio e su una maggiore autonomia.

Infine, per ciò che riguarda lo studio analitico del lavoro, esso è in atto da vari decenni presso le F.S. non solo allo scopo di accrescere la produttività ma anche per evitare i rischi.

Un esempio può essere rappresentato dai cosiddetti profili professionali dei vari agenti dell'esercizio pubblicati dalle F.S. Presso i servizi dell'esercizio esistono, poi, appositi uffici « Organizzazione e Metodo » che provvedono allo studio e al perfezionamento dei metodi di lavoro, alla determinazione delle mansioni e dei compiti delle varie unità, secondo il principio funzionale della divisione del lavoro; nonchè alla misura del lavoro per quantificare l'intervento degli uomini e dei mezzi e per stabilire i particolari riguardanti i vari sistemi di incentivi della produzione.

Di particolare interesse è risultato l'intervento dell'ing. Orcorte che ha messo in evidenza come nel settore delle manutenzioni, si sia orientati verso i metodi delle « grandi revisioni preventive » che consentono di prevenire gli interventi sporadici e di utilizzare con continuità e razionalità il personale. Infine sono stati illustrati i vari tipi di premi di maggior produzione: così si è accennato ai sistemi di lavoro a premio di maggior produzione in atto presso il Servizio Materiale e Trazione e presso alcune officine del servizio Impianti Elettrici attuati sulla base di tariffe analitiche stabilite per ciascun tipo di riparazione e sugli incentivi adottati dal Servizio Lavori e Costruzioni per assicurare un rendimento unitario standard delle squadre di manutenzione corrente.

Una visita a vari impianti della rete ha completato il viaggio di studio dei tecnici britannici.

Armando NANNI

50 anni di laurea del Ministro Corbellini

Il 19 ottobre scorso, alla Facoltà di Ingegneria in S. Pietro in Vincoli di Roma, il Ministro dei Trasporti e dell'Aviazione Civile, Sen. Guido Corbellini, ha festeggiato, con i suoi colleghi di corso, i 50 anni di laurea. Dopo aver deposto una corona di alloro al monumento dei Caduti, i convenuti hanno assistito ad una lezione tenuta dal loro antico professore Anastasi. Alla simpatica cerimonia erano presenti, oltre al corpo accademico insegnanti, anche molti giovani studenti che hanno tributato ai loro colleghi anziani una affettuosa accoglienza.

N.d.R. — Al Ministro sen. Corbellini i più fervidi auguri di « Voci della Rotaia ».

Il Dr. Santoni-Rugiu durante la sua conferenza stampa agli esperti britannici delle B.R. in visita di studio alla nostra Azienda

Ecco come appariva la stazione di Longarone (foto sotto) prima della tragedia. A destra è visibile il luogo dove sorgeva l'impianto.

VAJONT TRAGICO

La valanga d'acqua precipitata la notte del 9 ottobre oltre la diga del Vajont e che portò la distruzione negli abitati di Longarone, Rivalta, Pirago, Villanova, Faè, e Codissago, travolse e inghiottì la linea ferroviaria, gli impianti, la casa cantoniera e la Stazione di Longarone.

Il mattino del giorno seguente, allorchè cominciarono le febbrili ricerche delle prime squadre di soccorso, non fu nemmeno possibile identificare, sotto la coltre di ghiaia e di sabbia che li copriva, il tracciato ferroviario e gli stessi luoghi in cui sorgevano i fabbricati.

Ventidue erano le nostre vittime: ma è stato possibile stabilirlo solo più tardi, attraverso lunghe e diligenti ricerche presso gli uffici compartimentali e presso i parenti e i conoscenti degli scomparsi. A tutt'oggi, infatti, è stato recuperato solo il corpo di una delle vittime: gli altri ventuno sono « dispersi », e l'aggettivo ha come non mai una sua tragica eloquenza.

Le desolate immagini che qui riproduciamo danno una chiara visione dei danni subiti dalla linea e dagli impianti ferroviari, che, secondo una prima valutazione, ascendono ad oltre due miliardi di lire. Il nostro Direttore Generale, Dr. Renzetti, unitamente al Vice Direttore Generale, Ing. Fienga, e al Direttore Compartimentale di Venezia, Ing. Zannini, accorsi immediatamente sui luoghi del disastro, hanno già effettuato varie ricognizioni nella zona al fine di approntare un programma per una sollecita ricostruzione della tratta di linea.

Come è nella volontà di tutti i superstiti, come è nei voti della Nazione, anche noi daremo la nostra opera per far sparire dalla terra, se non dai cuori, i segni della brutale distruzione.

Di nuovo al lavoro: si ricomincia da zero.

Intanto l'Azienda sta facendo il possibile per soccorrere i — purtroppo — pochissimi superstiti della famiglia ferroviaria, in particolare per provvedere all'assistenza ed alla istruzione dei bambini; è anche allo studio una proposta per considerare gli agenti periti come caduti in servizio.

In tutti gli impianti, poi, sono state aperte sottoscrizioni volontarie in favore delle vittime del Vajont, cui ha dato la sua adesione la totalità dei ferrovieri.

La sollecitudine dell'Azienda va anche a tutte le popolazioni colpite: a mezzo della « Provvida », la nostra Direzione Generale ha messo a disposizione del Commissario del Governo per le zone sinistrate, indumenti per 14 milioni di lire.

A tutte le vittime, ai ferrovieri caduti con i loro cari nell'immane tragedia, va il nostro desolato reverente ricordo, che è ad un tempo pegno di solidarietà verso i sopravissuti.

I NOSTRI CADUTI

Il Capo Squadra della linea Girolamo Granzotto, con la moglie Rosina e la figlia Susi; l'Operaio d'armamento Bruno Perazza, con la moglie Elena e i figli Adriano, Dora e Antonella; l'Operaio d'armamento Beniamino Revolfato con la moglie Maria e le figlie, Gina, Lucia, Teresa; l'Operaio d'armamento Bruno Cian; l'Assuntore titolare Rodolfo Bentivoglio con la moglie Palmira, Coadiutrice, e il figlio Amedeo; il Coadiutore promiscuo Luciano Fontanella con la moglie Maria e il figlio Remo; il Sostituto-Coadiutore Natalino Zanin con la figlia Carla.

BINARI NEL MONDO

ITALIA

SI RINNOVA LA « CUMANA »

Come è noto la ferrovia Napoli-Pozzuoli-Torregaveta ha caratteristiche in parte di metropolitana ed in parte di linea vicinale. Negli ultimi anni essa è stata completamente rinnovata nell'armamento, negli edifici di stazione ed il vecchio materiale rotabile a cassa di legno eliminato per far posto a veloci elettrotreni articolati. Attualmente ha uno sviluppo di 20 km, parte a doppio e parte a semplice binario; tra breve entrerà in servizio una nuova tratta di 24 km che passerà attraverso la zona interna dei Campi Flegrei. Nel quadro dell'ammodernamento rientra anche la sostituzione del vecchio sistema di sicurezza con un impianto tra i più completi che consentirà di portare la frequenza dei convogli dagli attuali 20' e 10' a 5', aumentare la velocità commerciale, sostituire la maggior parte dei Capi stazione con Assuntori. L'impianto è costituito: da apparati centrali elettrici del tipo « tutti relé »; da un sistema di telecomando mediante il quale si ripetono nella centrale di Agnano le condizioni degli organi più importanti della linea con possibilità di intervenire nella loro manovra; da un sistema di blocco automatico che permette di effettuare i principali collegamenti di sicurezza nella centrale di Agnano, realizzando in tal modo un « blocco centrale »; da un impianto di ripetizione dei segnali in macchina. Speciali dispositivi comandano automaticamente la protezione dei PL, costituita da semibarriere o da segnali acustico-luminosi, mentre il macchinista è avvertito del funzionamento di tale protezione da ripetitori sistemati lungo la linea.

COLTO DA MALORE FERMA IL TRENO DAVANTI ALL'OSPEDALE

Un detenuto, mentre viaggiava sotto scorta per la traduzione dal carcere di Brescia a Pianosa, colto da grave malore ha bloccato il diretto Firenze-Pisa-Roma, tirando il segnale di allarme e bloccando il convoglio. Il caso ha voluto che il treno si fermasse proprio dinanzi all'ospedale aziendale Solvay.

ESTERO

AUSTRIA: NUOVA LOCOMOTIVA ELETTRICA

Le Ferrovie Federali austriache hanno messo in servizio recentemente le prime di una numerosa serie di locomotive tipo 1042. Queste locomotive, che possono raggiungere una velocità di 130 km/h, pesano circa 83 tonn. e sviluppano una potenza di 4800 CV, cioè 1200 per ogni asse. Dotate di solo 4 assi si prestano meglio dei locomotori a sei assi per i percorsi ricchi di curve. La trasmissione agli assi avviene mediante congegno elastico a segmenti di caucciù, come per le locomotive della serie 1141 e per il « Transalpin ». Le nuove locomotive sono state destinate ai servizi viaggiatori e merci sulla linea del Semmering e su quella del passo del Neumarkt.; sulle rampe del Semmering (25‰) esse possono trainare 500 tonnellate.

GRAN BRETAGNA: CASSE MOBILI PER IL TRASPORTO DI MALTO

Le Ferrovie britanniche si sono specializzate nel trasporto di merci alla rinfusa. Proseguendo i loro sforzi in questo campo esse hanno ora messo in servizio delle casse mobili per il trasporto di malto nei treni merci diretti fra Edimburgo e Newcastle. Queste casse, capaci di circa 8,4 t., vengono caricate su carri speciali provvisti di assi con supporti a rullo e di respingenti idraulici. Il carico del veicolo stradale sul carro viene eseguito mediante gru, mentre lo scarico avviene per gravità.

ISRAELE: IN PROGETTO LA FERROVIA PER IL MAR ROSSO

Come superficie, Israele è un piccolo paese, ma la sua popolazione, le sue industrie si sviluppano così rapidamente che il traffico delle merci è quadruplicato in dieci anni e quello dei viaggiatori, quintuplicato. Durante questo processo di espansione, le ferrovie hanno dimostrato di essere il solo mezzo di trasporto capace di assicurare dei trasporti di massa fluidi e regolari e di adattarsi rapidamente alle sempre crescenti esigenze. Le ferrovie israeliane hanno così sviluppato una rete ferroviaria moderna e funzionale, con linee, vetture e carri dell'ultimo tipo, dispositivi di segnalamento e di sicurezza modernissimi. Nel 1959 è stata attuata la completa dieselizzazione di tutte le linee in servizio. Oggi si va in ferrovia dai confini nord con il Libano a Haifa, a Tel Aviv a Beer Sheva in pieno Negeb, mentre altri collegamenti uniscono questa direttrice con Gerusalemme da una parte e dall'altra, verso il Mediterraneo, a Yad Mordekhai. Nuove linee sono in costruzione sino a Dimona, al sud, e a Zemah, nel nord, mentre è in progetto il prolungamento della rete sino a Sedom sul Mar Nero e a Elath, sul Mar Rosso.

MESSICO: L' XI CONGRESSO DELLE FERROVIE PANAMERICANE

Le Ferrovie messicane hanno ospitato lo scorso ottobre a Mexico-City l'XI° Congresso ferroviario panamericano. Non a caso è stato scelto questo Stato poiché esso presenta nel settore ferroviario progressi tecnici straordinari ed inoltre perché proprio dal Messico dovrebbe aver inizio la nuova ferrovia panamericana di cui si è discusso durante il Congresso. Le ferrovie messicane si stanno rapidamente liberando dalla sudditanza nei confronti dell'estero per la costruzione e l'acquisto di nuovo materiale rotabile. Le Officine di San Luis Potosi costruiscono ora locomotive diesel-elettriche, mentre le Officine di Ciudad Sahagun hanno già costruito 12.000 carri per rimpiazzare vecchi veicoli acquistati di seconda mano dagli Stati Uniti. Le principali imprese ferroviarie messicane sono: la « Ferrocarriles Nacionales de Mexico » (NdeM; 13.102 km); la « Pacifico » (2.148 km); la « Chihuahua » (1.540 km); la « Sureste » (741 km); la «Yucatan» (834 km). Una delle imprese più notevoli nella storia della costruzione di strade ferrate è la nuova linea della Sierra Madre (255 km), che fa parte del « Ferrocarril de

La stazione di Gerusalemme, costruita nel 1892, è servita da treni diesel modernissimi.

Una delle locomotive diesel-elettriche costruite nelle officine di San Luis Potosi. A destra, un treno della linea di Chihuahua all'entrata di una delle gallerie.

Chihuahua » ed è un vero capolavoro dell'arte e della tecnica ferroviarie. Questa linea infatti (che è costata oltre 125 milioni di dollari, e che è stata aperta all'esercizio nel 1961) conta 71 gallerie per una lunghezza totale di oltre 13 km e 25 ponti, di cui il più lungo (El Fuerte) ha una luce di 498 m e il secondo (Chinipas) di 235 m. La linea completa il collegamento tra il Golfo della California e le frontiere del Texas.

STATI UNITI: IL TRENO INTEGRALE

Duecento dirigenti delle Ferrovie Statunitensi hanno preso parte recentemente al congresso di studio svoltosi a Chicago sul « treno integrale ». Con tale termine viene designato un treno merci di lunghezza e carico eccezionali, di composizione immutata e circolante continuamente secondo un programma prestabilito tra ditte che hanno un intenso scambio di merci. In questa stessa rubrica ricordammo altra volta i primi positivi esperimenti effettuati. Ora, al congresso si è parlato della possibilità di estendere tale tipo di servizio mediante una organizzazione speciale atta a garantire la celerità e la puntualità dei trasporti, l'automazione delle operazioni, la riduzione massima delle spese in modo da permettere un regime di tariffe particolari. Secondo i dirigenti ferroviari statunitensi i « treni integrali » potrebbero rivoluzionare l'industria ferroviaria ma il loro sviluppo richiede il concorso delle ditte interessate.

TORINESE A NEW YORK HA IDEATO IL TRENO A 3.000 KM/H

Il prof. G. V. Foa, nato e laureato a Torino ed ora direttore del dipartimento di ingegneria aeronautica del Politecnico di Renssealer (N. York) ha studiato per conto dell'esercito americano una rivoluzionaria forma di comunicazione terrestre. Il progetto, se tutto procederà bene, potrà essere realizzato in una decina di anni, naturalmente sulla base di velocità minori di quella potenziale che sarebbe 1500/2000 miglia all'ora. Il sistema consiste nella posa di un tubo dentro il quale i veicoli viaggeranno come proiettili adattandosi alle obliquità della rotta chiusa, come se fossero degli apparecchi in volo. Il sistema consente la massima sicurezza; il tubo potrà essere collocato anche su preesistenti strade ferrate. Il veicolo-proiettile scorrerebbe nel tubo azionato da una combinazione di motore turboreattore con un motore a combustione interna o un motore elettrico. Le incredibili velocità raggiungibili dovrebbero rendere giustificata la spesa per la trasformazione delle linee ferroviarie, in un futuro relativamente vicino.

ARNI

il fatto del mese

La signora Henriette Thielscher, una vecchietta vispa di 72 anni, ha avuto anche lei un'avventura di viaggio: è rimasta abbracciata per quasi mezza ora all'asse delle ruote di un vagone ferroviario. Una brutta avventura, dunque, ma che s'è risolta nel migliore dei modi. La signora Henriette si trovava alla stazione di Lingen, presso Amburgo, e doveva attraversare i binari: glielo impediva un treno merci da lungo tempo in sosta. La brava vecchietta ha aspettato per un bel po' e infine ha deciso di passare sotto ai respingenti di un vagone. Ma proprio in quel momento il treno si è messo a camminare. La donna non si è persa d'animo, ha cercato di farsi più piccina e poi si è aggrappata all'asse tirando le gambe in su e reggendosi a forza di muscoli.

Il treno intanto aveva acquistato velocità senza che nessuno si accorgesse della poveretta, la quale è rimasta sotto la vettura, con il corpo a pochi centimetri dal binario, per 25 minuti, fino a quando il treno, su segnalazione di un guardalinea, non è stato fermato a una stazione. Qui la signora Thielscher ha messo i piedi a terra e ai ferrovieri che gli correvano incontro per prestarle soccorso, si è rivolta esprimendo la propria vibrata protesta: « Ma che modi sono... far partire un treno senza neanche un fischio o un segnale! ».

nuovi rotabili F. S.

I seguenti rotabili di nuova costruzione sono entrati in servizio sulle F.S. nel corso del mese di settembre 1963:

- **5 locomotive Diesel elettriche da manovra, gr. 141**
- **1 automotrice, serie ALn. 668**
- **10 carrozze serie ABz**
- **22 carrozze serie Bz**
- **50 carri chiusi standard, serie F**
- **3 carri chiusi serie FI**
- **11 carri refrigeranti standard, serie Hg**
- **175 carri ad alte sponde standard, serie L**
- **29 carri pianali, serie PP**
- **2 carri pianali per trasporti pesanti, serie Poz**
- **5 carri pianali, serie Pcarz**
- **5 carri tramoggia, serie Vt**

G. G.

IMPORTANTE

Per una svista in alcune copie dello scorso numero, nell'articolo « Arrivederci Rimini » sui soggiorni estivi organizzati dal locale DLF, a pag. 21 - righe 14-15 - sono stati omessi i prezzi giornalieri della pensione completa che sono i seguenti:

L. 1.220 per la bassa stagione e **L. 1.850** per l'alta stagione.

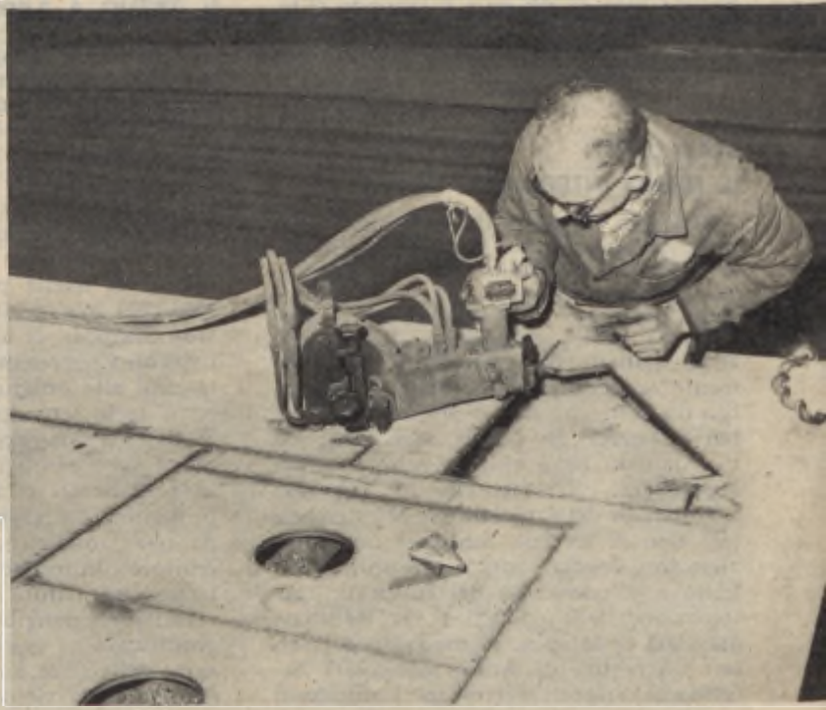
Ci scusiamo per l'involontaria omissione con i lettori che avessero ricevuto le copie in questione.

COME NASCE LA ERIX

NEI CANTIERI DI RIVA TRIGOSO E' IN FASE DI AVANZATA REALIZZAZIONE LA "COSTRUZIONE 272": UNA NUOVA NAVE TRAGHETTO DELLE F.S.

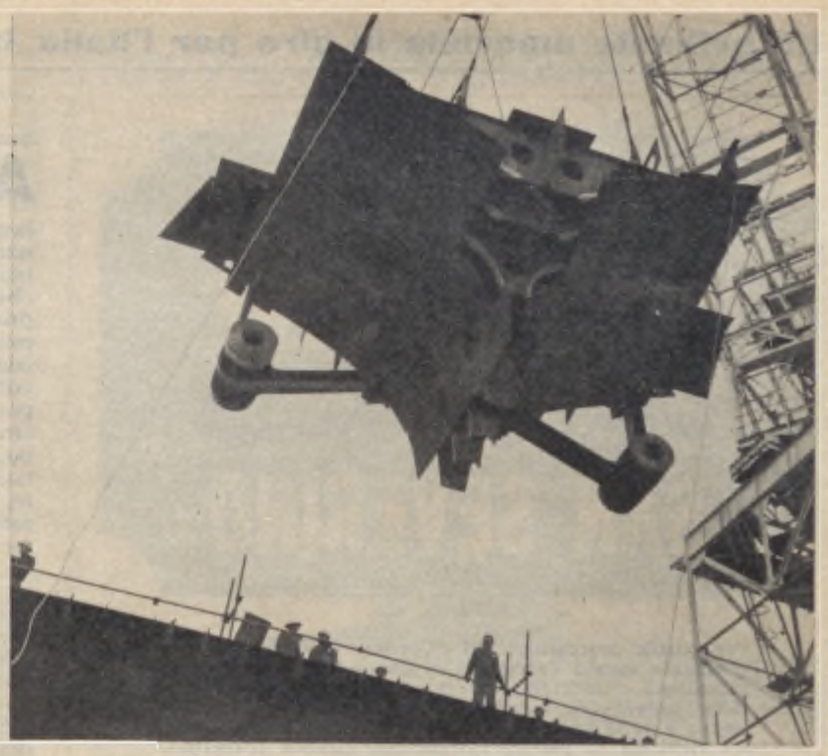
Sopra: La posa sulle « taccate » del blocco prefabbricato della chiglia. Le « taccate » sono enormi travi collegate fra di loro e disposte per tutta la lunghezza che occuperà la nave.

A destra: I disegni, studiati e preparati in precedenza dai progettatori su scala 1:50 o 1:1000, vengono ridisegnati in grandezza naturale su legno o cartone speciale nella « sala a tracciare » il cui pavimento ricoperto di linoleum è come un enorme tavolo da disegno sul quale si muovono grandi righe di legno e «flessibili».

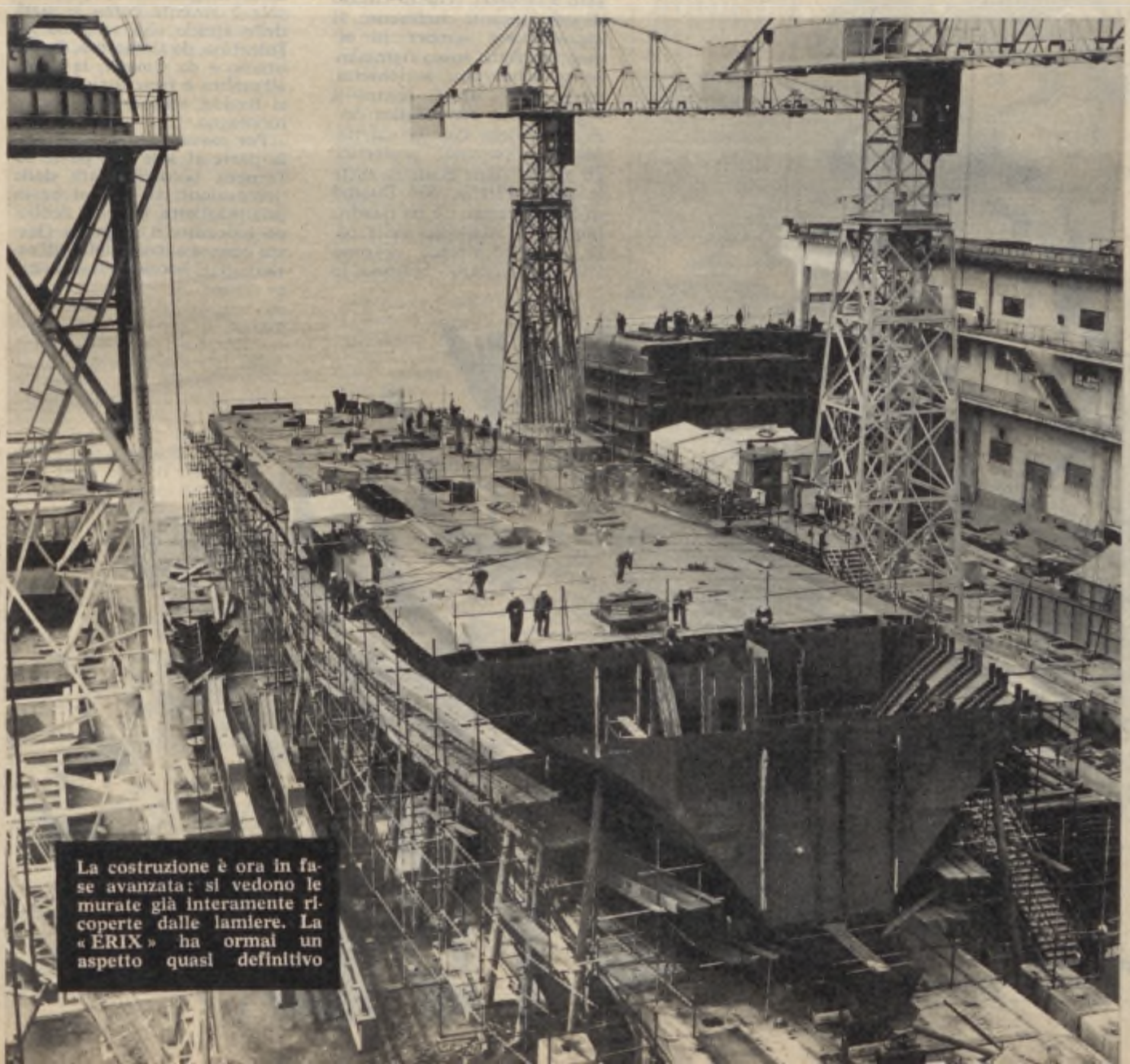


Le sagome in legno di ogni singola parte vengono riportate su fogli metallici spessi qualche decina di millimetri che potenti cesoie (a destra) tagliano secondo grandezze prestabilite.

Le lamiere vengono saldate fra di loro. La saldatura, sistema attuale di fabbricazione, evita l'uso dei bulloni e la sovrapposizione delle lamiere rendendo lo scafo più leggero.



Per abbreviare i tempi di costruzione della nave si preparano separatamente grandi parti che vengono poi montate con l'aiuto di gru gigantesche.



La costruzione è ora in fase avanzata: si vedono le murate già interamente ricoperte dalle lamiere. La «ERIX» ha ormai un aspetto quasi definitivo

IL CAPOSTAZIONE DI SAN SEVERINO

Per gentile concessione del « Corriere della Sera » pubblichiamo questo « servizio » di Giovanni Mosca, il noto giornalista e scrittore, che ci propone qui una divagazione, paradossale e delicata, sulla villeggiatura a S. Severino e sulla personalità del nostro Capo Stazione che « a richiesta fa partire i treni con l'antica cornetta ».

San Severino Marche, agosto

Avete mai conosciuto il capo-stazione di San Severino? E' un uomo felice. A San Severino, benché non stia sulla cima di una montagna, ma in una conca che sembra un tratto improvvisamente piano in un mare fatto di quelle dolci ma continue onde che sono le colline marchigiane, non si può arrivare che in treno. Le strade che vengono da Fabriano, da Tolentino, da Camerino, da Cingoli sono tormentate, strette, più polverose che asfaltate, le siepi bianche come avesse nevicato, i girasoli si drizzano su steli simili a piccoli tronchi e dardeggiano ferocemente. Solo le macchine dei piccoli commercianti sfidano il calore e le curve sollevando nuvole. A San Severino non si arriva che in treno.

Stazione fiorita. Lo stemma della città — una stella — fatto con sassi e piante. Non « Donne e Uomini », ma « Signore e Signori », con le iniziali a svolazzi, sembra l'inizio di una elegante conferenza. Il capostazione sempre in ordine, berretto rosso fiammante, qualche volta, a richiesta, fa partire i treni, contro il regolamento, con l'antica cornetta anziché con la paletta. Ma alle partenze preferisce gli arrivi. Viene gente da tutte le parti d'Italia. Nel Duomo di San Severino c'è un quadro famoso, la Madonna della pace, del Pinturicchio, nessuno l'ha mai veduto, nessuno lo vedrà mai. Questo, il capostazione non lo dice a chi arriva. Sorrisi e inchini, permette ai bambini di toccare gli stantuffi della locomotiva e di stringere la mano al macchinista. Ha trasformato la sala d'aspetto in un salottino, divani di velluto, specchiere dorate, ritratti di dame. Non promette mari e monti, bellezze meravigliose, panorami stupendi. Soltanto riposo, anzi torpore. Un continuo, languido dormicchiare, sia in casa che fuori, sia nelle stanze fresche per la penombra delle persiane sempre chiuse, sia nella grande piazza dove in ogni altra città organizzerebbero un palio, qui invece si sta immobili, sotto i tendoni dei caffé, un po' si dorme, un po' si guarda fissi nel vuoto sorseggiando sciroppo d'orzo allungato con l'acqua e rinvigorito con alcune gocce di anice forte. La piazza, di forma ovale, è metà all'ombra e metà al sole. La linea di divisione taglia la piazza nel senso della lunghezza. La parte al sole è rovente come le siepi delle strade che vengono da Tolentino, da Camerino, da Fabriano e da Cingoli, la parte all'ombra è freschissima, quasi fredda, sembra d'essere in montagna.

Per passare senza danni dalla parte al sole alla parte all'ombra occorre usare delle precauzioni. Ai giovani basta una maglietta, i vecchi debbono indossare il cappotto. Queste cose si sanno subito all'arrivo, per bocca del capostazione

... permette ai bambini di toccare gli stantuffi e di stringere la mano al macchinista.

zione il quale racconta di un villeggiante ceh verso la fine dell'Ottocento prese una seggiola da un caffé e volle sedersi sulla linea di divisione. Da una parte si congelò, dall'altra gli venne un colpo di sole. Dovettero portarlo all'ospedale e lì lo guarirono in maniera assai semplice, come si usava una volta, senza tante complicazioni scientifiche, agitandolo fortemente, come si fa con le bottiglie. Il caldo e il freddo che aveva dentro si mischiarono, e dopo un quarto d'ora tutto era tornato normale. Ma l'episodio è rimasto storico a San Severino Marche dove da secoli non avviene mai nulla d'importante, e il fatto viene raccontato anche nelle scuole.

Per riposare veramente bisogna villeggiare appunto in questi piccoli centri dove non avviene mai nulla e i capistazione sono sempre in ordine e cortesi. Dalla stazione alla piazza c'è un viale d'oleandri, brevissimo, ma le due file d'oleandri non sono parallele, bensì convergenti, così che per un fenomeno di prospettiva il viale sembra lungo e i villeggianti, perciò, prendono la carrozza. San Severino ha dieci carrozze con sopra una candida tenda ornata di nappe che respinge i raggi del sole. E' bianco anche il cappuccio con i buchi per le orecchie portato dai cavalli. I cocchieri sono di un'abilità straordinaria. Fingono di frustare il cavallo e di aizzarlo con acuti gridi di incitamento, ed il quadrupede, perfettamente addestrato, fa un gran rumore con gli zoccoli per dar l'idea d'una velocità fantastica, mentre in realtà va pianissimo, impiegando un buon quarto d'ora a percorrere i cinquanta metri del viale. E' stata un'idea del capostazione. Gli oleandri sono bellissimi, di vari colori. Dalla piazza si diramano, in salita e in discesa, vie strette e freschissime con nobili palazzetti e muri di orti dai quali si drizzano gli stessi girasoli delle siepi lungo le strade che portano a San Severino. Attraverso le persiane sempre chiuse si può curiosare senza essere visti, e questo — come il continuo dormicchiare alternato a piccoli sorsi di sciroppo d'orzo allungato con l'acqua e rinvigorito con alcune gocce di anice forte — è uno dei più grandi piaceri della vita.

Perciò si viene così volentieri a San Severino, perciò la piccola stazione è sempre così affollata, e per aspettare le carrozze che sono lì, a cinquanta metri, ma sembrano lontanissime, si fa una così lunga fila.

C'è una San Severino bassa, e una alta, sulla cima d'un colle, con una chiesa, una torre e un belvedere da cui si può ammirare press'a poco lo stesso mare di colline che nella non lontana Recanati ispirò al Leopardi i versi dell'Infinito, ma nessuno ci va. Riposo, silenzio, dormire, queste sono le attrattive di San Severino, questi sono, a chiunque arrivi, i consigli del capostazione. « Non pensi a nulla, non cerchi di divertirsi, dorma molto, esca con il cappotto sotto il braccio se vuol passare dalla parte calda a quella fredda, le sembrerà di trovarsi in alta montagna, mentre San Severino non è che a trecentoventicinque metri sul livello del mare, e se proprio vuole andare a vedere la Madonna della pace del Pinturicchio vada pure — perché qui a San Severino non si impedisce nulla a nessuno — ma senza farsi troppe illusioni.

Questa Madonna della pace dev'essere un gran bel quadro, perché tutti i manuali di storia dell'arte ne parlano diffusamente, e perché si trovi qui a San Severino non c'è neppure da domandarselo, è la cosa più naturale del mondo, essendo San Severino il paese della pace, ma vederlo è impossibile. Non si trova in una cappella del Duomo, ma in sacrestia, e le chiavi le ha il sacrestano, il quale laggiù, in piazza, un po' al sole un po' all'ombra, e a differenza di tutti gli altri alterna il sonno con alti bicchieri di anice forte addolcito con qualche goccia di sciroppo d'orzo. Entri in chiesa, chiedi di lui, viene una suora. « Non c'è. Può darsi che ritorni, ma è difficile ». Non torna. Torna, ma a notte alta, cantando, la chiesa rimbomba tutta, la Madonna della pace sospira e perdona.

La suora è piccolina, non le si vedono i piedi, sembra scivoli come una bambola meccanica. « Se vuol vedere qualcosa, guardi dal buco della serratura ». I buchi della serratura delle sacrestie sono larghi. Si vedono molte cose. I santi in adorazione, una palma, una collina coi cipressi, un lembo di cielo con un piccolo angelo che passa come una rondine.

Si guarda, si guarda, e il sacrestano non torna mai. « Grazie, suora ». L'obolo per la chiesa, e si torna giù, nella piazza, con quel confine tra il sole e l'ombra, da una parte signori col cappotto, dall'altra si dorme sull'orzata con anice, il sacrestano sull'anice con orzo, il capostazione si frega le mani, felice, quest'anno più di mille villeggianti, dormono tutti, i cocchieri fingono di frustare i cavalli, l'anno prossimo le due file di oleandri verranno messe ancora più convergenti, intorno la campagna marchigiana arde di sole e di girasoli, le cicale impazziscono, le viti non sono a filari o a festoni, ma ad albero, i grappoli già quasi maturi pendono pesanti come pere.

MOSCA

nuova, incredibile offerta di "Selezione,,

UN FONOGRAFO STEREOFONICO

PIU' 10 GRANDI DISCHI STEREO

"Motivi celebri di tutto il mondo"

A MENO DI META' PREZZO

Non lasciatevi sfuggire questa strabiliante occasione: si tratta del famoso fonografo stereofonico "Reader's Digest" a due altoparlanti e di 10 grandi dischi stereo RCA con i motivi più cari della musica di tutto il mondo. Chiedete subito - per ogni ulteriore informazione e **senza alcun impegno da parte vostra** - l'opuscolo illustrativo che vi giungerà assieme all'eccezionale buono sconto. Basterà riempire il tagliando in calce a inviarlo a "Selezione dal Reader's Digest," Via Moscova 40 - Milano

Inviatemi l'opuscolo "Fonografo e Motivi Celebri" con il relativo buono sconto

Cognome _____
(stampatello per favore)

Nome _____

Via _____

Città _____ (provincia) _____

A 28c1

Come ci vede la stampa

Il Piano Decennale non basta. Questo motivo ricorrente nei commenti della stampa è stato ripreso recentemente da « 24 Ore » in un articolo dedicato al confronto tra le esigenze effettive della rete ferroviaria e gli investimenti previsti nel decennio. La spesa di 1500 miliardi è certo notevole, ma le opere necessarie per riportare l'esercizio e il materiale a uno stato di piena efficienza e adeguarli al volume crescente dei traffici, richiederebbero stanziamenti superiori e più concentrati nel tempo. Secondo il quotidiano la necessità di aumentare gli stanziamenti appare urgente specialmente per il materiale rotabile. Non è possibile, ad esempio, pensare di riportare in equilibrio il parco vetture, quando il Piano prevede la costruzione di un numero di carrozze di poco superiore a quello delle vetture di legno tutte da sostituire.

Gli stessi concetti ha svolto a più riprese il « Corriere della Sera » occupandosi in particolare del parco ferroviario. Le 1650 nuove carrozze viaggiatori saranno insufficienti non solo per le necessità eccezionali che si registrano durante le « punte di traffico », ma anche per le esigenze normali, tanto più che le previsioni formulate dagli stessi esperti delle F.S. danno per certo un notevole aumento del traffico viaggiatori entro il 1970. D'altra parte la consegna del materiale rotabile risulta troppo diluita nel tempo e già ora si avverte un certo squilibrio tra gli impegni di lavoro delle industrie del Sud e quelle del Nord: le prime sono scarsamente attrezzate o in via di rodaggio, le seconde hanno già esaurito le commesse e non prevedono con le prossime forniture una piena utilizzazione della loro capacità produttiva.

Tra le soluzioni possibili la più logica sarebbe, secondo il giornale, quella che propone di concentrare nel primo quinquennio l'intero stanziamento di 1500 miliardi o quanto meno di trasferire nella prima fase tutto il programma relativo al materiale rotabile, rimandando al secondo quinquennio le opere di riclassamento e di rinnovo degli impianti fissi. Questa soluzione, per essere concretata, presuppone la modifica della legge del Piano, anche per quanto riguarda la ripartizione in quote delle forniture tra le industrie del Sud e del Nord.

Non è questa la sede per esprimere un giudizio sulla proposta, tuttavia non ci sembra utile postulare un rinvio delle opere di riclassamento e di potenziamento, poiché queste opere sono necessarie per la creazione delle condizioni per una migliore utilizzazione del materiale rotabile. Al Convegno delle Comunicazioni di Genova — come ha riferito « Il Globo » — il dr. Santoni-Rugiu nella sua relazione ha tra l'altro affermato che con l'aumento delle velocità commerciali (prima conseguenza dei lavori di ammodernamento agli impianti fissi), se appena riusciamo ad ottenere una riduzione del ciclo di un 10 per cento su un parco di 120 mila carri, è come se avessimo a disposizione 13.200 carri in più, risparmiando 58 miliardi di lire e 2 anni di lavoro. Lo stesso discorso, riteniamo sia valido per le vetture ferroviarie.

Più convincente appare — anche perché non tocca la funzione di sostegno del Piano nei confronti dell'economia del Mezzogiorno — la seconda proposta formulata dal « Corriere della Sera »: quella di uno stanziamento integrativo al di fuori dei 1500 miliardi, che riguardi tutti i settori di intervento e che tenga conto, oltre che delle esigenze effettive del sistema ferroviario, anche della lievitazione dei costi, che già ora costringe a continui aggiornamenti dei preventivi di spesa e che rende difficili — come ha ricordato il « Giornale d'Italia » occupandosi del ritmo dei lavori sulla linea Battipaglia-Reggio Calabria — i rapporti con le imprese appaltatrici dei lavori. In Calabria (ma il fenomeno si registra un po' dappertutto) il continuo aumento dei prezzi della mano d'opera e dei materiali — riferisce il giornale — rende difficile l'aggiudicazione dei lavori, ma anche dopo gli appalti si verificano ritardi nell'esecuzione delle opere, poiché in molti casi sono necessarie integrazioni delle somme già stanziate. In questa situazione il programma di investimenti è destinato a deteriorarsi nella sua entità, e questo è un altro motivo che rende necessari la revisione e l'aggiornamento del Piano Decennale.

Renato MATTONE

Cambi di residenza...

559) Assistente Principale di Stazione, Domenico Neri, stazione di Pizzo (Reggio Calabria), abilitato tutti servizi ed utilizzato permanentemente al movimento, cambierebbe con movimentista o gestionista biglietti o merci, Compartimenti Genova, Firenze o Roma. Lascia alloggio 4 vani e, possibilmente, ne chiede altro. Scrivere: stazione F.S. Pizzo (Catanzaro).

560) Assistente di Stazione, Vincenzo Cracco, stazione Milano Centrale, cambierebbe con altro Agente di qualsiasi Compartimento, esclusa Italia settentrionale e isole. Scrivere: Segreteria Grande Velocità-Stazione Milano Centrale.

561) Manovale Movimento, Gino Di Napoli, stazione Torino Porta Nuova, cambierebbe con p.g. Compartimento Napoli. Non lascia nè chiede alloggio. Scrivere: Segreteria Stazione Torino Porta Nuova Torino.

562) Manovale Leo Grasselli, Magazzino Approvvigionamenti Milano Greco, cambierebbe con p.g. del Servizio Materiale e Trazione presso Compartimento di Bologna. Non lascia alloggio aziendale e non ne chiede. Scrivere: presso Mattione, via Settembrini, 35 - Milano.

563) Cantoniere l.p. Eugenio Talliaro, 24° Tronco Lavori Trofarello (Torino), cambierebbe con p.g. Compartimento Roma, possibilmente Roma loco. Non lascia nè chiede alloggio. Scrivere: presso Sorvegliante Linea 24° Tronco Stazione Trofarello (Torino).

564) Operaio Armamento, Angelo Gardina, Stazione Priolo (Siracusa), cambierebbe con p.g. o Cantoniere seguenti Compartimenti, in ordine preferenziale: Torino, Milano Venezia, Bologna, Ancona, Roma, Genova o Verona. Lascia alloggio 4 vani, con luce e acqua in casa, sito a 800 metri dal paese zona industriale). Scrivere: Stazione F.S. Priolo (Siracusa).

565) Segretario, Giovanni Scurdia, Deposito Locomotive Torino, dipendente Servizio Trazione, cambierebbe con p.g. o anche inferiore residente Roma. Non lascia e non chiede alloggio. Scrivere: presso Manenti, Corso Ferrara, 33/A Torino.

566) Cantoniere, Valerano Bartolino, 5° Tronco Milano Greco Pirelli, cambierebbe con p.g. Compartimenti Roma o Firenze, possibilmente tratta Firenze-Roma. Non lascia nè chiede alloggio. Scrivere: presso Sorvegliante 5° Tronco Stazione Milano Greco Pirelli.

567) Cantoniere, Eliseo Gambini, 46° Tronco Lavori Carmagnola (Torino), cambierebbe con p.g. Compartimento Firenze, preferibilmente tratta Pisa-Massa o Pisa-Firenze. Lascia alloggio F.S. 3 vani a 1.000 metri stazione e, possibilmente, ne chiede altro. Scrivere: Casello F.S. n. 4 - Carmagnola (Torino).

568) Cantoniere, Vico Sarani, 4° Tronco Bardonecchia (Torino), linea Torino-Modane, cambierebbe con p.g. od Operaio Armamento Compartimenti Roma, Ancona. Lascia e chiede alloggio (possibilmente). Scrivere: Via Sommeiller, 29 - Bardonecchia (Torino).

569) Cantoniere Giuseppe Allegri, 4° Tronco Bardonecchia (Torino), cambierebbe con p.g. od Operaio Armamento Compartimenti Verona, possibilmente linea Verona-Bolzano-Brennero. Lascia e non chiede alloggio. Scrivere: Via Sommeiller, 35 - Bardonecchia (Torino).

IL BILANCIO PREVENTIVO 1963-64

L'Enpas sta fronteggiando per la gestione assistenza sanitaria un disavanzo economico di 14.933.474.000 di lire, destinato a salire nei prossimi anni ove non interverranno, da parte del Governo, le misure più volte sollecitate, atte a contenerlo. Proprio a causa di tale disavanzo l'Ente non ha potuto attuare quel complesso di provvedimenti migliorativi già deliberati, fin dal luglio 1962, dal Consiglio di Amministrazione e da noi illustrati su queste pagine nel numero di febbraio.

Per far fronte alle esigenze erogative dell'esercizio in corso, è previsto un ricorso alla gestione previdenziale: ciò significa che sono esaurite le disponibilità della riserva della gestione sanitaria.

Il disavanzo in questione, si noti, si riferisce all'attuale standard assistenziale: quindi, se si dovrà attuare la serie di miglioramenti erogativi già proposta ed approvata dal Consiglio di Amministrazione dell'Ente, come ad esempio aumento delle tariffe medico-chirurgiche ed ospedaliere e per le prestazioni protesiche specie ai pensionati, il deficit della gestione per il prossimo esercizio si aggirerà sui 20 miliardi.

Di tale allarmante situazione l'Ente si è fatto portavoce presso i vari Organi governativi, cui è stata fatta presente, soprattutto, la necessità di riformare opportunamente il sistema contributivo che regola il finanziamento della gestione.

Tale sistema si è rivelato insufficiente, soprattutto perché solo una parte dello stipendio dei pubblici dipendenti è soggetta alla detrazione percentuale per contributi assistenziali e previdenziali; per assicurare il conseguimento dei fini istituzionali, l'Ente ritiene, infatti, necessario ripristinare la imposizione contributiva su tutti gli emolumenti comunque concorrenti a formare la retribuzione mensile del personale statale. Si attuerebbe in tal modo, afferma il Direttore Generale dell'Ente, « quel necessario principio di equità fra i vari settori del lavoro sia pubblico statale che privato e pubblico non statale, eliminando, così, tanto l'appiattimento attuale della riduzione all'80% quanto la esclusione delle indennità integrative accessorie.

Alla situazione deficitaria risalente, ormai, ad alcuni anni, si contrappone il continuo aumento dei costi erogativi sicché l'Ente si è trovato, via, via, di fronte ad un graduale processo depauperativo.

Il bilancio relativo alla gestione sanitaria, per l'esercizio finanziario 1963-'64, prevede, come abbiamo detto, un disavanzo economico di circa 14.933.474.000 lire con entrate effettive per lire 63.853 milioni e uscite per lire 78.786 milioni. Confrontando questi dati con quelli del passato esercizio si nota un aumento delle entrate — dovuto essenzialmente all'incremento del numero dei contribuenti — del 4-5% circa 2.856 milioni, contro un aumento di spesa di 5.242 milioni di lire.

Si ritiene che il miglioramento delle prestazioni facoltative protesiche previsto per il corrente esercizio comporterà un aumento di spesa di circa due miliardi; si avrà così un ulteriore aumento del disavanzo che imporrà il ricorso, a titolo di anticipazione, alla gestione fondo di previdenza per la somma complessiva di circa 15.882 milioni.

Per quanto riguarda le spese generali, che gravano proporzionalmente su tutte e quattro le gestioni, l'Ente prevede di sostenere nell'esercizio in corso spese per 15 miliardi e 466 milioni di cui il 90% circa riferibili al personale ed il rimanente 10% alle altre spese di amministrazione.

Si nota in proposito un aumento per spese generali di 2.516 milioni rispetto al precedente esercizio e ciò per miglioramenti economici ai dipendenti amministrativi e sanitari dell'Ente; nonché per maggiori oneri previdenziali.

Questi, gli elementi del bilancio preventivo dell'Ente relativi alla gestione sanitaria, quella che, fondamentalmente, ci interessa.

Per quanto riguarda i problemi previdenziali, infatti, noi abbiamo la nostra organizzazione particolare che fa capo all'Opera di Previdenza F.S.

Lorenzo MAISANO

La Vie du Rail vi presenta **le sue edizioni per il 1964**

ALMANACH DU RAIL

articoli ferroviari istruttivi e avvincenti
giochi, disegni umoristici, etc...
un concorso dotato di numerosi premi
una carta di tutte le linee della S.N.C.F.
elettrificate, in corso di elettrificazione
e a trazione diesel
ed un regalo di
6 cartoline per Natale e Capo d'anno
12 cartoline ferroviarie a colori
Franco di porto: 512 lire

AGENDA FERROVIARIA TASCABILE

Edizione di lusso,
con copertina di pelle nera:
contiene anche un atlante
con 32 pagine a colori
Franco di porto: 687 lire

Per l'acquisto delle due edizioni versare, con vaglia internazionale, sul CCP Editions NM 2518-74 PARIS, il prezzo corrispondente.

ANTONIO SBARDELLA
PERSONAGGIO DELLA DOMENICA

Ormai è uno degli arbitri di Divisione Nazionale più apprezzati, dirige incontri come Milan-Inter per la Coppa dei Campioni e Malta-Turchia per i Giuochi del Mediterraneo. Un medaglione della « rosea » lo definisce « un esponente della *nouvelle vague* arbitrale », ne scrivono profili, gli fanno interviste, gli assegnano due Premi Gazzetta (riservati agli arbitri maggiormente distintisi in una stagione calcistica) e per giunta consecutivi: 1961 e 1962. Antonio Sbardella, in breve, fa parte della schiera di ferrovieri che coltivando con grande forza di volontà un'« altra » passione hanno scalato il muro della notorietà nazionale, guadagnandosi onori e responsabilità di protagonisti.

La mattina lo si può trovare, «Pozzo» alla mano, a predisporre itinerari turistici per i viaggiatori stranieri oppure impegnato in lavori di controllo delle numerose attività dell'Ufficio Centrale del D.L.F., dov'è segretario coadiutore capo. Il pomeriggio, eccolo uscire di casa dando la mano alla sua bambina di tredici anni, che a detta degli esperti è una grande promessa dell'atletica leggera. Salgono in macchina e via sulla Cristoforo Colombo verso il campo della « Stella Polare » di Ostia. « E' qui », dice Sbardella, « che avviene il mio relax. E' il momento più bello della giornata». Si mettono in tuta, padre e figlia: lui fa « footing », scatti e flessioni, mentre la bambina con un allenamento scrupoloso accumula e consolida le speranze di un meraviglioso futuro di campionessa.

C'è però un problema che amareggia Sbardella. A volte gli è difficile poter conciliare le esigenze di lavoro con le designazioni della Lega e quindi con la sua carriera arbitrale. Per giungere alla fine del campionato, ha dovuto inoltrare una domanda di cinque giorni di permesso straordinario senza paga. Mentre gli altri possono godersi le vacanze, lui no: d'estate, e son diversi anni che gli va così, è costretto a lavorare perché, tra una partita di campionato e una trasferta all'estero, ha consumato tutto il congedo. E pensa alla fortuna di certi suoi colleghi, come Francescon di Padova, al quale la Previdenza Sociale, dov'è impiegato, concede quindici giorni di congedo esclusivo per arbitrare; o Adami di Roma, che lavora al Ministero del Turismo e dello Spettacolo e al quale lo stesso Ministro ha voluto si concedessero le facilitazioni necessarie per consentirgli di svolgere in piena tranquillità di animo la sua carriera arbitrale. Comunque, i due aspetti della personalità di Sbardella non si possono ormai più scindere: egli è l'arbitro-ferroviere o il ferroviere-arbitro secondo il gusto o l'estrazione di chi ne parla.

Entrato in ferrovia molto giovane, si sentiva nato per il calcio, questo sport che riassume l'istinto umano alla lotta, allo sforzo fisico convogliato dall'intelligenza verso la vittoria (come in una recente intervista ha ben visto Jonesco, che di emblemi se ne intende). Perciò continuò a praticarlo nello stesso ambito del Dopolavoro Ferroviario. Ma un incidente di gioco, d'un tratto lo bloccò. Al Servizio Sanitario, dove si era recato per accertamenti, ebbe la ventura di conoscere due funzionari, Prandi e Scalise, che lo curarono e, arbitri essi stessi, lo invogliarono alla carriera arbitrale senza tuttavia nascondergli alcuna difficoltà, insistendo sulla severità che si deve esercitare soprattutto verso se stessi, sulla continua tensione morale che accompagna ogni fatica e in definitiva sulla difficile conquista del «distacco» da simpatie e risentimenti perché l'arbitro è un vero e proprio giudice portato sul campo di gioco. Sbardella ne rimase affascinato.

S'iscrisse subito al corso della Sezione Arbitri di Roma. Dopo un anno, cominciò a « farsi le ossa » arbitrando nel campionato ragazzi. Poi salì alle categorie regionali. I quattro anni di IV Serie furono il vero banco di prova. Di fronte ai difficili pubblici della provincia egli capì perché Prandi e Scalise avessero tanto insistito sulla formazione morale dell'arbitro e mettendone a frutto consigli e insegnamenti, poté affrontare e risolvere con polso fermo situazioni che avrebbero potuto essere addirittura pericolose. Nel 1958 arbitrò in Serie C ed ecco, un anno dopo, la più grossa emozione della sua carriera: l'esordio in Serie A.

« Si giocava Fiorentina-Atalanta al Comunale di Firenze », ricorda Sbardella. « Entrando in campo pensavo che quel giorno cominciava veramente la mia carriera. Tutto quello che avevo fatto in passato era stata scuola, dura e necessaria scuola, ma il vero punto di partenza era questo Sentivo gravarmi sulle spalle la tradizione degli arbitri-ferrovieri, come Galeati di Bologna che fu uno dei pochi arbitri italiani a essere chiamato a due campionati del mondo o Ciamberlini di Genova e Tassinari e Pizziolo di Firenze e tanti altri che avevano non solo onorato lo sport, ma anche dato lustro alla nostra Azienda ». E da allora egli è andato avanti così, con gli occhi fissi a questi esempi: i suoi « classici », di cui sempre parla ammirato

Un arbitro, ci spiega, non balza in primo piano perché le circostanze lo hanno voluto: la sua carriera si svolge sul filo dell'irreprensibilità morale, dentro e fuori lo stadio, investe tutta la sua personalità. Se emerge, è perché, esiste una confluenza di giudizi positivi sul suo operato. Ad ogni gara c'è tra il pubblico un commissario della Lega in incognito che osserva e stila il suo rapporto. Nel corso della settimana l'arbitro riceve una lettera dalla Lega in cui ogni sua decisione presa sul campo, scrupolosamente annotata, viene approvata o disapprovata: un vero e proprio giudizio sul giudice. E' sulla base di queste « pagelle » che la carriera progredisce.

Il margine d'errore di una decisione arbitrale è notevole, perché il giudizio è pur sempre soggettivo e la volontà d'essere imparziali ha nell'imponderabile il suo limite. Dattilo e Bernardi, che ormai siedono sull'Olimpo, dicono che per essere perfetto un arbitro deve commettere « soltanto » dai cinque ai dieci errori di valutazione in una gara. Ma il grosso pubblico non ammette sfumature del genere.

Nel campionato scorso, arbitrando più d'una trentina di gare tra Serie A e Serie B, Sbardella non ha mai espulso giocatori né concesso un solo rigore. Il riferimento a Dattilo, famoso ai suoi tempi per non voler concedere rigori, è di prammatica. Ma Sbardella rifiuta certi miti. « Non credo che Dattilo l'avesse per principio, cioé per creare o favorire un suo « mito ». Sono le circostanze a determinare l'espulsione di un giocatore o la concessione di un *penalty*. Se io intravedo la possibilità del gioco duro o « cattivo» da parte d'un giocatore, gli corro vicino e l'avverto che alla prossima che fa si va a rivestire. E l'avvertimento è quasi sempre salutare. Ricordo un episodio, che poi è il più burrascoso della mia carriera, di quando arbitrai in IV Serie la partita Turris-Reggina. Nel giro di pochi minuti, e proprio perché le circostanze me lo avevano imposto, dovetti espellere l'uno dopo l'altro quattro giocatori della Turris. Sentivo alle mie spalle i primi sinistri scricchiolii della rete di recinzione, ma decisi di non farci caso. Il campo era diventato una bolgia. L'ala destra della Turris commise un'ennesima scorrettezza e al mio accorrere, il giocatore si scatenò contro di me unendo alle offese verbali un gesto sconcio. A cacciarlo fuori, sarebbe stato il quinto della serie. Ma non c'era alternativa, la stessa dignità dell'arbitro era in gioco: e non ebbi esitazioni. In un secondo fui circondato da un branco di energumeni, pronti a « fare giustizia». Sì, lo riconosco, dovetti correre... mi trasformai in un cestista di fama mondiale e raggiunsi gli spogliatoi tra il lancio di bottigliette, di sassi... Rientrai a Roma a tarda notte, dopo essere stato assediato per ore. Ma questo episodio non ha influito sulla mia strenua volontà di essere un arbitro onesto. Mi sono comportato sempre così, senza temere le reazioni altrui. Vale a dire che mi son sempre appellato alla mia coscienza ».

Fausto CINCOTTI

31 dicembre 1961, Juventus-Padova 4-0. Arbitra Antonio Sbardella.

AL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Il Consiglio di Amministrazione delle Ferrovie dello Stato nelle riunioni dello scorso mese, ha deliberato l'effettuazione di numerosi lavori ed ha approvato molteplici forniture di mezzi e materiali per un importo complessivo di oltre 6 miliardi e 900 milioni.

Da segnalare: — l'impianto di apparati centrali elettrici nelle stazioni di Lugo, Russi e Godo della linea Castelbolognese-Ravenna e sistemazione dei passaggi a livello esistenti nella linea stessa;

— la sistemazione degli impianti elettrici della stazione di Pontebba;

— il potenziamento degli impianti di armamento delle stazioni di Modena e di Bologna Ravone;

— il completamento del nuovo fascio merci della stazione di Milano P. Garibaldi;

— la sistemazione di alcuni sottovia della linea Firenze-Pisa;

— la costruzione di un fabbricato ad uso dormitorio per il personale viaggiante e di macchina nella stazione di Bardonecchia;

— la costruzione di 6 fabbricati per complessivi 42 alloggi, dei quali 16 a Narni e 26 a Terni;

— la sistemazione delle stazioni delle linee Milano-Mortara, Bergamo-Rovato e Ponte San Pietro-Seregno;

— la sistemazione degli impianti elettrici di illuminazione e forza motrice nelle stazioni della linea Bolzano-Brennero;

— la sistemazione degli impianti di protezione e di chiusura di numerosi passaggi a livello della linea Pescara-Sulmona;

— la costruzione di 34 fabbricati per complessivi 363 alloggi a Osimo, Portorecanati, Civitanova Marche, S. Benedetto del Tronto, Tarvisio Centrale, Firenze, Campoleone, Sezze Romano, Tivoli, Bagni di Tivoli, Orte, Taranto, Imola, Rimini, Faenza, Falconara, Torre dei Passeri e Verona S. Lucia.

PROVVEDIMENTI A FAVORE DEL PERSONALE

— **Costruzione** di 7 fabbricati per complessivi 94 alloggi a Napoli Smistamento, Genova, Rivarolo, S. Quirico, Carrara Avenza e a Massa Centro;

— **Assunzione** di un'ulteriore aliquota di 560 candidati riusciti idonei oltre i vincitori del concorso a posti di Cantoniere in prova.

TRATTENUTA PER COSTRUZIONE ALLOGGI

L'art. 1° della legge 1° febbraio 1963, n. 60, concernente la liquidazione del patrimonio edilizio della Gestione INA-Casa e la istituzione di un programma decennale di costruzione di alloggi per lavoratori, per il finanziamento di tale programma stabilisce, con effetto dal 1° aprile 1963, tra l'altro, un contributo, a carico di ciascun dipendente, pari allo 0,35% della retribuzione mensile.

Ora, il Ministero del Tesoro ha fatto conoscere che il regolamento della legge preciserà che la base imponibile per il calcolo di tale contributo è pari all'80% degli importi lordi dello stipendio delle quote di aggiunta di famiglia e della tredicesima mensilità, come per il contributo 2% relativo all'assistenza sanitaria ENPAS.

Pertanto, a partire dal mese di agosto viene praticata nei confronti di tutto il personale (compresi gli Assuntori, i Coadiutori e gli incaricati) la ritenuta del 0,35% sull'importo lordo dello stipendio e delle quote di aggiunta di famiglia, nonché sull'importo lordo della tredicesima mensilità, a favore della Gestione case per lavoratori.

Si procederà altresì, con effetto dal 1° aprile 1963, al conguaglio tra la ritenuta INA-Casa e quella stabilita a favore della nuova Gestione (Circ. P.3.2.1/120532 del 30.7.63).

LIMITI DI ETA' DELLE PERSONE DI SERVIZIO

In relazione a quesiti pervenuti circa i limiti minimi e massimi di età della persona di servizio agli effetti della sua iscrizione sullo stato di famiglia del dipendente e del rilascio delle concessioni gratuite di viaggio, l'Azienda, sentito il Ministero del Lavoro e della Previdenza Sociale, chiarisce quanto appresso:

IL 14° anno di età è il limite minimo posto dalle disposizioni di legge sul lavoro delle donne e dei fanciulli: **nessun limite massimo di età** è posto invece dalla vigente legislazione per la tutela del lavoro domestico.

In armonia con tali disposizioni, resta stabilito che il limite di età anche agli effetti del rilascio delle concessioni di viaggio, è di 14 anni compiuti. Non è prescritta invece l'osservanza di un limite massimo di età.

Si coglie poi l'occasione per precisare che anche per la così detta « parente domestica », è da osservarsi lo stesso limite minimo di età (14 anni compiuti).

Quanto al limite massimo, resta confermato, per la « parente -domestica », quello già stabilito dal paragr. 7 delle « Norme sulle concessioni di viaggio »: **65 anni** di età se trattasi di prima iscrizione; **anni 70** se trattasi di rinnovo della iscrizione stessa (Circ. AG. 3.2./7510/1) del 24 luglio 1963).

MIGLIORAMENTO DEL TRATTAMENTO DI QUIESCENZA

Con la Legge n. 1315 del 27/9/1963 è stata disposta la concessione di una integrazione temporanea mensile al personale statale in quiescenza.

L'integrazione medesima è dovuta, in particolare ai titolari di pensioni ordinarie o di assegni vitalizi temporanei o rinnovabili diretti, indiretti o di riversibilità, sia normali che privilegiati, già liquidati o da liquidarsi a carico dello Stato, del Fondo Pensioni delle F.S. e del Fondo di Previdenza per gli Assuntori, nonché ai titolari di pensioni o di assegni graziali vitalizi, temporanei anche se rinnovabili, liquidati o da liquidarsi a carico dello Stato e dell'Amministrazione ferroviaria secondo le norme del cessato regime austro-ungarico.

L'integrazione temporanea è pari al 30 per cento dell'importo mensile lordo della sola pensione o dell'assegno — ad esclusione quindi, di tutti gli altri eventuali assegni.

La citata integrazione, soggetta alla ritenuta a favore dell'Ente Nazionale di Previdenza e Assistenza ed alle ritenute erariali previste dalle norme in vigore, compresa l'imposta di bollo:

a) - non è cedibile, né pignorabile, né sequestrabile e non va computata ai fini della determinazione dell'importo della 13ª mensilità;

b) - non va computata ai fini di quanto disposto dagli art. 2, ultimo comma, e 3, ultimo comma del D.L.L. 21.11.1946 n. 722 e successive modificazioni, dall'art. 2, secondo comma, del D.L.C.P.S. 27.11.1947 n. 1331 e successive modificazioni, nonché dell'articolo 7 della Legge 10.2.1962 n. 66;

c) - non va computata, altresì, per la determinazione del limite del reddito di L. 720.000 agli effetti della Legge 9.11.1961, n. 1240;

d) - è dovuta, sulle singole pensioni, ai titolari di più pensioni e compete ai pensionati che prestano opera retribuita sotto qualsiasi forma alle dipendenze dello Stato o di altri Enti pubblici;

e) - compete, altresì ai dipendenti nei cui confronti trova applicazione l'art. 14 della Legge 12.4.1949, modificato dall'articolo 14 della Legge 8.4.1952, n. 212 e va calcolata sull'intera pensione (Circ. N.P. 4.1. C/20200 del 12 ottobre 1963).

ASSISTENZA SANITARIA PER I FIGLI MAGGIORENNI STUDENTI UNIVERSITARI

L'Ente nazionale di previdenza ed assistenza per i dipendenti statali (E.N.P.A.S.), in attesa della emanazione delle occorrenti disposizioni legislative, è stato autorizzato dal Ministero del Lavoro e della Previdenza sociale ad ammettere alla assistenza sanitaria i **figli maggiorenni studenti universitari** del personale in attività di servizio ed in quiescenza, per il quale competano, ai sensi della citata legge, le relative quote di aggiunta di famiglia. (Circ. n. P. 3.2.1/19800 del 2 ottobre 1963).

L'E.N.P.A.S. PER GLI ASSUNTORI A RIPOSO

Con Decreto Interministeriale dell'8.6.1963, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n° 206 del 2.8.1963 e sul Bollettino Ufficiale n. 16 — parte 1ª — del 31.8.1963, è stata estesa l'assistenza sanitaria da parte dell'ENPAS, **con effetto dalla data del 3.8. 1963,** agli Assuntori delle F.S. cessati dal servizio con diritto all'assegno vitalizio nonché ai familiari aventi titolo all'assegno indiretto di riversibilità.

CONDONO DI SANZIONI DISCIPLINARI

E' stato chiesto di conoscere se le disposizioni impartite in ordine al previsto condono delle sanzioni disciplinari per illeciti commessi a tutto l'8/12/1962 siano estensibili agli addebiti per ammanchi di somme dovute al comportamento, non doloso, dell'agente responsabile.

Al riguardo, premesso che gli addebiti mirano a risarcire, sia pure parzialmente, l'Azienda delle passività ad essa arrecate dai propri dipendenti per colpa o negligenza e discendono da una autonoma responsabilità, quella patrimoniale o contabile, dei dipendenti stessi, è stato precisato che, anche in presenza di sanzioni disciplinari condonate, dovrà farsi luogo agli addebiti in questione.

Peraltro, poiché la suaccennata responsabilità patrimoniale o contabile è strettamente connessa con quella disciplinare, la cui sussistenza costituisce il presupposto della prima, resta inteso che non dovrà materialmente procedersi agli addebiti fino a che ai responsabili non verrà formalmente comunicata la conclusione del procedimento disciplinare, comunicazione che, come è noto, è attualmente tenuta in sospeso in ossequio alle disposizioni impartite con il penultimo comma della Circolare n. P.O. 1.1.13400 P. M. 165 1963 del 21/3/1963. (Circ. P.O. 1.2.122952 P.M. 151 bis del 17/8/1963)

ABBONATA PER 60 ANNI

Eccola qui davanti a me: ha 86 anni e ne dimostra 60. In un viso ancora quasi fresco gli occhi brillano vivi d'intelligenza, l'udito pronto, la memoria perfetta. Parla solo in sardo, ma capisce benissimo l'italiano. E' la straordinaria nonnina che vive a Siliqua, un piccolo paesello vicino a Cagliari, e che con notevole intraprendenza ha scritto (ha fatto scrivere, veramente, perché non sa né leggere né scrivere) a Roma per chiedere un premio di fedeltà alle Ferrovie dello Stato. Dal 1902, sì, proprio dal 1902, e sino al 1960 ha avuto un abbonamento ferroviario per la tratta Siliqua-Cagliari.

Si chiama Ena Fidela, ma mi viene irresistibile la tentazione di ribattezzarla Fidela F. S.

Ricorda punto per punto tutta la sua eccezionale esperienza di viaggiatrice abbonata, a cominciare dal lontanissimo 1902, allorché suscitò meraviglia e ilarità presentandosi alla stazione di Siliqua per chiere un abbonamento. Una donna che viaggiava sola e con tanto di abbonamento nella Sardegna degli inizi del secolo era certo un avvenimento inaudito.

Mi dice di aver pagato il suo primo abbonamento 16 lire, più 5 di deposito: in tutto 21 lire. Tra i suoi ricordi ce n'é uno che ancora la turba: quello di un viaggio con l'abbonamento scaduto. — Ero stato ammalata — dice inferverendosi nell'affannosa ricerca di una scusa a tanto « reato » — e l'abbonamento era scaduto il 12 del mese. Il 14 salii in treno e il conduttore che si chiamava... si chiamava... adesso non ricordo il nome, mi disse: « Zia Fidela l'abbonamento è scaduto »! E allora mi fece pagare 315 lire.

Il fatto, vivo nella sua enormità, è rimasto impresso nella sua memoria, come il prestito che il Capostazione di Siliqua dové farle per consentirle di pagare la multa.

Le chiediamo se ha continuato a viaggiare anche durante l'ultima guerra sotto i bombardamenti aerei. Rimase a casa due mesi, precisa, ma rinnovò ugualmente l'abbonamento.

Mi congedo a malincuore dalla cara vecchia nonnina che mi accompagna alla porta e rimane, sorridente, sulla soglia a vedermi partire.

In un'epoca come la nostra in cui si parla del tramonto delle ferrovie, non possiamo non guardare con commossa tenerezza alla nonnina abbonata per 60 anni: grati a lei, per questa prova di alta fedeltà.

A. L.

■ ANCONA

Red. Dr. A. Rosso T. 370

● **La cerimonia della premiazione** dei vincitori del concorso Compartimentale abbellimento delle Stazioni e Impianti ferroviari, si è svolta quest'anno a Senigallia, organizzata dalla Direzione Compartimentale in collaborazione con la locale Azienda Autonoma di Soggiorno e Turismo. Il Sindaco di Senigallia ha porto il saluto agli oltre settanta Capi Impianti intervenuti ed ha espresso la soddisfazione della sua città, prescelta a Sede della significativa manifestazione. Prima della premiazione, l'Ing. Barducci ha rivolto il saluto del Direttore Compartimentale, assente per impegni di servizio, manifestando il compiacimento per i risultati ottenuti.

● **La 1ª Rassegna Compartimentale del Film** a passo ridotto, indetta dal sodalizio Anconitano fra i Dopolavoristi amatori, ha conseguito risultati soddisfacenti. La Commissione giudicatrice ha riconosciuto meritevole di segnalazione e di incoraggiamento 4 lavori: « Cinepresa che passione », del Socio Andrea Fattore del D.L.F. di Ancona; « Notti e Feste » di Lamberto Desantis del D.L.F. di Ancona; « Templi Siciliani » del Dr. Rolando Fusare del D.L.F. di Ancona « Il Cariolo » di Mario Draghi del D.L.F. di Pescara.

● **Dopo 43 anni di servizio** ferroviario ha lasciato l'Azienda per limiti di età il Capo Stazione P/le Aldemiro Marchiseppe dell'Ufficio Dirigenti Centrali di Ancona C/le, festosamente salutato da superiori colleghi ed amici. Auguri fervidi.

● **Cicogna Express** - Maurizio, all'operaio di 1ª classe Giorgio Buda, della Squadra Rialzo di Ancona; Vincenzo, all'Operaio Qual. di 1ª classe Bernardo Trailani del D.L. di Pescara; Marina, al Segretario Sup. Ezio Frittella della Divisione Ragioneria di Ancona; Carlo, all'Operaio d'Armamento Ettore Cereroli del 4º tronco di Ancona; Catia, al Capo Stazione P/le Curio Tenenti della stazione di Jesi; Maria Antonietta, al Capo Gestione di 1ª classe Lino Pizzichini della stazione di Jesi. Felicitazioni ai genitori e auguri vivissimi ai neonati.

■ BARI

Red. Dr. N. Zingarelli T. 302

● **E' stato inaugurato il nuovo Negozio Viveri** « La Provvida » di Brindisi, in piazza Virgilio (rione Commenda). Alla cerimonia erano presenti, col Direttore Compartimentale, Ing. Cossu, molti ferrovieri liberi dal servizio con le famiglie, il Capo Reparto Provvida, Dr. Chimienti, nonchè i Capi delle Divisioni.

● **Hanno lasciato il servizio** perché collocati a riposo: il Macchinista di 1ª classe del D.L. di Bari Cosimo Lo Perfido, il Sorvegliante P/le del 31º Tronco di Taranto Domenico Vigglani; il Capo Deposito di 1ª classe del D.L. di Bari Michele Ranito; il Manovale del D.L. di Foggia Pasquale Di Micco. A tutti il nostro saluto augurale.

● **Marcia nuziale** - Il giovane Nicola Geruzzi, figlio dell'Applicato Capo a.r. Salvatore, già dirigente l'Archivio della Segreteria Compartimentale, ha impalmato, nella Chiesa di S. Giuseppe in Bari, la gentile signorina Liliana Ciritella. Nella Cattedrale di Taranto si sono uniti in matrimonio la gentile signorina Enza Loconsole, figlia del Capo Tecnico Titolare della Squadra Rialzo, e il signor Franco Brancelli. Alle coppie felici, i nostri migliori auguri.

■ BOLOGNA

Red.: Cav. A Sensi T. 3350

● **Enrico Lucchi,** Capo Stazione titolare di Cervia, va a riposo dopo 44 anni di servizio, di cui oltre 25 nella stazione che lascia, ricca di abbellimenti da lui apportati senza misura di tempo e cure. Ma non si è rinchiuso in essa, come troppo spesso accade: rispondendo all'esigenza profonda di curare soprattutto i rapporti umani, egli si è inserito nella vita della città fino ad essere Vice-Sindaco dell'importante centro balneare. Durante il banchetto fatto in suo onore, l'Azienda di soggiorno cervese gli ha donato un orologio d'oro. « Voci » si felicita, beneaugurando anche a nome dei ferrovieri che lo hanno conosciuto e stimato.

NAPOLI. — E' stata allestita la prima Esposizione delle opere dei soci del Circolo Artistico del D.L.F., in una saletta della nuova stazione di Napoli Centrale.

CARMAGNOLA. — La Messa al Campo celebrata dal Cappellano Militare Compartimentale Padre Elia, in occasione della « Festa del Pensionato ».

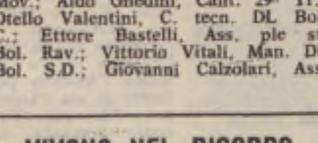
Organizzata dall'A.C.L.I. - Ferrovieri, si è svolto il VII Pellegrinaggio Nazionale a Lourdes. Dopo una permanenza di tre giorni nella cittadina dei Pirenei, nel viaggio di ritorno, è stata fatta una breve sosta a Nizza e a Montecarlo. (Nella foto, i partecipanti sulla scalinata del Santuario di Lourdes).

● **Per il trasloco del proprio presidente**, il Gruppo Fermodellistico Bolognese è ora senza sede; in attesa della nuova sede, il recapito provvisorio è: G.F.B. - C/o Ballarin - via Porrettana, 166 - Casalecchio Di Reno.

● **Un cordiale « bravo »** a Renzo Liverani, Capo Gestione di Bologna C/le, che ha vinto il Premio letterario « Città di Alfonsine » (indetto in occasione della 5ª settimana culturale Alfonsinese), con un racconto sul tempo di guerra, dal titolo « Sfollamento in maschera ».

● **Un saluto affettuoso** a chi è andato a riposo: Macillo Franzoso, C.G. p/le Bol. Rav.; Erio, Canevazzi, Ausil. st. Reggio E.; Umberto Mantovani, C.S. p/le Fiorenzuola, Pietro Costantini, C.S. p/le Piacenza; Mario Mazzi, Coad. Capo Div. Mov.; Aldo Ghedini, Cant. 29ª Tr.; Otello Valentini, C. tecn. DL Bol. C.; Ettore Bastelli, Ass. ple st. Bol. Rav.; Vittorio Vitali, Man. DL Bol. S.D.; Giovanni Calzolari, Ass. st. Modena; Adriano Landi, Man. Mir. Ozzano; Franco Onofri, Man. Ferrara; Mario Frezzotti, C.G. 1ª Bol. Rav.; Odoardo Costa, Segr. Sup. 1ª Div. Mov.; Ubaldo Carroli, C.S. ple C. Bolognese; Augusto Colombarini, C.G. ple Bol. C.; Pietro Cavazzini, C.S. ple DC Bol.; Marino, Lenzarini, Aiut. a.p. Reggio E.; Pietro Roncoletta, Csq. dev. Bol. Rav.; Fausto Guaitoli, Cant. 3ª Tr.; Franco Maestri, Man. Piacenza; Antonio Zanella, C.s. ple Parma; Artemio Ferri, Fren. DPV Piacenza; Corrado Sabbioni, Csq. manovr. Bol. S. Don; Rinaldo Dainese, Dev. Isola della Scala; Gianni Lolli, Op. q. DL Bol Cle., Enrico Suffritti, Ass. st. Modena.

VIVONO NEL RICORDO
CADUTI SUL LAVORO



L'A. Macchinista del Deposito Locomotive di Bari Francesco Simone, mentre manovrava una colonna di carri cisterna carichi di prodotti petroliferi, al Parco Nord di Bari, in seguito ad una esplosione verificatasi nel manufatto dell'oleodotto della Stanic che attraversa il piazzale di manovra, è perito tragicamente. Ai familiari ed in particolare alla vedova ed al figlioletto in tenera età, le sentite condoglianze dei ferrovieri italiani e del nostro giornale.

Il Manovale Clarino Silvestri, della 15.a Zona I E. di Arona, è deceduto in seguito ad infortunio occorsogli nella stazione di Lesa. Ai congiunti le espressioni del nostro cordoglio.

CAGLIARI
Red.: Dr. A. Luchi T. 56673

● **Sono entrati a far parte** della famiglia ferroviaria sarda: l'Aiuto Applicato Salvatorangelo Cao presso la Divisione Movimento, il manovale Gianfranco Daina presso la Stazione di Sant'Anna, il manovale Efisio Maxia presso la Stazione di Decimo e gli operai qualificati Luciano Stagno, Antonello Currelli e Pietro Giordano presso il Deposito Locomotive di Cagliari. Auguri di buon lavoro!

● **Molto festeggiati da superiori**, colleghi ed amici hanno lasciato la nostra Azienda per limiti d'età e di servizio il Macchinista 1ª cl. Damiano Serru del D.L. di Cagliari e il Capo Tecnico Mario Loi del D.L. di Sassari. - Ai neo pensionati il nostro augurio di lunga e serena quiescenza.

FIRENZE
(Dal Servizio Mat.le e Trazione)
Red.: Cav. G. Giuliattini T. 3407

● **Per limiti di età e di servizio** sono stati recentemente collocati a riposo l'Aiuto Applicato Arrigo Fantacci e l'Aiutante Mario Piaggi, entrambi addetti da molti anni alla Biblioteca del nostro Servizio. Ambedue gli agenti sono stati festeggiati dai colleghi e amici, ed hanno ricevuto oggetti ricordo. I nostri migliori auguri.

● **Marcia nuziale** - Per il Segretario Tecnico Capo p.i. Renato Di Vincenzi dell'Ufficio VI° del Servizio Materiale e Trazione e per la gentile signorina Anna Gori: felicitazioni ed auguri.

● **Cicogna Express** - E' arrivata Paola ad allietare la casa del Coadiutore Tecnico Capo Renato Giua. Rallegramenti ai genitori e auguri alla neonata.

(Dagli impianti)
Red.: Dr. A. D'Errico T. 2301

● **Per la sciagura del Vajont**, i ferrovieri fiorentini aderenti alla Conferenza S. Vincenzo de' Paoli, hanno inviato al Direttore Compartimentale di Venezia la somma di L. 140.000 per l'assistenza delle famiglie dei colleghi colpiti dal disastro.

● **In un salone della « città del libro »**, a Pontremoli, ha avuto luogo la premiazione dei titolari degli « impianti fioriti » vincitori dell'annuale concorso compartimentale. Erano presenti l'ing. Cavagnaro, Direttore Compartimentale di Firenze, il professor Lecchini, sindaco di Pontremoli, il dottor Baione, vice prefetto di Massa, i Capi Divisione d'esercizio e rappresentanti della stampa. In apertura della cerimonia ha preso la parola l'ing. Cavagno che, dopo aver espresso al sindaco della città il suo ringraziamento per la cortese ospitalità, ha esternato la gratitudine dell'Azienda alle Camere di Commercio e agli Enti turistici i quali anche quest'anno, hanno contribuito alla valorizzazione dell'iniziativa. Inoltre egli ha manifestato il suo vivo compiacimento ai capi impianto e ai loro collaboratori, mettendo in risalto l'entusiasmo e lo spirito di sacrificio che essi hanno profuso nell'iniziativa per la quale sono stati premiati. Nella circostanza il Direttore Compartimentale ha ricordato i sette ferrovieri caduti nel disastro di Filattiera, avvenuto dieci anni or sono. Successivamente il prof. Lecchini ha rivolto ai convenuti il cordiale saluto della cittadinanza aggiungendo parole di elogio e di augurio per tutti quei ferrovieri che dedicano parte del loro tempo alla cura delle piante e dei giardini al fine di ingentilire l'aspetto delle stazioni e degli impianti. Si è quindi proceduto alla consegna di ventisette medaglie d'oro, ventuno di v e r m e i l, ventisette d'argento e altre di bronzo, nonchè di numerosi oggetti e diplomi di benemerenza. Dopo la premiazione i convenuti hanno effettuato un'escursione al passo della Cisa con la visita al piccolo Santuario della Madonna della Guardia, dove il Cappellano compartimentale, Don Forconi, ha celebrato la S. Messa.

● **Con una simpatica cerimonia**, alla quale è intervenuto il Sindaco, professor La Pira, si è svolta a Firenze la consegna dei premi assegnati dalla Cooperativa di Consumo tra ferrovieri ai figli dei soci e dei dipendenti che hanno riportato le migliori pagelle nello scorso anno scolastico. Al termine della cerimonia, che è avvenuta al cinema « Cavour », i giovani invitati ed i loro familiari hanno assistito alla proiezione di cartoni animati.

● **Sono stati collocati a riposo** per limiti di età: i Capi Stazione Principale Ottorino Ballerini, di Pisa Centrale e Sirio Volpini, di La Spezia Marittima; il Capo Personale Viaggiante Principale Dante Gherardi, di Livorno; il Coadiutore Capo Giotto Busoni, della Divisione Materiale e Trazione; il Capo Squadra della linea Gino Orlandi, di Firenze S.M.N.; il Frenatore Anselmo Minardi, del Deposito Personale Viagg. di Firenze C.M.; il Deviatore Giovanni Pardini, di Viareggio, e l'Operaio qualificato Mario Campolmi, di Arezzo. A tutti auguriamo una lunga e serena quiescenza.

GENOVA
Red.: Geom. A. Battaglia T. 517

● **Sono state consegnate** a 48 famiglie di ferrovieri, le chiavi di altrettanti alloggi costruiti dall'INA Casa in località Coronata, alla periferia di Genova. Alla manifestazione inaugurale hanno preso parte il Direttore Compartimentale, ing. Palladini, il Capo della Divisione Lavori ed altri funzionari; il parroco di Coronata ha benedetto i quattro nuovi fabbricati.

● **Un'interessante gara di bocce** tra ferrovieri si è svolta a Nizza, con la partecipazione di varie squadre rappresentanti alcune nazioni europee. Al Dopolavoro di Genova Rivarolo, che dopo due brillantissime prestazioni delle due squadre in gara ha conquistato un meritato secondo posto, inviamo vivissime congratulazioni.

● **Vivamente festeggiati** hanno lasciato l'Azienda, per limiti d'età, l'Ispettore Pr.le Mario Baraggioli e il Segretario Superiore Lidio Galimberti: ai due neopensionati auguri di bene e di lunga vita.

● **Il Capo treno di 1ª classe** a riposo, Vittorio Lazzari, è stato insignito dell'onorificenza di Cavaliere al merito della Repubblica. All'amico Lazzari, nostro assiduo lettore, le più vive congratulazioni di « Voci ».

● **Marcia nuziale** per Maria Lannunziata e il Manovratore Domenico Papaleo della stazione di Ronco. Alla coppia felice auguri d'ogni bene.

● **Cicogna Express:** Elena al Segretario Tecnico Capo Puntoni p.i. Vinicio; Licena al Segretario Capo Forzano geom. Matteo; Fabrizio al Capo treno 1ª classe Galante Vincenzo. Ai genitori e ai piccoli congratulazioni e auguri.

■ MILANO

Red.: Rag. L. Paina T. 6256

● **L'Ing. Mario Forte,** già Direttore Compartimentale, prima di lasciare l'Azienda ha preso parte a due simpatiche cerimonie. Nella prima, ha proceduto alla premiazione dei vincitori del Concorso per l'abbellimento floreale degli Impianti; nella circostanza è stato fatto segno ad una affettuosa manifestazione di simpatia da parte di folte rappresentanze di ferrovieri milanesi. Nella seconda, presenti il Direttore Generale Dr. Renzetti e tutti i funzionari del Compartimento, l'Ing. Bordoni, Capo della Divisione Movimento, ha rivolto all'Ing. Forte le espressioni di profonda riconoscenza dei Dirigenti milanesi e ha rievocato vivaci episodi della lunga carriera del festeggiato, tratteggiandone poi l'ottimo carattere e la bontà d'animo. Infine, l'Ing. Bordoni, a nome di tutti i funzionari, ha consegnato all'Ing. Forte un prezioso oggetto ricordo. Una rappresentanza degli utenti delle F.S. ha indirizzato poi al festeggiato un saluto riconoscente a mezzo del Rag. Malugani, Direttore della Coop. Portabagagli di Milano C.le. Il Direttore Generale, ha sottolineato infine i tratti essenziali della personalità dell'Ing. Forte, ponendo in particolare l'accento sulla sua calda umanità. « Voci » rinnova al valoroso funzionario gli auguri fervidi di lunga e felice quiescenza.

Salutato festosamente da superiori, colleghi e dipendenti, dopo oltre 40 anni di lavoro ha lasciato l'Azienda, per limiti d'età, il Capo Gestione Superiore Silvio Moretti, in servizio a Milano Centrale. Al neo pensionato, « Anziano della Rotaia », gli auguri affettuosi del nostro giornale

● **A Monza** sono state recentemente consegnate le chiavi a 15 colleghi assegnatari di altrettanti alloggi del piano INA-CASA per dipendenti della nostra Azienda.

● **E' entrato in funzione** il nuovo fabbricato viaggiatori della stazione di Gallarate. Alla cerimonia, cui erano presenti il Direttore Compartimentale e i Capi Divisione, sono intervenuti il Sindaco, l'On. Galli e il Senatore Cansiani. L'edificio, sul cui fronte esterno appare la miniatura di Roma T.ni raccoglie i servizi ferroviari al completo e quelli accessori.

TRADIZIONI NOSTRE

Il Direttore Generale ha conferito il seguente « encomio »:

Al Manovratore Luigi Graziola (443.402): « Il giorno 28-7-1963, nella Stazione di Chiavari, accortosi che una giovane nell'attraversare i binari era rimasta immobilizzata con il tacco di una scarpa tra la rotaia e la traversa mentre sopraggiungeva il treno 1083, si slanciava prontamente in soccorso della predetta, riuscendo, con grave rischio della propria incolumità, a trarla in salvo ».

● **Il Concorso Compartimentale** stazioni fiorite 1963, si è felicemente concluso col seguente esito: 7 Impianti classificati fuori graduatoria (stazioni di Cremona, Gallarate, Sesto Calende, Treviglio, Varenna Esino, Deposito Locomotive Milano Sm, 25° Tronco Lavori Morbegno); 59 Impianti classificati al 1° posto; 45 al 2° e 41 al 3°.

● **Marcia nuziale** per Gianfranco Sommacampagna, Capo Gestione della Divis. Commerciale e del Traffico e per la gentile signorina Paola Milanese; per Nicola Di Jorio, Segretario Tecnico della Divisione Lavori e per la gentile signorina Teresa Annecchione.

■ NAPOLI

Red.: Dr. D. Manganelli T. 3271

● **Per limiti di età** e di servizio hanno lasciato l'Azienda: il Capo Deposito Sup. cav. Vittorio Zanchetta, addetto al 2° Reparto di Napoli Smistamento; il Capo Personale Viagg. Armando Sapere, Titolare del Dep. Pers. Viagg. di Salerno; il Coadiutore Capo Luigi Maiello, dell'Officina di Granili, tutti festosamente salutati dai superiori e dal personale dipendente. Ai tre « Anziani » gli auguri fervidi del nostro giornale.

● **Il Coadiutore Capo** Quirino Stavolone, della Squadra Rialzo di Napoli C.le è stato insignito della Croce di Cavaliere al Merito della Repubblica. I colleghi e gli amici hanno voluto festeggiare il lieto avvenimento, consegnando allo Stavolone la Croce ed una artistica pergamena. Anche i nostri più vivi rallegramenti.

■ REGGIO CALABRIA

Red.: Cav. A. Cremona T. 436

● **Per limiti di età** e di servizio hanno lasciato l'Azienda: il cav. Pietro Mignacca, Capo Stazione Sup., Titolare della Stazione di Villa S.G., il Segretario Sup. di 1ª classe cav. Temistocle Gravina della Divisione Ragioneria; il Capo Personale Viaggiante Superiore cav. Giulio Colucci, del Dep. Pers. Viagg. di Reggio Cal. Ai neo-pensionati sono state tributate calorose manifestazioni di viva simpatia e di riconoscenza da parte dei Superiori, Colleghi e Dipendenti. Ai tre « Anziani della Rotaia » giunga graditu anche il saluto augurale ed effettuoso di « Voci ».

● **Binario Dieci.** Il giovane Alfonso Perrotta figlio del Capo Stazione Sup. comm. Agostino, Titolare della Stazione S. Eufemia Lam., ha conseguito il diploma di Ragioniere. Al neo-diplomato vivissimi rallegramenti.

■ ROMA

(Dai Servizi)

● **Dopo oltre 45 anni** di laboriosa attività presso l'Ufficio IV del Servizio Movimento — «scambio veicoli con l'Estero» — ha lasciato l'Azienda per limiti di età l'Ispettore P.le, cav. Vincenzo Somasca, affettuosamente salutato dai superiori, dai colleghi e dai dipendenti. Funzionario diligente ed appassionato, profondo conoscitore dei numerosi problemi che investivano il suo quotidiano lavoro, il cav. Somasca ha sempre goduto simpatia e stima fra il personale di Villa Patrizi. Il suo esodo dal Servizio Movimento, è stato accolto con profondo rammarico e la dimostrazione di stima e di riconoscenza che ha suscitato la partenza del neo-pensionato ne è la più chiara prova. All'amico cav. Somasca giungano, anche da parte del nostro giornale, gli auguri affettuosi e sinceri di vita lunga, felice e serena.

● **Nella Basilica di S. Lorenzo** fuori le Mura, in Roma, si è celebrato un Ufficio Funebre a suffragio dell'indimenticabile Orazio Paciani del Servizio Ragioneria, nella ricorrenza del 1° Anniversario della sua scomparsa. Colleghi ed amici, hanno partecipato in massa alla mesta cerimonia. (C. L.).

● **Cicogna Express.** L'Applicato Evaristo Antonelli del Servizio Ragioneria è diventato nonno di Paola e di Stefano« Alla gentile Anna Ginardi, figlia del nostro collega e ai

A sinistra: Tullio Tebaldi di Tarvisio ha il cappello e, pare, la vocazione del Capo Stazione. Al centro: Paola Ongoro, di 3 anni, figlia del Capo Stazione Pr.le Ferdinando di Verona Cà di David, sorpresa dall'obiettivo in atteggiamento di « divetta ». A destra: Osvaldo Di Cianni, figlio del Manovratore Riccardo, vorrebbe collaborare col padre.

due vispi gemelli tanti rallegramenti ed auguri. All'amico Antonio Perruca, Ispettore P.le del Servizio Ragioneria, è nata Lucia. Alla mamma signora Leonora e a papà Antonio felicitazioni ed auguri. (C. L.).

● **Binario dieci.** Giovanni Tagliaferri, figlio del dott. Giuseppe, Ispettore Capo Superiore del Servizio Approvvigionamenti, si è laureato con brillantissima votazione in ingegneria chimica, discutendo una interessantissima tesi di impianto per produzione di cellulosa e di annesso impianto per la utilizzazione degli scarichi per la produzione di alcool e di lievito. Relatore il ch.mo prof. Giuseppe Toselli, assistente l'ing. Pastina. All'Ing. Tagliaferri vadano le nostre più vive felicitazioni e l'augurio di una luminosa carriera. (C. C.)

(Dagli Impianti)
Red.: D. Loffredo T. 71290

● **Marcia nuziale.** Nella Chiesa del SS. Nome di Maria, in Roma, il mese scorso si sono uniti in matrimonio Giuseppe Guadagnino, figlio di Vincenzo, infermiere presso lo Ambulatorio F. S. di Roma Tuscolana e la gentile signorina Gina Giusti, nostra collega di Villa Patrizi. Alla coppia felice i nostri rallegramenti ed i miglior auguri.

TORINO
Red.: Dr. R. Marello T. 2089

● **Per limiti di età,** dopo quaranta quattro anni di appartenenza all'Azienda, ha lasciato il servizio il Capo Tecnico Pr.le Michele Cav. Gioia. Il neopensionato, che è stato anche un solerte ed appassionato sindacalista, è stato festeggiato da Superiori, colleghi ed amici con un brindisi di addio e con il dono di una medaglia ricordo. Al Cav. Gioia per auguri fervidi di « Voci ».

● Analoga cerimonia si è svolta presso la Divisione Ragioneria per porgere il saluto di commiato ai Coadiutori Capi Giovanni Bigotti e Giuseppe Boglietti, recentemente collocati a riposo. A tutti « Voci della Rotaia » porge i migliori auguri di lunga e serena quiescenza.

● **Marcia Nuziale.** Manovale Giovanni, delle O.M.R., con la Signorina Luigia Braggion. Felicitazioni e auguri.

● **Cicogna express.** Gabriella, a Biagio, Reviglio, Operaio q. 1° OMR; Fulvio a GIAI; Felice Chel, Manovale OMR. Rallegramenti e auguri.

TRIESTE
Red.: L. De Leonardis T. 305

● **Hanno lasciato il servizio** per per raggiunti limiti di età e di servizio, l'Assistente P.le di staz. Ortensio Battello della stazione di Gemona, il Capo Tecnico I^a cl. Mario Bongiovanni del D.L. di Udine, il Verificatore Nicolò Corsi della Staz. di Poggioreale del Carso, il Macchinista 1° Giovanni Del Ross del D.L. di Udine, il Cantoniere Luigi Faleschini del 12° Tr. Lavori di Pontebba, il Macchinista I^a cl. Carmelo Giglio del D.L. di Trieste C.le, il Capo Staz. P.le Alfredo Giurovich della Stazione di Trieste S. Sabba, il Capo Staz. Sup.re Mario cav. Morini Titolare della Stazione di Gorizia e il Csq. della linea Leone Secco della Divisione Lavori di Trieste. Molti auguri a tutti da « Voci ».

VENEZIA
Red.: Cav. F. Poli T. 3209

● **Molto festeggiati da superiori,** colleghi e amici hanno lasciato il servizio per limiti di età il Segretario Superiore di I^a cl. Mario De Dal Lago della Divisione Ragioneria; il Segretario Capo Rag. Ercole Mandi della Divisione Movimento; il Coadiutore Tecnico Capo Giuseppe Mian della Divisione I.E. e il Capo Stazione Principale Marco Bussolati titolare della Stazione di Castelfranco Veneto. A tutti i più fervidi auguri di lunga e serena quiescenza.

● **Nella sala del D.L.F.** di Mestre si è svolta l'ormai tradizionale « Festa del Pensionato ». Alla simpatica cerimonia, svoltasi in un'atmosfera di allegria e cameratismo, hanno partecipato oltre sessanta pensionati. Dopo il pranzo, offerto dal Dopolavoro, il Presidente dell'Istituzione, Sperotto, ha rivolto ai convenuti affettuose parole di circostanza e l'augurio di ritrovarsi tutti in buona salute nel prossimo anno. Ha risposto un pensionato per ringraziare l'Azienda e il Sodalizio che hanno dato modo a vecchi compagni di lavoro di ritrovarsi periodicamente per la simpatica manifestazione.

● **Marcia nuziale.** Per Armando Pavan Assistente Stazione Padova C.le e per la gentile signorina Caterina Caltran. Alla coppia felice i nostri rallegramenti.

● **Cicogna express.** Stefania a Manchiaro Enrichetto Verificatore della Squadra Rialzo di Mestre e Anna, a Grigio Agostino Ausiliario della Stazione di Padova C.le. I migliori auguri di « Voci ».

VERONA
Red. Dr. R. Campagnari T. 2247

● **A Verona** ha avuto luogo la tradizionale festa del « Donatore di Sangue A.V.I.S. », con la partecipazione compatta del gruppo Ferrovieri Donatori di Sangue aderenti all'A.V.I.S. del Compartimento di Verona. Nell'occasione, dopo il pranzo sociale svoltosi a Soave in una atmosfera di intima cordialità, è stato costituito ufficialmente il Consiglio direttivo del Gruppo, per il quale sono stati eletti i seguenti ferrovieri: Ermelindo Bertolaso (Dep. Pers. Viagg. Verona P.N.), Capo Gruppo; Luciano Paliarini (Officina Locomotive Verona P.V.) Segretario Amm.vo; Giuseppe Ortolani (Operaio Off. P.V.) e Augusto Piubello (Operaio Off. P.V.) Consiglieri; Vittorio Faccincani (Operaio Off. P.V.) per i Provibiri. Questa associazione conta ormai una settantina di Donatori appartenenti a vari Impianti di Verona. Fra essi, numerosi sono gli agenti dell'Officina Locomotive. La loro opera è altamente benemerita, perché col dono del sangue vengono soccorsi i sofferenti che sono in pericolo di vita. I ferrovieri sono sempre stati molto generosi nelle opere di solidarietà umana; è lecito quindi sperare che le adesioni al Gruppo Donatori di sangue A.V.I.S. saranno sempre più numerose. Un plauso sincero vada pertanto a tutti questi nostri benemeriti agenti con l'augurio di essere ancora primi in questa nobile gara di altruismo.

● **E' scomparso** il Capo Treno in pensione Alberto Verzini, di anni 65, Distintivo d'oro con fronde per le sue eccezionali benemerenze di donatore di sangue. Al figlio Timoteo, in servizio alla stazione di Verona P.V., anch'egli medaglia d'oro per benemerenza civica, e alla famiglia tutta vadano le nostre commosse condoglianze unitamente a quelle del Gruppo Compartimentale dei Donatori di sangue.

UNA LETTERA DA SENIGALLIA

Siamo le bimbe del Compartimento di Verona e le scriviamo per inviarle la fotografia della costruzione da noi eseguita durante il nostro meraviglioso soggiorno in questa Colonia, nel mese di agosto. E' stata la costruzione più bella e la direttrice ci ha assegnato il primo premio. Ma un premio migliore sarebbe per noi se anche i nostri genitori e le nostre compagne potessero vedere la nostra « Arena » sulle pagine di « Voci della Rotaia ».

Anche se in ritardo, eccovi accontentate.

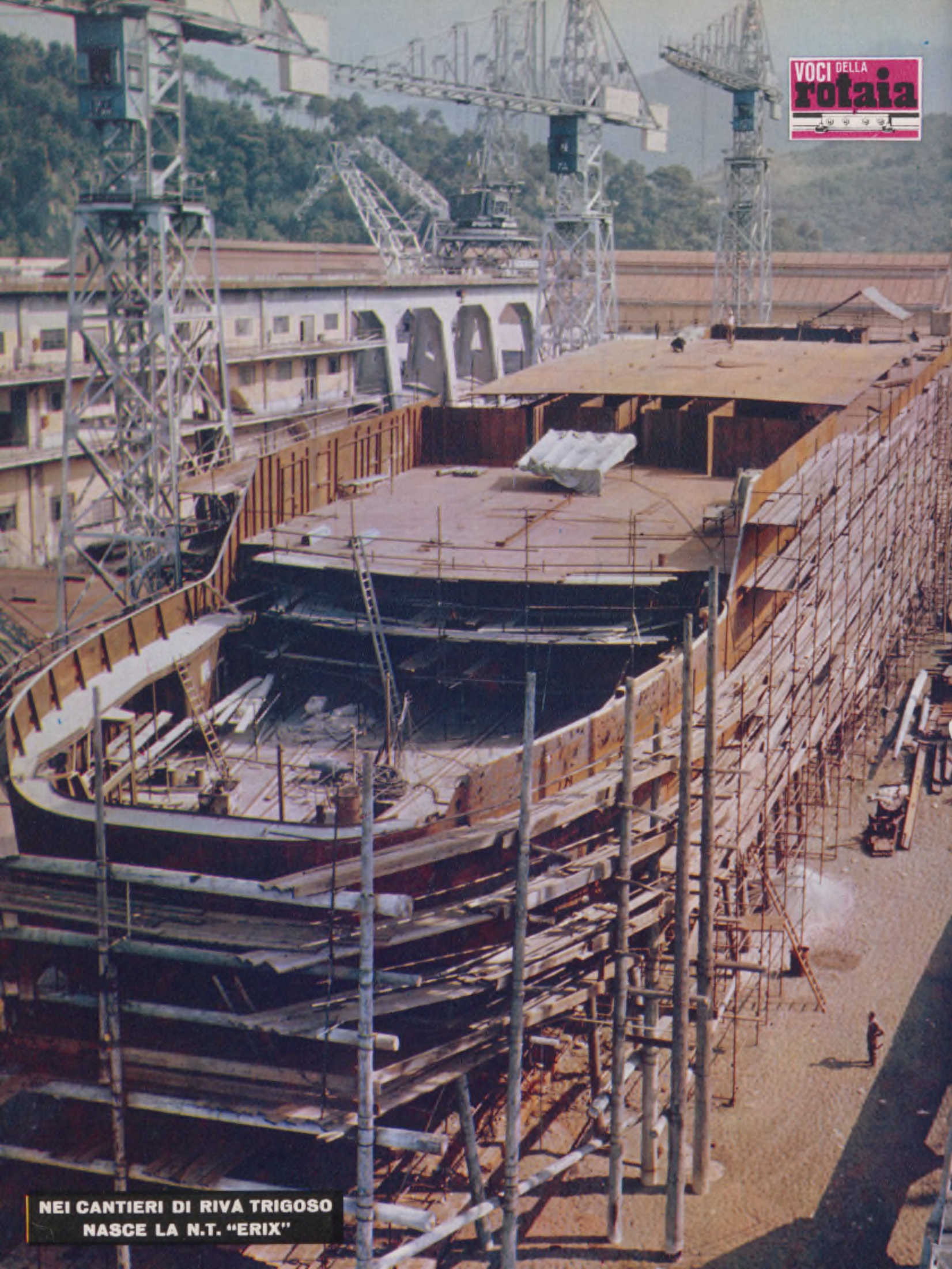
Le sorelle Banfi (nella foto) figlie del Segretario Tecnico Capo Banfi p.i. Bruno, della Divisione Impianti Elettrici di Trieste, si sono brillantemente affermate nella prima regata nazionale per equipaggi femminili disputata a Loano. Le veliste triestine sono al secondo posto nella classifica finale.

ALLA MOSTRA DEL MOBILIO IMEA - CARRARA

L. 245.000 L. 440.000

Vasto assortimento. Visitateci. Sconti premio anche pagando a rate. Consegna ovunque gratuita. PARTICOLARI AGEVOLAZIONI AL PERSONALE F.S. - Chiedete catalogo VR/ 11 a colori inviando L. 200 in francobolli alla MOSTRA DEI MOBILI ETERNI IMEA - CARRARA

VOCI DELLA rotaia



NEI CANTIERI DI RIVA TRIGOSO
NASCE LA N.T. "ERIX"

VOCI DELLA rotaia

TRENI DI NATALE

Anno VI - N. 12 DICEMBRE 1963

FRANCIA . . . . . 0,40 NF
BELGIO . . . . . 4 Fr.
SVIZZERA . . . . 0,30 Fr.

LIRE 40

VOCI DELLA rotaia

ANNO VI - N. 12 - DICEMBRE 1963
PERIODICO MENSILE
Sped. Abbon. Post. Gr. III

Direzione, Redazione, Amministrazione, Pubblicità: Piazza della Croce Rossa - Roma - Telefono TETI: 855667.

Direttore Responsabile: Mario Pellegrino - **Redazione:** Alberto Ciambricco (redattore-capo), Mario Casacci, Ennio Alteri (segretario di redazione).

Il materiale, pubblicato o no, non si restituisce. La proprietà letteraria ed artistica è riservata. La direzione non è impegnata dalle opinioni espresse negli articoli firmati.

Stampatore: ROTOCOLOR - Via Tiburtina 1094 - Roma - Tel. 419.440. Registrato al Tribunale di Roma con D. n. 6041 del 9-11-1957.

ABBONAMENTI ANNUI

« VOCI DELLA ROTAIA »: Italia L. 400 - Francia NF 5 - « VOCI DELLA ROTAIA » e « LA VIE DU RAIL »: Italia L. 5.600 - Francia NF 30 - Belgio Fr. 425. I relativi versamenti devono essere effettuati sul C/C postale n° 1/28424, intestato a: Servizio Ragioneria F.S. - Periodico Aziendale « Voci della Rotaia » - Direzione Generale F.S. - Roma.

ALTRE PUBBLICAZIONI FERROVIARIE

BOLLETTINO FFS (Ferrovie Federali Svizzere) in lingua italiana Fr. s. 10 (L. 1515). Il relativo versamento deve essere effettuato con vaglia postale intestato alla Amministrazione di « Voci della Rotaia », Periodico Aziendale F.S. - Piazza Croce Rossa, Roma; oppure, direttamente, a mezzo vaglia postale internazionale, intestato a: Segretario Generale F.F.S. Cheques Post 4950, Berna (Svizzera).

LA COPERTINA

Il T.E.E. « Cisalpino » in Svizzera. Natale, treno, neve: un trinomio caratteristico in questo ultimo scorcio dell'anno. Mentre il viaggio su strada è reso difficile o impossibile dalle condizioni atmosferiche, spetta al mezzo ferroviario assicurare l'assolvimento dell'antico precetto: « Natale con i tuoi ».

Il sen. avv. Angelo Raffaele Jervolino è il nuovo Ministro dei Trasporti e dell'Aviazione civile. I ferrovieri che lo ricordano come il primo Sottosegretario ai Trasporti dell'Italia democratica, gli porgono un deferente e affettuoso benvenuto e i migliori auguri di buon lavoro.

Il sen. Jervolino ha una lunga esperienza di uomo di governo — ha retto tra l'altro i Ministeri delle Poste e Telecomunicazioni, della Marina Mercantile e della Sanità — e un'autorevole competenza nel campo ferroviario, per essere stato quattro volte Sottosegretario del nostro Dicastero e membro della Commissione Trasporti del Senato. Siamo, perciò, certi che saprà affrontare nel modo migliore i programmi ed i problemi — dell'Azienda e del personale — che attendono ulteriore sviluppo e sollecite soluzioni: e ce ne ha offerto una prima conferma il nobile messaggio che ha inviato al personale, all'atto del suo insediamento.

Il nostro saluto augurale va anche ai Sottosegretari, on. Salvatore Mannironi — di cui ricordiamo la fattiva opera già svolta nello stesso alto incarico — e senatore Orlando Lucchi.

* * *

Al Ministro sen. Guido Corbellini e al Sottosegretario on. Renato Cappugi porgiamo il nostro caldo saluto di commiato. Le loro esperienze di « Ferrovieri » ci assicurano un costante interessamento, anche in seno al Parlamento, in favore dell'Azienda.

LETTERE AL GIORNALE

Applicati P/li e Coadiutori Capi

Cara « Voci »,

a seguito della pubblicazione della mia lettera in «Voci della Rotaia» del mese di aprile 1962, prego cortesemente voler ospitare nel prossimo numero quanto segue:

« Tutti quei colleghi Applicati P/li e Coadiutori Capi che a suo tempo rinunciarono all'inquadramento nel Personale di concetto e che, in dipendenza di ciò, poterono essere scrutinati per la promozione ad Applicato Capo (Deliberazione D.G. n. 178-PAG 42 del 29-2-1960), sono pregati di mettersi sollecitamente in contatto con lo scrivente »

Nello Marzocchelli
Applicato Capo - Segreteria del Magazzino Approvvigionamenti FS. — Viale Rosselli n. 5 rosso
Firenze

Giustizia per l'ex gruppo « B »

Cara « Voci »,

ho letto sul numero dello scorso luglio le giustificate lamentele del collega Elpidio Caiella, sullo « schiacciamento » dell'ex gruppo « B» a seguito dell'entrata in vigore di una serie di leggi varate alla chiusura della Legislatura nel 1958.

A questo proposito vorrei osservare che ciò che aggrava maggiormente la nostra situazione è l'impossibilità di sviluppo di carriera che si profila, dal momento che tutti gli ex appartenenti all'ex gruppo « C » beneficiati dalle leggi prima ricordate godono — oggi — di diritti di anzianità superiori ai nostri, anche se molti di loro sono arrivati a tanto senza avere superato addirittura neanche un esame di abilitazione professionale.

E c'è di più.

Attualmente lo Stato Giuridico prevede le stesse mansioni per le qualifiche di Segretario, Segr. P/le, Segr. Capo ed equiparate.

Ora, c'è da dire questo: se la Costituzione nell'art. 37 implicitamente sancisce che a parità di lavoro va riconosciuta parità di compenso, perchè noi Segr. e Segr. P.li dobbiamo addirittura avere retribuzioni inferiori a quelle dei Coadiutori Capi che fanno, diciamo, lo stesso nostro lavoro?

La questione andrebbe affrontata a fondo da parte delle competenti autorità politiche ed amministrative.

Il fatto poi che ci abbiano precluso l'accesso alla carriera direttiva è addirittura un controsenso, ove si considerino i benefici elargiti ad agenti di altre categorie, assai più numerosi, per la verità, di quelli dell'ex gruppo C citati dal Caiella: come ad esempio i vantaggi, le retribuzioni, le promozioni, le sistemazioni per i trentanovisti, laureati duecentisti o combattenti, ex straordinari e contrattisti sistemati a ruolo con apposita legge, e così via...

In sostanza l'unica categoria che sia stata posta in condizioni di netta inferiorità rispetto alle altre è la nostra, e noi domandiamo ai responsabili: perchè?

Se avete fatto bene, chiaritecelo.

Se avete sbagliato provvedete a tirarci fuori dalle gravi difficoltà in cui ci avete posto, perchè i rimedi ci sono: basta volerlo.

Francesco Albano - Segr. P/le - Divisione Ragioneria - Palermo

I sedicenni

Siamo un gruppo di ferrovieri che a sedici anni entrarono nell'Azienda, aspiranti sussidiari: facemmo i fuochisti, gli accudienti, i frenatori, i conduttori, i manovratori.

Per tutto il periodo della guerra dividemmo responsabilità, rischi e pericoli con gli anziani: bombe, fame, punizioni, rappresaglie e militarizzazione. Ma per la legislazione italiana quel periodo non vale, perché avevamo sedici anni.

Invece noi chiediamo che quei due anni ci vengano riconosciuti, come ferrovieri o come combattenti, perché abbiamo combattuto sul fronte del lavoro. Non è questo un nostro preciso diritto?

Gaspare Centorrino
Deposito Locomotive Messina

UN ANNO SUI BINARI

Il **1963** è stato un anno particolarmente intenso per le F.S. Mentre i traffici hanno proseguito nel loro naturale incremento, in tutta la rete italiana fervono i lavori di attuazione dei programmi previsti dalla 1ª fase del Piano Decennale. I ferrovieri sono così impegnati su tre fronti: per espletare il normale servizio al pubblico matenendone la massima regolarità; per portare a termine i lavori in via di ultimazione, previsti dai precedenti programmi, e quelli di consueta manutenzione; infine per mettere a punto e dare inizio ai progetti esecutivi compresi nel nuovo Piano. Come è noto, il primo atto di attuazione del Piano è l'approvazione delle proposte di spesa predisposte, in base ai particolari progetti elaborati dai servizi tecnici, per passare quindi alla vera e propria fase di realizzazione.

Le proposte di spesa approvate avevano raggiunto, verso la fine del 1963, l'importo di 380 miliardi pari a circa il 48% del fondo complessivo di 800 miliardi. Detto importo concerne per 234 miliardi circa gli Impianti fissi (47% dei 475 miliardi previsti) e per 146 miliardi circa il Parco (45% dei 320 miliardi stabiliti dalla legge). Una parte di tali ordinazioni e dei lavori approvati è già stata assegnata ed è perciò in corso di esecuzione mentre altri lavori ed acquisti sono in corso di appalto: si è insomma ormai passati alla fase operativa vera e propria. Anche se non si debbono attendere miracoli e radicali mutamenti dall'oggi al domani, l'Azienda F.S. sta compiendo il massimo sforzo perché il Piano venga attuato nei tempi previsti, superando le difficoltà che derivano dalla esecuzione dei lavori in corso di esercizio.

(Nelle pagine che seguono un panorama dell'attività dell'azienda nei 12 mesi del '63)

UN ANNO SUI BINARI

GENNAIO

In occasione della Befana in tutte le sedi compartimentali ha luogo la tradizionale distribuzione dei doni offerti dal D.L.F.. Vengono consegnati circa 63 mila pacchi con una spesa di 145 milioni di lire.

Viene inaugurata la nuova stazione di Poggioreale del Carso (Trieste) che assorbe anche le funzioni del soppresso transito di Poggioreale Campagna.

FEBBRAIO

Un inverno particolarmente duro investe tutta la penisola; sulla linea Roma-Ancona alcuni treni rimangono bloccati in linea ed i ferrovieri vengono impegnati in una lunga ed estenuante lotta, tra l'infuriare della tormenta, per liberare i convogli.

Viene inaugurata a Roma dal Ministro dei Trasporti e dal Cardinale Tisserant la Casa di Soggiorno per ferrovieri in quiescenza.

Viene impostata nei cantieri navali di Riva Trigoso una nuova nave traghetto per il servizio nello Stretto di Messina. Avrà 4 binari, un dislocamento a pieno carico di 5.150 tonn. e sarà battezzata col nome di « ERIX ».

MARZO

Si iniziano i lavori per il potenziamento e l'ampliamento della stazione di Foligno.

Viene inaugurato il nuovo fabbricato viaggiatori di Mestre.

Viene immessa in linea tra Ronco e Genova Brignole la corrente continua 3.000 V. nuovo passo verso il definitivo ammodernamento delle linee elettriche liguri-piemontesi.

Entra in regolare servizio la centrale «Ezio VANONI» dell'Impianto Idroelettrico di Monastero che le Ferrovie dello Stato hanno costruito sul fiume Adda e che produrrà 350 milioni di kWh all'anno.

Il Presidente della Repubblica firma la legge che prevede il passaggio alle F.S. della linea ferroviaria Sondrio-Tirano (Alta Valtellina).

APRILE

Il Ministro dei Trasporti e il Direttore Generale delle F.S. presenziano la posa della prima pietra di un nuovo padiglione delle Officine Locomotive di Foligno. La nuova costruzione ospiterà la « torneria » ruote, le apparecchiature elettriche e il magazzino scorte, su una superficie di 6.400 mq.

Viene attivato nella stazione di Terni il nuovo Apparato Centrale elettrico ad itinerari del tipo a pulsanti (A.C.E.I.) che permette di realizzare 50 itinerari per treni e 143 istradamenti per manovrare.

Mobilitate le F.S. per le feste di Pasqua: vengono istituiti centinaia di treni straordinari e trasportati centinaia di migliaia di viaggiatori.

Sono appena trascorse le festività pasquali e già le F.S. sono impegnate per l'Operazione Elettori: 150 mila viaggiatori trasportati con circa 600 treni straordinari con percorso medio superiore ai 1.000 km. con punte massime di 2.300 km.

MAGGIO

Viene inaugurato il raccordo che allaccia Milano porta Garibaldi con Milano Greco. La nuova stazione è ora collegata direttamente alle linee di Chiasso, Lecco, Sondrio e Bergamo oltre che con le linee di Torino, Domodossola e Varese.

Vengono emanati decreti che dispongono il trasferimento all'ENEL degli impianti F.S. di produzione di energia elettrica.

Entra in vigore il nuovo orario ferroviario che pur non apportando varianti sostanziali agli orari dei principali treni ne migliora la regolarità di marcia, malgrado i numerosi lavori in corso.

GIUGNO

Viene nominato Ministro dei Trasporti e dell'Aviazione Civile il Sen. Prof. Guido Corbellini.

Aderendo ad un'utile iniziativa della Deutsche Bundesbahn il Direttore Generale delle F.S. Dott. Renzetti, tiene una conferenza-stampa a 14 giornalisti tedeschi, illustrando le attività delle F.S. ed il Piano Decennale di potenziamento in corso.

Vengono completati i lavori di attivazione degli A.C.E.I. che regolano il traffico delle 17 stazioni comprese sulla cosidetta linea Pontremolese agevolando così l'intenso traffico sulle relazioni tra Milano e Livorno e Bologna-Genova.

Il nuovo ponte di Venezia sarà pronto fra 3 anni. Quattordici ditte partecipano all'appalto-concorso indetto dalle F.S. presentando interessanti progetti. Il nuovo ponte, che sarà lungo 4 km., sarà distaccato dall'attuale di circa 2 metri, e su di esso passeranno i convogli più pesanti.

Si celebra a Cagliari il centenario delle ferrovie sarde. Un secolo fa si costituiva infatti a Londra la « Compagnia reale delle Ferrovie sarde », per la costruzione di strade ferrate nell'isola. Nel 1867 erano già in costruzione 147 km. di linea ed altri 267 erano allo studio. Oggi la lunghezza delle ferrovie sarde è complessivamente di 1.227 km.

LUGLIO

Vengono attivati: un nuovo A.C.E.I. della stazione di Firenze S. Maria Novella che permette di realizzare 102 itinerari per i treni e 400 istradamenti per le manovre, ed un altro A.C.E.I. nella stazione di Poggioreale del Carso che permette 84 itinerari per treni e 165 istradamenti per manovre.

Viene inaugurata la nuova stazione di Gallarate: un edificio modernissimo tutto vetrate, alluminio e acciaio.

Tre attentati terroristici vengono compiuti sulla linea ferroviaria Como-Chiasso, sulla linea del Sempione e su quella di Tarvisio. Il traffico rimane interrotto per alcune ore, ma per fortuna non si lamenta alcuna vittima.

Si celebra il 25 luglio in tutta Italia la « V» Giornata del Ferroviere ».

AGOSTO

Viene attivata l'automazione degli impianti di chiusura a semibarriere e segnali luminosi su 5 passaggi a livello delle linee Novara-Alessandria, Codogno-Cremona, Torino-Modane e del nodo di Mestre.

La « battaglia di Ferragosto » raggiunge il suo culmine. L'operazione ferie estive impegna l'Azienda in più modi: in via normale dalla fine di giugno a settembre con l'intensificazione dei servizi specie per località montane e balneari; e con misure eccezionali nel periodo cruciale dell'esodo. Il vasto programma di treni straordinari impegna 10.000 carrozze e 200 elettromotrici. La gran massa degli spostamenti quest'anno si sviluppa in direzione nord-sud e la corsa verso il Mezzogiorno è veramente impressionante. Questo spiega i maggiori incassi registratisi nelle stazioni dei grandi centri del Nord rispetto a quelle del Centro-Sud anche se sono stati venduti un numero pressapoco uguale di biglietti. E' da notare che non si sono verificate le consuete scene di « assalto ai treni » malgrado l'afflusso sempre crescente di partenti e ciò sembra doversi anche all'esito positivo della campagna fatta dalle F.S. per ottenere, in quei giorni particolarmente difficili, la collaborazione del pubblico.

SETTEMBRE

Si festeggia il centenario della linea Castelbolognese-Ravenna. Il convoglio composto da un vecchio « baracchino » di manovra e da due vetuste vetture con piattaforma a balcone ha percorso i 42 km. della linea fermandosi, festeggiatissimo, in tutte le stazioni intermedie.

OTTOBRE

La grave sciagura del Vajont colpisce duramente anche la Rete F.S. e la famiglia ferroviaria. Gli impianti della linea Belluno-Calalzo sono letteralmente distrutti dalla furia delle acque nella zona di Longarone, i danni ammontano a oltre 2 miliardi di lire, e 20 ferrovieri e i loro familiari scompaiono nell'immane tragedia.

Ai componenti del British Railways Productivity Council, che comprende tecnici, studiosi ed esperti di problemi ferroviari, in visita di studio alle Ferrovie italiane, il Vice Direttore Generale delle F.S. Dott. Santoni-Rugiu in luogo del Direttore Generale, accorso a Longarone, illustra le prospettive generali di sviluppo delle F.S. ed i provvedimenti in atto ed in programma per l'applicazione delle tecniche produttivistiche ai problemi ferroviari. Gli ospiti visitano poi gli impianti ferroviari di Roma, Milano e Bologna.

NOVEMBRE

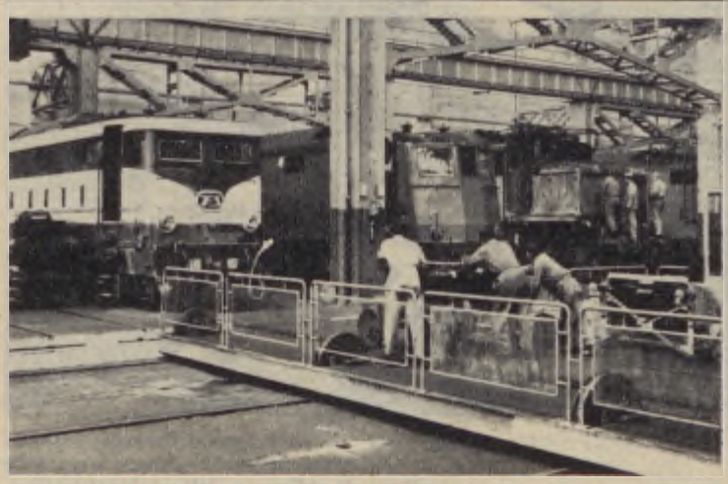
La stazione di Brescia viene considerata « monumento »; la Sovraintendenza alle Belle Arti della Lombardia pone infatti il « vincolo di rispetto » al fabbricato viaggiatori che risale all'epoca della dominazione asburgica.

DICEMBRE

Il Direttore Generale delle F.S. tiene una conferenza ad un gruppo di giornalisti svizzeri specializzati in materia di trasporti, illustrando le varie attività delle F.S. e le prospettive delle strade ferrate in Italia, con speciale riguardo alle relazioni interessanti i confini svizzeri. Gli ospiti visitano i lavori di raddoppio in corso sulla linea Genova-La Spezia e la nuova stazione di Napoli.

Ha inizio l'operazione « Natale con i tuoi ». Vengono predisposti numerosi convogli straordinari e — dopo l'esito favorevole di quelle precedenti, — posta in atto una vasta campagna affinchè gli utenti si avvalgano di tutti gli accorgimenti per evitare la ressa degli ultimi momenti: acquisto anticipato dei biglietti (anche presso le Agenzie di viaggio), prenotazione tempestiva dei posti e così via.
Viene nominato Ministro dei Trasporti e dell'Aviazione Civile il Sen. Avv. Angelo Raffaele Jervolino.

Armando NANNI



Nel corso del 1963 sono entrati in servizio i seguenti rotabili: 76 locomotive, 16 automotrici, 8 elettrotreni, 157 carrozze, 2371 carri di cui 542 refrigeranti.

PIU' STRADE E FERRORVIE NEI PAESI DELLA COMUNITÀ

«Infrastrutture» è una parola venuta in gran moda anche presso il pubblico dei non specialisti per effetto dell'uso, talvolta persino eccessivo, che di essa si è fatto in particolare negli accesi dibattiti che precedettero e accompagnarono l'impostazione dei programmi di sviluppo per le aree depresse soprattutto del Meridione. Essa sta ad indicare, in generale, le dotazioni di impianti fissi di elevato costo e lunga durata, quali strade, ferrovie, porti, acquedotti ecc. che lo Stato pone a disposizione della collettività per lo svolgimento di attività fondamentali per il progresso economico e sociale. Quale importanza le infrastrutture rivestano nella vita delle nazioni è dato constatare con maggiore evidenza specialmente quando esse si dimostrano inadeguate a contenere l'eccezionale sviluppo di un determinato settore com'è avvenuto in questi ultimi tempi nel campo dei trasporti terrestri.

La pratica saturazione di alcune importanti arterie stradali, particolarmente in prossimità dei centri urbani, e la recente congestione del traffico ferroviario ai transiti con la Svizzera ne costituiscono due esempi assai significativi.

Ci è parso quindi utile riportare un ampio stralcio della memoria presentata al recente convegno delle Comunicazioni — tenutosi a Genova nell'ottobre scorso nel quadro delle giornate colombiane — dal dott. Carlo Panzarasa, Capo della Sezione Studi Economici del Servizio Affari Generali F.S.

Lo studio fa il punto sulla dotazione di infrastrutture dei trasporti terrestri nei paesi del M.E.C. e, rilevato che malgrado gli sforzi dei Governi, esse non sono ancora adeguate all'eccezionale sviluppo dei traffici (particolarmente in Italia ove la situazione appare assai deficitaria) conclude sottolineando la necessità di intensificare gli sforzi per l'adeguamento delle infrastrutture sulla base di una coordinata politica di investimenti. (n.d.r.).

L'aumento dei mezzi circolanti sulle strade è stato di gran lunga superiore al ritmo di sviluppo delle infrastrutture.

L'eccezionale sviluppo che in questi ultimi anni hanno assunto gli scambi in tutti i Paesi dell'Occidente Europeo e particolarmente nei sei Paesi della Comunità e il conseguente rapido aumento dei trasporti, hanno condotto ad un sempre maggior impegno delle infrastrutture esistenti le quali, anche se hanno consentito di fronteggiare la situazione, hanno tuttavia mostrato deficienze e limiti.

Ne deriva quindi un problema di adeguamento e di ammodernamento delle infrastrutture all'interno dei singoli Stati e, nello stesso tempo, particolarmente per quanto concerne la Comunità, la necessità di creare un sistema di raccordi alle frontiere che consenta di dare un carattere unitario e europeo alle reti nazionali.

La forte espansione dei traffici non è stata un fatto esclusivo di questo o di quel mezzo di trasporto, ma si è presentata come un fenomeno di carattere generale, pur con andamento diverso per ciascun mezzo ed aspetti particolari nei differenti Paesi.

Il fenomeno, per i Sei Paesi del Mercato Comune, può essere agevolmente colto, ove si considerino alcuni dati statistici i quali mostrano sia per i traffici ferroviari che per quelli stradali e per vie d'acqua interne, incrementi notevoli e con una tendenza di fondo di costante ascesa. Dai dati disponibili si rileva infatti che il traffico merci delle grandi reti ferroviarie europee, espresso in tonn./km. e fatto pari a 100 il 1950, è stato nel

Raddoppi ed elettrificazione: due mezzi con i quali si adeguano le infrastrutture ferroviarie alle accresciute esigenze del traffico.

1961 di 138 per la Germania, di 151 per la Francia, di 152 per l'Italia, di 149 per il Lussemburgo, di 118 per il Belgio e di 112 per l'Olanda.

Altrettanto rilevanti gli incrementi del traffico di persone, in termini di viagg./km. Fatto sempre pari a 100 il 1950, il numero indice del 1961 risulta per la Germania di 134, per la Francia di 127, per l'Italia di 142, per il Belgio e per l'Olanda di 128.

Unica eccezione il piccolo Lussemburgo nel quale il traffico ferroviario viaggiatori è rimasto ad un livello pressoché costante in tutto il periodo preso in esame.

Ancora più accentuato, negli anni considerati, lo sviluppo dei trasporti stradali e tra essi il fenomeno, che ha assunto proporzioni veramente imponenti, della circolazione delle autovetture private, espressione evidente del notevole miglioramento del tenore di vita delle popolazioni della Comunità. Il numero indice del 1961, rispetto al 1950 è stato di 860,2 per la Germania, di 719,5 per l'Italia, di 440 per il Lussemburgo, di 434,6 per l'Olanda, di 405,1 per la Francia e di 353,3 per il Belgio.

Anche per le vie d'acqua interne lo sviluppo del traffico, nei quattro Paesi più interessati a tale modo di trasporto, è stato rilevante e anzi superiore all'incremento verificatosi nel settore ferroviario.

Il fenomeno sopra brevemente tratteggiato dell'eccezionale espansione dei traffici non è stato accompagnato, malgrado gli sforzi compiuti dagli Stati, da una uguale dinamica di sviluppo delle infrastrutture che sono state perciò sottoposte, come già si è accennato, ad un impegno via via maggiore.

Pressoché invariata è rimasta, nel periodo considerato, la lunghezza in km. delle reti ferroviarie che ha, anzi, nella maggioranza dei Paesi della Comunità subito qualche contrazione per effetto della ormai affermata tendenza alla specializzazione del mezzo ferroviario e al conseguente ridimensionamento delle reti.

L'adeguamento delle infrastrutture ferroviarie alle accresciute esigenze del traffico è avvenuto e avviene soprattutto attraverso i raddoppi, l'elettrificazione, la dieselizzazione e il ricorso alle più moderne attrezzature tecniche che consentono di ampliare la potenzialità delle linee e degli impianti. Sforzi notevoli in tal senso sono stati fatti in tutti i Paesi del M.E.C., ma resta il fatto che almeno alcune reti (e fra esse è quella italiana) presentano oggi punti di strozzatura e difficoltà di assorbimento dei nuovi traffici creati dallo sviluppo economico.

Nel campo stradale che pure è quello al quale gli Stati hanno in questi ultimi anni dedicato le maggiori cure, il ritmo di sviluppo delle infrastrutture è stato di gran lunga inferiore a quello che hanno fatto registrare i mezzi circolanti.

I dati disponibili, relativi ai paesi del M.E.C., dimostrano sia pure nella loro incompletezza il ritardo nello sviluppo delle infrastrutture stradali rispetto alla espansione della circolazione automobilistica che, particolarmente intorno ai grandi centri urbani e nelle zone più densamente popolate, denunzia ormai veri e propri sintomi di saturazione.

La lamentata insufficienza di infrastrutture non si presenta in eguale misura in tutti gli Stati del M.E.C. e se si pongono a raffronto le reti ferroviarie e stradali dei sei Paesi con la superficie e la popolazione dei singoli Stati, è possibile notare che l'Italia presenta indici decisamente sfavorevoli.

Infatti, per quanto concerne le ferrovie, il nostro Paese figura al penultimo posto per entrambi gli indici. Per le infrastrutture stradali la posizione è ancora peggiore dato che l'Italia occupa l'ultimo posto rispetto alla superficie e il penultimo rispetto alla popolazione.

La situazione si presenta particolarmente deficitaria in prossimità delle frontiere ove tutti e tre i modi di trasporto sono costretti a convergere su punti obbligati ormai assolutamente insufficienti allo sviluppo dei traffici internazionali.

Il problema appare particolarmente grave per la Comunità, in quanto le insufficienze dei raccordi alle frontiere, potrebbero compromettere il fine stesso del Trattato di Roma e cioè la creazione di un unico mercato tra i Paesi che ne fanno parte.

Nel caso specifico dell'Italia, poi, il pro-

PIU' STRADE PIU' FERROVIE

blema dei transiti alle frontiere risulta aggravato dalle difficoltà naturali rappresentate dalla barriera alpina che, oltre a condizionare le soluzioni, le rende assai onerose. Nei riguardi del nostro Paese, inoltre, sorge il problema dei Paesi terzi, il cui ritardo nell'adeguamento delle infrastrutture può frenare o anche arrestare del tutto lo sviluppo dei traffici intercomunitari. Sono proprio di questi giorni le notizie delle difficoltà incontrate nel traffico ferroviario dell'Italia con la Germania e la Francia via Svizzera. Le cause del fenomeno sono controverse (sovraccarico della rete svizzera, insufficienza delle stazioni di transito, lungaggini burocratiche, ecc.) ma un fatto è certo: l'inconveniente si è verificato e non c'è che da augurarsi che esso sia stato del tutto occasionale perché se dovesse divenire permanente, la posizione italiana nel commercio intercomunitario potrebbe risultare gravemente compromessa. Del resto la situazione degli altri valichi ferroviari e di quelli stradali non è molto incoraggiante; si ricordino in proposito le lunghe file di autovetture che durante la stagione turistica si verificano ai punti di frontiera.

Quale conseguenza della situazione sopra delineata, il problema dell'adeguamento delle infrastrutture si è imposto all'attenzione dei Governi che, in tutti indistintamente i Paesi del M.E.C., hanno in corso opere notevoli ed hanno impostato vasti programmi per il futuro.

Per quanto riguarda l'Italia sono noti i programmi in corso di attuazione per l'adeguamento ed il potenziamento delle F.S.; il piano decennale prevede di destinare agli impianti fissi 1.000 miliardi su un totale di 1.500; mentre nel settore stradale assume carattere preminente il Piano per le autostrade, per effetto del quale la estensione della Rete dovrebbe prevedibilmente salire dai 1.357 km. di autostrade in esercizio al 30-6-'63 a circa 4.600 km. nel 1970, di cui 865 km. attualmente in costruzione e 2.373 km. di prossimo inizio (compresi 618 km. di « autostrade aperte »).

Per le vie navigabili, poi, si ricordano le opere concernenti l'idrovia padana; con la costruzione del progettato canale Cremona-Lago Maggiore, Milano e la Svizzera verranno collegati, via Po, con l'Adriatico.

Da ricordare infine i grandi collegamenti stradali attraverso le Alpi in corso di esecuzione (tunnel del Monte Bianco, tunnel del Gran S. Bernardo, tunnel del S. Bernardino) o allo studio (tunnel del Frejus).

Naturalmente l'adeguamento delle vie di comunicazione alle crescenti necessità del traffico, pone un grosso problema di investimenti. Già oggi gli investimenti lordi destinati alle infrastrutture dei trasporti interni rappresentano una apprezzabile percentuale degli investimenti lordi totali.

Tra il 1953 e il 1958, tale percentuale è stata del 7,4% per il Belgio, del 6,9% per la Francia, del 6,8% per la Germania, del 6,3% per il Lussemburgo e del 6,3% per l'Olanda.

In Italia, invece, solo il 3,5% degli investimenti lordi sarebbe stato destinato, nello stesso periodo, alle infrastrutture del settore in questione. Anche se si tiene conto che, nell'intervallo di tempo considerato, gli importanti piani autostradali in corso di esecuzione hanno potuto, solo parzialmente, esercitare la loro influenza, non vi è dubbio che la percentuale in parola risulta, sia in sé, sia comparativamente a quella degli altri Paesi del M.E.C., eccezionalmente bassa. Tale circostanza è una ulteriore conferma di quanto è stato detto in merito al particolare stato di inadeguatezza delle infrastrutture di trasporto nel nostro Paese. I programmi di costruzioni autostradali e il piano di adeguamento e potenziamento della rete ferroviaria di Stato costituiscono un importante passo in avanti per la impostazione di un moderno ed efficiente sistema di trasporti nella penisola; essi non permetteranno però di risolvere tutti i problemi ed è quindi auspicabile che nel futuro siano destinati all'adeguamento delle infrastrutture di trasporto gli investimenti necessari.

Sulla entità degli stessi influirà poi sempre più la dimensione nuova che la operazione trasporto ha assunto, per cui tutti i problemi del settore, ivi compresi quelli delle infrastrutture, non possono più essere considerati sulla base della esperienza passata ma debbono essere affrontati e risolti con spirito innovatore e tenendo conto delle esigenze future.

I piani autostradali rispondono chiaramente a questa visione ma è necessario che anche per altri tipi di infrastrutture, e particolarmente per quelle ferroviarie, si accolga la stessa impostazione.

Naturalmente la necessità di destinare alle infrastrutture per i trasporti interni investimenti di sempre maggiore entità, può creare difficoltà per quanto concerne le possibilità di finanziamento.

Nella società moderna le esigenze da soddisfare sono molteplici e tendono a divenire via via più numerose; appare quindi indispensabile che le varie esigenze debbano essere attentamente vagliate e comparate tra di loro, onde stabilire un ordine di priorità tra i possibili investimenti.

A questa regola non possono ovviamente sfuggire gli investimenti destinati alle vie di comunicazione interne, per le quali una oculata valutazione delle necessità presenti e future e l'esame comparato dei costi e dei vantaggi derivanti dalle diverse soluzioni, consentono di evitare la creazione di infrastrutture superflue e di effettuare le scelte economicamente più convenienti.

Solo una coordinata politica degli investimenti che tenga contemporaneamente conto dei bisogni da soddisfare e dell'economicità delle soluzioni, può garantire la effettuazione di tutti i trasporti necessari al Paese, con il minimo costo per la collettività.

Il piazzale della stazione di Chiasso, in corso di ampliamento. A causa delle difficoltà naturali il problema dei transiti alle frontiere oltre a condizionare le soluzioni le rende assai onerose.

UN DISCORSO DI LOUIS ARMAND ALLA CONFERENZA EUROPEA DEI MINISTRI DEI TRASPORTI

L'AVVENIRE DEI TRASPORTI

Un centro di controllo del futuro. I calcolatori elettronici provvederanno all'organizzazione nel campo dei trasporti.

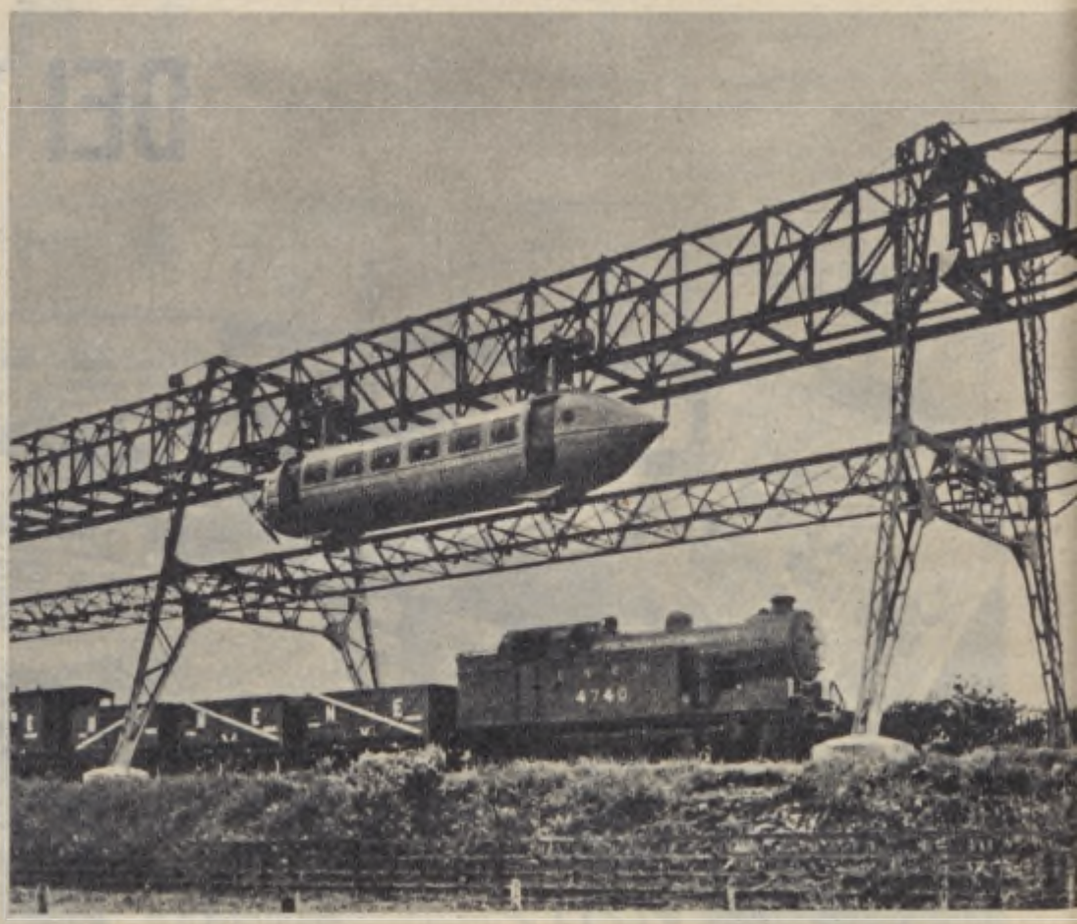
In occasione del X anniversario della fondazione della Conferenza Europea dei Ministri dei trasporti, l'accademico di Francia e Segretario Generale dell'UIC, Louis Armand, ha pronunciato a Bruxelles un discorso sulle prospettive future dei diversi modi di trasporto.

Dopo aver ricordato il lavoro compiuto in collaborazione con molti dei Ministri presenti al convegno nel campo della tecnica e dell'economia, definendosi a buon diritto « funzionario europeo », l'oratore ha affrontato il tema dell'evoluzione dei mezzi di trasporto, dovuta ai sempre nuovi ritrovati della scienza e della tecnica. Le novità sono oggi tante e tali, che non si può assistervi distaccati, lasciando a tecnici e scienziati la facoltà di inventare in funzione della loro ispirazione, come fanno i poeti. Oggi bisogna « umanizzare la tecnica », occorre cioè sviluppare le scienze umane che la precedono, le scienze di previsione economica e la sociologia. Anche se queste sollecitazioni verso tecnici e scienziati affinché ci diano ciò di cui abbiamo veramente bisogno non sembrano avere molte possibilità di accoglimento, almeno per l'immediato domani, pure dobbiamo insistere, perché ci sia un progresso in tal senso, almeno, e forse soprattutto, nel campo dei trasporti.

Oggi è l'ora dell'organizzazione. L'organizzazione non s'impone in funzione di una dottrina politica, ma perché è al centro dei nostri più grossi problemi. Si guardi, ad esempio, il campo automobilistico. Non è certamente la costruzione dei motori che desta preoccupazioni, è la circolazione. E la circolazione è tutta una questione di organizzazione. Sul piano economico, l'organizzazione consiste nel saper scegliere gli investimenti e nel saper graduare le tariffe nel senso più favorevole alla collettività. Solo attraverso lo sviluppo d'una scienza e d'una tecnica dell'organizzazione sarà possibile sviluppare anche le scienze economiche e politiche. I mezzi più moderni per determinare tale sviluppo dell'organizzazione sono già pronti: si tratta dei calcolatori elettronici, che in un tempo record possono soddisfare tutte le esigenze di calcolo, fornendoci così i dati che consentano di preparare le decisioni più opportune. Se occorre che i trasporti si sviluppino a vantaggio della collettività, non bisogna tuttavia dimenticare che la finalità ultima non è il trasporto in sé, bensì quella che si potrebbe definire «l'abitabilità del territorio», vale a dire la possibilità, grazie ai mezzi di trasporto, d'impiantare, tanto per fare un esempio, le industrie dove faccia più piacere e non soltanto dove esistono dei giacimenti. A questo proposito, è esemplare il caso dell'Italia. Tutti dicevano che in Italia non si sarebbe mai sviluppata un'industria siderurgica, mancando la materia prima: ebbene, oggi l'acciaio italiano fa concorrenza a quello francese perfino a Parigi. Insomma, oggi gli uomini debbono poter sistemarsi dove fa loro più comodo: tutto il resto spetta precisamente a chi si occupa di trasporti, il che significa che il problema trascende il trasporto in sé per abbracciare l'abitabilità del territorio nel suo complesso. Anzi, poiché non esistono in Europa frontiere naturali che possano veramente « chiudere » un paese, si dovrà addirittura parlare di « abitabilità del territorio europeo », perché tutto ciò che riguarda il nostro futuro occorre pensarlo in termini europei. L'uomo ha oggi più che mai bisogno di viaggiare.

Oltrettutto, bisogna inquadrare in una

Sotto: vecchio e nuovo a confronto su un tratto sperimentale di ferrovia aerea nei pressi di Glasgow. A sinistra un elicottero: questo mezzo è destinato ad assumere un ruolo di primaria importanza nel campo dei trasporti.



nuova dimensione anche il trasporto delle merci: se prima il prezzo di costo di questo tipo di trasporto era facilmente calcolabile, ora è un problema che riguarda le macchine elettroniche. Certe decisioni, infatti, si possono prendere solo in seguito a precise analisi statistiche. Gli Americani, per esempio, credono molto alle statistiche. E lo hanno dimostrato cominciando, per primi, quell'analisi del traffico stradale effettuata tramite un tubicino di gomma posto trasversalmente alla carreggiata, che conta i passaggi degli assi dei veicoli. Altro esempio, i famosi saggi AASHO sempre negli Stati Uniti, per calcolare l'usura della strada in funzione di fattori diversi e soprattutto per il carico d'assi. Si tratta degli studi più importanti sul piano civile che siano mai stati effettuati in materia d'econometrica. Sono costati 27 milioni di dollari e questa somma così elevata sta a dimostrare l'importanza che si attribuisce in quel Paese alle statistiche. Naturalmente, si tratta di studi che presuppongono una preparazione scientifica di prim'ordine.

L'evoluzione in questo campo è estremamente importante: non è lontano il tempo in cui si armonizzerà l'intero campo dei trasporti sulla scorta di documenti preparatori usciti da sotterranei pieni di calcolatori elettronici. Avremo bisogno di analisi ben particolareggiate per sistemare ogni branca dei trasporti al suo vero posto, non valendo ormai più le vecchie ripartizioni.

Nuovi problemi ed esigenze si pongono non solo per le merci, ma anche per il trasporto viaggiatori. La stessa sociologia non può non tenere il passo del progresso. Assommando nuovi dati statistici e analizzando determinate nozioni, si arriva oggi a prendere in considerazione fattori che potevano prima sembrare senza importanza. Per esempio — e da questo punto di vista siamo proprio all'inizio di una nuova era — il logorio del sistema nervoso. Quando il lavoro umano era soprattutto un lavoro di muscoli, il riposo era il suo giusto premio. I muscoli son fatti apposta per lavorare, lavorando si rigenerano: occorre quindi che si muovano, per star bene in salute. Quando il lavoro muscolare finisce, ci si riposa: è automatico. Al contrario, quando si evita di far lavorare i muscoli dell'uomo e gli si chiede di far lavorare soltanto i suoi nervi, ci si accorge che il riposo non viene più in modo automatico, naturale. La fatica nervosa non è come la muscolare, i nervi non si rigenerano come i muscoli. Pensiamo dunque ai viaggiatori e ai lavoratori che oggi non hanno le stesse possibilità di riposo di un tempo. I sobbalzi della diligenza stancavano i muscoli più dei nervi; ma il frastuono di un «jet» o di un crocevia urbano logorano — è ormai accertato — i nostri nervi. Siamo quasi senza difesa contro i rumori violenti e prolungati che ci dispensano le nostre città, le officine e i mezzi di trasporto. E' certo anormale che non vi sia nei nostri Istituti o nelle nostre Università alcuna cattedra di psicofisiologia dei trasporti. Eppure, ecco un esempio tipico di come la scienza biologica è a nostra disposizione. Per dare l'esempio, proprio le Ferrovie dovrebbero cominciare, appena possibile, un serio studio della psicofisiologia dei viaggiatori.

Ci sono tre fattori da tener presenti quando si parla di sviluppo della tecnica di cui possa giovarsi il campo dei trasporti: l'energia, oggi più facile da produrre e quindi via via meno cara; i materiali, dominati ora dalla plastica; e l'automatismo, vale a dire l'elettronica.

L'elettronica può avere un ruolo importantissimo sia nel campo economico che in quello tecnico, perché si presta a risolvere problemi di qualunque sorta. Praticamente, dietro ogni studio portato esaurientemente a fondo si ritrovano i calcolatori elettronici. Del pari, si può fare della cibernetica considerando un mezzo di trasporto nel suo insieme. E' questo il problema che si è posto di recente la Ferrovia, che ha la fortuna, o lo svantaggio, di essere il solo mezzo di trasporto responsabile di tutto un complesso di attività, che vanno dalle infrastrutture fino allo sportello di vendita dei biglietti. E' alquanto difficile definire la cibernetica. Si può dire ch'essa è, al tempo stesso, tutto quel ch'è consentito organizzare con elaboratori elettronici e tutto ciò che rende possibile la messa in opera dell'automatismo e dell'automazione. Questo complesso, che gli Americani chiamano «cybernation», è costituito da una fusione di ordinatori che pensano e comandano e di apparecchi automatici che realizzano. La Ferrovia può dunque contare su di un sistema interamente cibernetizzato. In una Rete cosiffatta, ogni vagone porta un'etichetta col suo numero, il contenuto e la destinazione, essendo tali diverse indicazioni lette automaticamente da una macchina elettronica. Questa macchina invia l'informazio-

ne a un cervello elettronico che non è molto più grosso di quelli già oggi utilizzati, e tale cervello elettronico può fornire sia la tassa che deve pagare il cliente che il modo in cui il treno dev'essere formato, smistato e messo in marcia. Ed è sempre la macchina che calcola l'orario del treno e controlla la sua marcia effettiva in relazione alla marcia calcolata. Tutto questo è già in corso; ci sono dei prototipi; gli Americani hanno passato un ordine di un milione di dollari all'Istituto Battelle per studiare a fondo il problema; i Sovietici — davvero forti in questo campo, poiché la cibernetica è la loro seconda lingua e la maggior parte delle loro Facoltà hanno cattedre di cibernetica — hanno fatto progressi considerevoli; i Giapponesi hanno creato, appena pochi anni fa, un Istituto di cibernetica per i trasporti. In novembre, in un simposio presso la sede dell'UIC a Parigi, si è cercato di catalizzare tutte queste idee per prospettare una Ferrovia automatizzata e organizzata con mezzi cibernetici. S'impongono, dunque, studi di ogni sorta, dall'aggancio al frenaggio automatici, fino all'elaborazione di nuovi metodi matematici.

Si deve inoltre esaminare la possibilità d'associare tutti gli scienziati dei 18 paesi della CEMT, tanto quelli che si dedicano allo studio economico nelle Università e negli Istituti, quanto quelli specializzati nella tecnologia o nella statistica. Occorre conciliare le dottrine con la realtà, gli esperimenti AASHO con le teorie economiche, gl'ingegneri con i professori di economia, se si vuole risvegliare un potenziale intellettuale che, attualmente, è incontestabilmente mal utilizzato. Per cominciare, si dovrebbero organizzare alcune riunioni, qualche simposio, aventi per tema l'economia, la sociologia e l'articolazione dei trasporti con l'economia generale dell'Europa.

f. c.

Vista di un calcolatore elettronico a memoria magnetica per statistiche relative al movimento di carri etc.

CONFERENZA STAMPA DEL DIRETTORE GENERALE

Il dr. Renzetti illustra ad un gruppo di giornalisti svizzeri, ospiti della nostra Azienda, la situazione attuale e le prospettive future delle F.S. nel quadro della politica dei trasporti in Italia.

Gli ospiti, guidati dal Segretario Generale delle Ferrovie Federali Svizzere, hanno anche visitato gli impianti di Genova e di Napoli.

REDATTORI DI "VOCI" A CONVEGNO

Impostazione redazionale per l'anno 1964, riorganizzazione dei sistemi per invio a domicilio: questi i due temi fondamentali dibattuti al Convegno Annuale dei Redattori del giornale.

I lavori — come sempre molto animati e vivacemente polemici — sono stati seguiti dal prof. Santoro Direttore del Servizio Affari Generali: una presa di contatto sul piano umano e professionale che è stata molto gradita alla èquipe redazionale.

Il Direttore Generale, dott. Renzetti, accompagnato dai Vice Direttori Generali, ing. Fienga e dott. Santoni, e dal Direttore del Servizio Personale, ing. Valdivieso, è intervenuto per esprimere il suo apprezzamento e il suo augurio al giornale; nel corso di brevi interventi i suoi alti collaboratori hanno puntualizzato il significato e i compiti della pubblicazione.

Attraverso i dibattiti sono emerse le linee dell'azione che si intende condurre nell'anno che sta per iniziare: una azione tesa, da un lato, a migliorare il carattere divulgativo delle collaborazioni, a fare più largo posto alla illustrazione, ad ampliare i notiziari riguardanti i provvedimenti dell'Azienda relativi al personale, ecc.; dall'altro, a porre in atto tutte quelle iniziative — presso le Divisioni Ragioneria, presso gli Impianti, presso le Poste — che assicurino un più tempestivo ed oculato recapito del giornale a domicilio.

I lavori, iniziati a Villa Patrizi, si sono conclusi alla « Casa di Soggiorno » per ferrovieri pensionati: i collaboratori del giornale, guidati dal comm. Indrizzi, che con tanta passione e competenza la dirige, hanno avuto così modo di apprezzare l'organizzazione e le attrezzature di questa nostra bella istituzione

m. c.

BINARI NEL MONDO

ITALIA

PONTE FERROVIARIO PREFABBRICATO

Con una brillante operazione di ingegneria, durata poco più di un'ora, ha avuto luogo a Trieste il « varo » di un ponte ferroviario a doppio binario, che è stato fatto scivolare tra il viale Campi Elisi e via San Marco. Il ponte è costituito da una travata metallica in ferro e acciaio e pesa circa 200 tonn. E' del tipo a gabbia con le travi a maglie triangolari, ha una luce obliqua di 34 metri e una larghezza utile ai « visi » delle murate di 22 metri.

SCUOLA DI INGEGNERIA FERROVIARIA

Anche per l'anno accademico 1963/64 è stata istituita una scuola professionale ferroviaria per i laureati in ingegneria e studenti del V corso della facoltà di ingegneria; i corsi verranno tenuti presso le Università di Bologna, Napoli e Roma e presso il Politecnico di Milano. I posti della Scuola sono 50 e l'ammissione ha luogo per concorso. Gli allievi, che fruiscono di borse di studio per un importo complessivo di 16 milioni, potranno essere assunti direttamente dall'Azienda F.S., non appena superati gli esami dei corsi professionali e conseguita la laurea.

IL POTENZIAMENTO DELLA DOGANA DI TORINO

La Dogana di Torino è stata recentemente potenziata con l'attivazione di un piano caricatore coperto di circa 2100 mq. di superficie, con l'ampliamento del raccordo ferroviario, dove sono stati installati tre nuovi tronchi di binari per 712 m. e il prolungamento del binario interessante il movimento dei vagoni del servizio postale. Sono inoltre entrati in funzione mezzi meccanici per lo stivaggio e la palettizzazione delle merci, ed è stata potenziata l'illuminazione dei magazzini. Per agevolare ulteriormente il continuo aumento del traffico che causa, specie in periodi di punta, una certa insufficienza dei piazzali di sosta, è stato autorizzato il controllo delle merci viaggianti a carro completo presso i parchi smistamento delle ferrovie o presso i raccordi privati, fuori degli spazi doganali.

RISCATTO FERROVIE CALABRO-LUCANE

E' stato recentemente presentato dal Ministro dei Trasporti all'esame del Parlamento il disegno di legge che determina il riscatto delle Ferrovie Calabro-Lucane a partire dal 1° gennaio 1964.

ESTERO

LE FERROVIE PREPARANO I PIANI DI MIGLIORAMENTO PER IL 1964

Le ferrovie di tutto il mondo hanno preparato i programmi di potenziamento da mettere in atto nel 1964. Una nota rivista specializzata americana fornisce la seguente panoramica, indicativa degli investimenti decisi da vari stati. (E' da notare che le somme si riferiscono solo alle spese per il potenziamento ed effettivamente da pagare nel 1964, non vi sono perciò compresi i lavori il cui pagamento avviene a lunga scadenza).

Australia: 37.395 milioni di lire; Brasile (Viacao Ferrea do Rio Grande de Sul): 15.075 milioni; Cambogia: 3.125 milioni; Camerun: 3.839 milioni; Ceylon: 3.008 milioni; Congo: 1.858 milioni; Danimarca: 23.441 mil.; Etiopia (Compagnia Gibuti-Addis Abeba): 932 mil.; Finlandia: 32.977 mil.; Germania (escluse le D.B.): 1506 mil.; Ghana: 5.256 mil.; Iran: 7.865 mil.; Israele: 5.487 mil.; Giappone (Kei-Han-Shin Pyuko Railway): 16.426 mil.; Nuova Zelanda 13.490 mil.; Nigeria: 2.339 mil.; Norvegia: 20.498 mil.; Arabia Saudita: 1.809 mil.; Sierra Leone: 4.595 mil.; Spagna: 48.211 mil.; Sud Africa: 1.875 mil.; Svezia: 36.700 mil.; Thailandia: 18.191 milioni di lire.

AUSTRIA: E' L'ORA DELLA ELETTRIFICAZIONE

Dopo la fine della guerra, le Ferrovie Austriache hanno elettrificato 1075 km. di linea portando così a 2.050 km. cioè ad una proporzione del 34,5% la lunghezza totale delle linee elettrificate. Questa parte della rete però sopporta da sola circa il 70% del traffico. Nel frattempo è già stata prevista l'elettrificazione di altri 500 km. di linea. Quando il programma sarà attuato i treni a trazione elettrica percorreranno il 44% di tutta la Rete e smaltiranno l'85% del traffico totale. E' poi prevista la sostituzione delle rimanenti locomotive a vapore con locomotori diesel.

DANIMARCA: NUOVE NAVI-TRAGHETTO

Le Ferrovie Danesi dello Stato hanno recentemente messo in esercizio la nuova nave traghetto « Arveprins Knud » destinata al trasporto delle automobili tra il porto di Halskov, sull'isola di Seeland e il porto di Knudshoved, su quella di Fionie. La nave possiede tre ponti capaci di accogliere circa 400 automobili. Le piattaforme inferiore e superiore, in acciaio, sono fisse, mentre quella mediana è mobile e può essere sollevata di 130 cm. I tre ponti saranno utilizzati durante le punte di traffico; per il resto del tempo verrà sollevato quello mobile (l'operazione di sollevamento dura solo alcune ore) che è composto di 31 sezioni e pesa 150 tonn. Si ottiene così al piano inferiore, un'altezza di m. 3,90 anziché m. 2,60 grazie alla quale si potranno trasportare anche autocarri e torpedoni. Le caratteristiche della nuova nave traghetto sono: trasporto di 1.500 viaggiatori; lunghezza totale m. 130, larghezza m. 17,70, pescaggio m. 4,60, altezza chiglia-ponte superiore 17,09.

FRANCIA: DUPLICE SISTEMA DI TELECOMANDO SULLA PARIGI-STRASBURGO

Le Ferrovie Francesi hanno adottato sulla linea elettrificata Parigi-Strasburgo due sistemi differenti di telecomando. Uno assicura, dopo Reims, il controllo completo (segnali e scambi) del tronco a via unica Epernay-Reims, gli ordini essendo trasmessi per impulsi di corrente a frequenza acustica. L'altro, dopo Parigi-Nancy regola l'alimentazione della corrente elettrica di tutta la linea Parigi-Strasburgo comandando a distanza 11 sottostazioni d'alimentazione collegate alla « rete d'elettricità di Francia », mediante un sistema di interruzioni codificate delle frequenze acustiche di trasmissione.

GERMANIA: UN LOCOMOTORE FA IL GIRO DEL MONDO IN 31 GIORNI

La necessità di razionalizzare spinge le DB ad aumentare le prestazioni che le locomotive devono compiere in un gior-

Il treno australiano « Aurora del Sud » uno dei più lussuosi e veloci del mondo.

no, in una settimana o in un mese. In questo quadro una locomotiva elettrica per treni diretti la E 10 253, stazionata a Norimberga, ha stabilito il mese scorso il record di distanza. Essa ha superato in 31 giorni 40.743 km., ossia un percorso più lungo della circonferenza del globo terrestre. Il piano di rotazione delle locomotive elettriche esige dalla sola E 10 253 una prestazione giornaliera di 1.400 km. durante 10 giorni del mese il che spiega come poté essere raggiunto tale primato.

AD OSNABRUCK UNO DEI PIU' GRANDI APPARATI DI SICUREZZA

Uno dei più grandi e più moderni apparecchi di sicurezza a quadro di binari, munito di pulsanti, delle D.B. regolerà a partire dall'autunno 1966, il traffico ferroviario nella stazione viaggiatori d'Osnabrück e sulle linee adiacenti, in direzione di Münster, Bielefeld, Hannover, Brema, Oldenburg e Rheine (Paesi Bassi). L'apparato comanderà più di 380 scambi e 540 segnali. La sua costruzione comincerà nei prossimi giorni e costerà circa 18 milioni di marchi. Il personale potrà essere ridotto di circa 80 agenti ai quali saranno attribuiti altri compiti.

RADDOPPIATE LE TARIFFE DI SOSTA

Le Ferrovie Tedesche, dopo il recente raddoppio della tariffa di sosta per i carri isotermici, ha ora disposto il raddoppio della tariffa di sosta anche per i carri ferroviari normali.

INGHILTERRA: TRENO SU CUSCINO D'ARIA

L'ingegnere inglese C. Cockerell, progettista del primo « Hovercraft » (veicolo a cuscino d'aria per la marcia sull'acqua o sulla superficie terrestre) sta studiando un nuovo sistema di monorotaia. Utilizzando gli stessi principi dell'« Hovercraft » l'inventore lavora attorno al progetto di un treno che possa scorrere su un cuscino d'aria compressa pochi centimetri sopra la rotaia. Eliminato l'attrito fra ruote e binario, il veicolo, battezzato « Hovertrain », dovrebbe raggiungere una velocità di 650 km/h. Le difficoltà da superare per la messa a punto del veicolo riguardano essenzialmente la frenatura entro uno spazio non eccessivamente lungo. Studi ed esperimenti in tal senso sono, come è noto, in atto in America.

PRONTI PER IL FREDDO INVERNO

Le Ferrovie britanniche stanno prendendo misure per proteggere i treni viaggiatori e merci più importanti contro gli eventuali rigori dell'inverno. Attualmente vengono modificati gli impianti del riscaldamento a vapore e le condutture di acqa delle carrozze e carrozze-letto circolanti sulle grandi linee, come pure gli impianti generatori di vapore sulle locomotive diesel. Si stanno rinnovando le apparecchiature per il riscaldamento degli aghi di scambio nei punti di biforcazione, per meglio combattere le conseguenze di un inverno anche molto rigido. Saranno attivati spazzaneve più potenti, ed altri più piccoli stazioneranno in numerosi punti strategici.

Sebbene queste misure non possano assicurare una protezione completa, si spera che esse servano tuttavia a ridurre fortemente gli effetti del gelo e della neve, sull'esercizio ferroviario.

JUGOSLAVIA: UNA STAZIONE SPECIALIZZATA PER L'ESPORTAZIONE DEL BESTIAME

Alla Stazione di Sesana al confine tra la Jugoslavia e l'Italia, su una superficie di 1600 mq. sono state sistemate le attrezzature per formare una « base di esportazione » del bestiame per l'azienda statale « Jadran ». Si tratta di stalle in cui possono prendere posto 350 capi, e magazzini per legname, raccordati alla ferrovia.

U.S.A.: LO SCERIFFO HA SEQUESTRATO LA LOCOMOTIVA

Il treno passeggeri Atlanta-Augusta (Georgia) è stato fermato da uno sceriffo e da un avvocato che hanno presentato un'ordinanza del tribunale in base alla quale i due uomini avevano diritto di sequestrare una delle due locomotive del convoglio se la Società Ferroviaria non avesse loro versato 8.000 dollari, come risarcimento per la uccisione di un negro ed una negra, avvenuta nel 1961, mentre si trovavano su un'auto investita ad un passaggio a livello. La somma è stata versata e il treno ha potuto riprendere la sua marcia.

ARNI

il fatto del mese

Il treno è ancora il mezzo di trasporto preferito dai giramondo in cerca di fortuna. In America — lo abbiamo visto tante volte nei film — i vagabondi salgono in corsa sui treni merci e fanno lunghissimi viaggi indisturbati. In Italia, no. Da noi, per una evasione in treno bisogna avere la tempra del « passeggero clandestino » disposto a tutti i sacrifici, anche a saltare i pasti.

Fabio Piras e Vincenzo Mulas, due ragazzi sedicenni, fuggiti dalla Sardegna per venirsene in continente in cerca di fortuna non avevano questa temvra. Rinchiusi in un carro merci, nascosti in mezzo al colletame, sono riusciti dopo essere giunti a Napoli a percorrere mezza penisola ed arrivare ad Alessandria. Ma qui sono crollati. Hanno cominciato a chiedere aiuto, a invocare pane e acqua perché avevano fame e sete. I ferrovieri, spiombato il carro, hanno trovato i due ragazzi che a stento si reggevano in piedi: per quasi una settimana erano rimasti senza mangiare rinchiusi nella loro prigione viaggiante, dalla quale sono stati liberati dalla polizia ferroviaria che, dopo averli rifocillati, ha provveduto al rimpatrio. Nella loro dichiarazione i due giovani hanno detto che non credevano che i treni merci andassero così lenti e che la prossima volta si equipaggeranno, alla maniera dei cosmonauti, di tutto l'occorrente per alimentarsi razionalmente ed adeguatamente.

nuovi rotabili F. S.

Durante il mese di ottobre 1963 sono entrati in servizio, complessivamente n. 431 rotabili di nuova costruzione.

Eccone l'elenco dettagliato:

- **1 locomotiva elettrica, gr. E.646;**
- **1 locomotiva elettrica, gr. E.645;**
- **6 locomotive Diesel, gr. D.245;**
- **3 carrozze, serie Az;**
- **8 carrozze, serie ABz;**
- **27 carrozze, serie Bz;**
- **20 carri chiusi, serie FI;**
- **91 carri chiusi standard, serie F;**
- **28 carri refrigeranti standard serie Hg;**
- **180 carri ad alte sponde standard, serie L;**
- **27 carri pianali, serie PP;**
- **9 carri pianali per trasporti pesanti, serie Poz;**
- **10 carri pianali, serie Pcarz;**
- **20 carri tramoggia, serie Vt.**

G. G.

PREMIO FERREUROPA 1964

Anche per l'anno 1964 la Sezione Italiana dell'Association Européenne des cheminots (A.E.C.) con sede a Cremona — Via Dante 68 — bandisce un concorso intitolato:

PREMIO FERREUROPA

Per un premio di L. 50.000 riservato ai figli dei ferrovieri in servizio e in quiescenza iscritti all'A.E.C. nonché agli orfani di dipendenti delle Ferrovie dello Stato che non abbiano superato il 21 anno di età, per un componimento sul tema:

Perché il ferroviere ha, per la vocazione e la tradizione della sua professione, una mentalità europea.

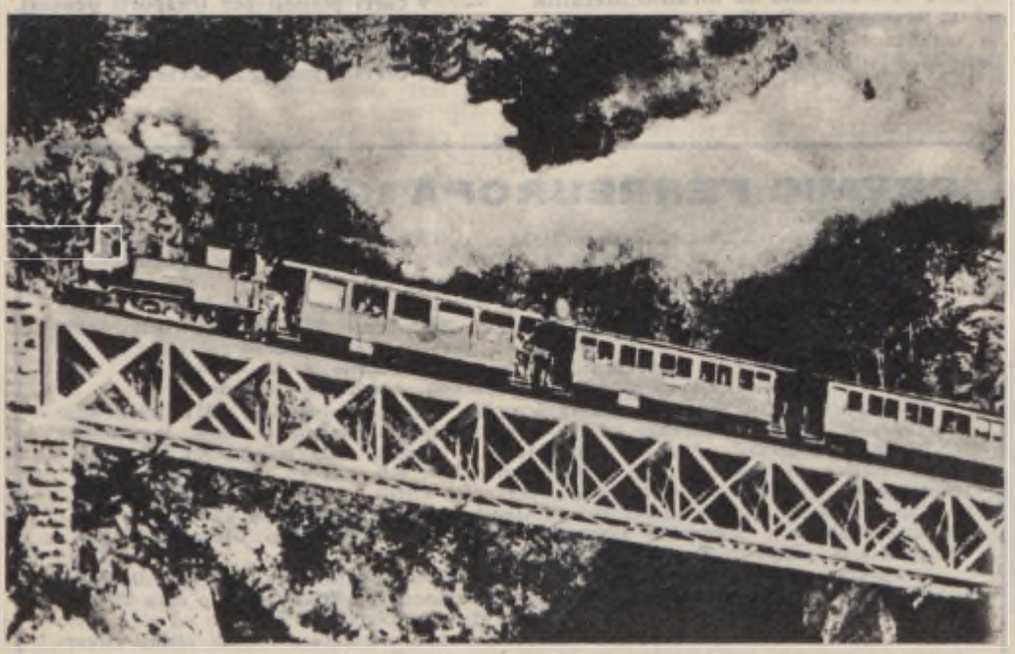
Il componimento, redatto su carta semplice, recante a margine dell'ultimo foglio il nome, il cognome, residenza ed età del concorrente, nonché il nome, la qualifica e l'impianto di appartenenza del padre (con il numero della tessera A.E.C.) oppure la precisazione di essere orfano di dipendente delle F.S. con gli stessi dati surriferiti riguardanti il genitore perduto, dovrà pervenire entro la data del **31 gennaio 1964** con lettera raccomandata all'indirizzo: **« Association Européenne des Cheminots - A.E.C. Sezione Italiana - Segretario Compartimentale di Palermo Sig. Giuseppe Giglio - Segreteria del Riparto Trazione di Palermo ».**

Il premio verrà conferito in occasione dell'anniversario del Trattato di Roma istitutivo del M.E.C. (Mercato Comune Europeo: Roma 25-3-1957) e cioè in data **25 marzo 1964**, nel corso di una cerimonia ufficiale che si svolgerà in Palermo ed alla quale saranno invitati il vincitore ed altri due concorrenti classificati, i quali ultimi riceveranno un omaggio dell'Associazione ed un brevetto di merito.

HA 75 ANNI LA LINEA DEL BRÜNIG

Il mattino del 13 giugno 1888 il Sindaco di Meiringen dava il via al primo convoglio della linea del Brünig: nasceva così, dopo polemiche, dubbi e timori una delle più caratteristiche strade ferrate a scartamento ridotto dell'Obwald svizzero.

DAL NOSTRO INVIATO



Lucerna, *dicembre*

La Ferrovia del Brünig, giunta ora al traguardo del 75° anniversario di esercizio, fu — nel secolo scorso — il centro della più vivace polemica ferroviaria che si sia mai svolta in terra elvetica: e specie per quanto riguardava lo scartamento, suscitò contese e prese di posizioni talvolta clamorose persino in seno al Consiglio Federale Svizzero.

La tecnica ferroviaria svizzera, a quel tempo, non considerava affatto le linee a scartamento ridotto: non si conosceva che un solo scartamento, quello normale di 1435 mm. misurato fra gli spigoli interni delle rotaie.

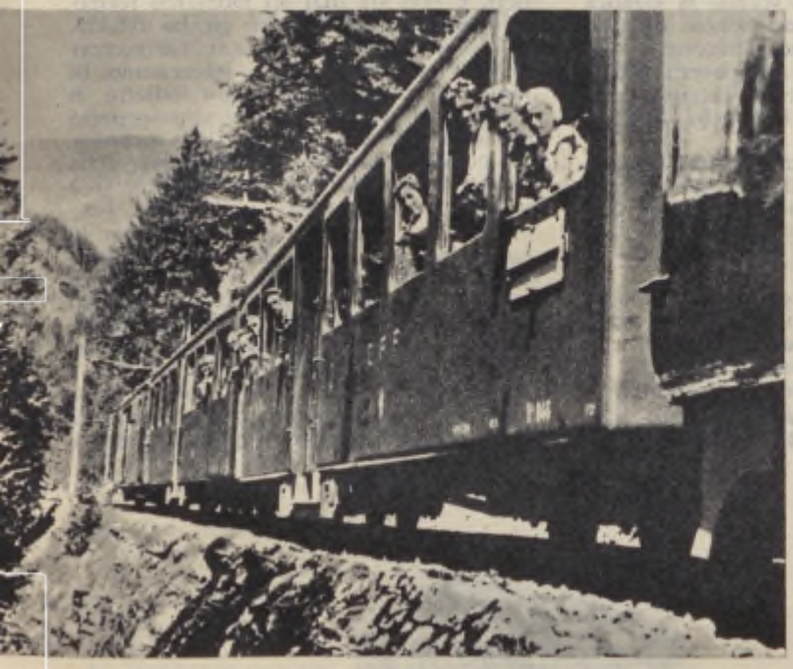
Gli ideatori della « Brünig a vapore » insistevano invece per ottenere l'autorizzazione a realizzare un tracciato con binari più stretti, mentre il Parlamento si opponeva e ad esso facevano coro la stampa e una parte notevole della opinione pubblica.

Mentre le polemiche venivano esasperate da sempre nuovi interventi che servivano solo ad aumentare la confusione delle idee, in Germania, si sperimentava ed approvava uno «scartamento ridotto» per le linee secondarie. Tale innovazione servì egregiamente a conciliare i diversi punti di vista dei « partiti » in lotta serrata nella patria di Guglielmo Tell e, finalmente, nell'anno 1872 (il 20 ottobre, per la storia) una « Landsgemeinde straordinaria », riunitasi sul « Landenberg » presso Sarnen, accordò la concessione per la costruzione della progettata linea ferroviaria del Brünig (scartamento di metri uno), che doveva collegare l'Obwald con l'Oberland bernese. Tutti riconobbero che la nuova ferrovia assicurava vantaggi essenziali al Cantone ed al suo sviluppo economico: un riconoscimento validissimo anche ai giorni nostri, soprattutto dacché la Ferrovia del Brünig, già appartenente alla cessata Compagnia del Giura-Sempione, venne incorporata, come unica linea a scartamento ridotto, nella rete delle Ferrovie Federali Svizzere e resa, in seguito, partecipe del loro sviluppo tecnico-commerciale.

* * *

La linea del Brünig, lunga 74 chilometri in cifra tonda, comprende percorsi ad ingranaggio (9 km in tutto) e percorsi ad aderenza e venne costruita in tre fasi diverse. La prima fase corrisponde alla tratta Brienz-Alpnachstad di 45,4 km, aperta all'esercizio il 14 giugno 1888; la seconda fase riguarda il tronco Alpnachstad-Lucerna di 13 km, aperto all'esercizio il 1° giugno 1889; la terza fase si riferisce al percorso Brienz-Interlaken Est di 16 km, aperta all'esercizio il 23 agosto 1916.

Fino al 1941 tutta la linea fu esercitata a vapore. Nel novembre 1941 venne inaugurata la T.E. sul percorso Lucerna-Meiringen, estesa nel dicembre del 1942 anche al tronco Meiringen-Interlaken Est. Con l'introduzione della T.E. (corrente alternata monofase 15 kV, 16 2/3 Hz,) sulla Ferrovia del Brünig furono messe in circolazione 16 nuove automotrici-bagagliai Dhe 4/6 Ni 901-916. Nel 1954 le F.F.S. dotarono la stessa linea di due nuove locomotive elettriche della serie HGs 4/4 1991 e 1992, che sono i mezzi trainanti più efficienti finora costruiti per una linea a scartamento ridotto, con percorsi ad aderenza ed a cremagliera. Questi nuovi mezzi di trazione si utilizzano unicamente sui percorsi di montagna, non potendo sviluppare che una velocità massima di 50 km/h.



Con l'introduzione della T.E. si procedette anche al rinnovo del parco delle carrozze e dei carri: 56 vetture a tre assi, furono sostituite con altre nuove a quattro assi, come pure furono rimodernate le vecchie carrozze ad otto ruote. Tutti i veicoli hanno oggi un freno Charmilles che agisce sulle ruote portanti, ed un freno differenziale che agisce sulla ruota dentata attraverso una « timoneria » di freno indipendente. Per il trasporto dei carri a scartamento normale, sui percorsi di pianura vengono utilizzati carrelli trasportatori (trucks) a quattro, sei e otto assi, e nelle stazioni di transito di Lucerna ed Interlaken Est esistono appropriate banchine per il carico e lo scarico di questi carrelli.

* * *

Per l'Obershasli, l'anno 1888 fu di grande importanza e il 13 giugno segnò una data memorabile. Quel giorno, già la mattina di buon'ora, a Meiringen, tutti erano in piedi e vestivano gli abiti più belli, benchè fosse un mercoledì. Davanti all'Arsenale, il Sindaco e il Pastore della borgata confabulavano sorridenti e felici. Ad un tratto, il primo cittadino estrasse l'orologio di tasca, per confrontarlo con quello del campanile; lo teneva in mano e guardava attento la lancetta lunga, chè gli pareva girasse troppo a rilento. Infine, disse con commossa semplicità: « è l'ora ». In quell'istante, infatti, il primo treno del «Brünig» aveva lasciato la stazione di Lucerna per « filare » in direzione di Sarnen e di Meiringen, a rimorchio di una sbuffante locomotiva. Quel treno inaugurale si sarebbe fermato per la prima volta a Giswil, davanti alle imponenti montagne del Brünig, dove un giorno, perduto nella notte dei tempi, era passato — secondo la leggenda — Vladislao con i suoi guerrieri svedesi, alla ricerca di una nuova patria. Ciò che un tempo rappresentava un'impresa eroica, stava diventando ora un gioco da ragazzi, grazie alla « strada ferrata » ed alla « cremagliera ». Le quali permettevano, ora, di scalare comodamente le alture del Keisertuhl, poi quelle del Brünig, fino al punto culminante del percorso.

Mentre la banda musicale del villaggio intonava un fragoroso inno, il convoglio, agghindato a festa con trofei, frasche e fiori, entrò nella nuova stazione. Il fischio prolungato e stridulo della vaporiera, riecheggiante fra le pareti della Falchernfluh, dove un giorno si innalzavano a volo i falconi da caccia dei grandi signori, annunciava con gioia imperiosa il trionfo di una nuova era. Intanto, un corno delle Alpi, voce soave di un mondo al tramonto, rispondeva melanconicamente dalle alture del Lugen.

Oggi, dopo 75 anni di esercizio, la linea a scartamento ridotto del Brünig — nonostante il peso di tre quarti di secolo — si sente più giovane che mai. Essa continua e continuerà ancora per lungo tempo a servire gli interessi e l'economia della nazione elvetica e trasporterà tonnellate di merci e migliaia di turisti amanti della bella natura e del raccolto silenzio della montagna.

Mario Alberto TUNINETTI

1° PREMIO PER LA NARRATIVA

UNO COME GLI ALTRI

GABRIELE PRIGNANO

E' nato a Napoli il 4 aprile 1931. Si iscrisse alla Facoltà di Economia presso l'Università di Napoli, dopo aver compiuto gli studi classici nella stessa città. Ha scritto molto, ma è la prima volta che partecipa ad un concorso tra giovani narratori. Attualmente presta servizio quale Capo Stazione a Luino.

E' un freddo giovedì di gennaio, anno 1955. Esala l'ultimo respiro nel nostro quartiere una povera vecchietta. Si chiama Maria Esposito. Le è accanto, ad assisterla, il solo figlio Salvatore. L'altra figlia, quella sposata, non mette più piede in casa che sarà un anno, dall'ultimo bisticcio con la madre.

Non tardano le visite. Vengono i Vezza, che sono assai amici di Salvatore; lo conoscono dacché era un bambino e se lo mettevano sulle ginocchia per farlo ridere. Sale la portinaia, scende la signora del piano di sopra, con le sue quattro figlie.E tutti quelli che desiderano rendere l'ultimo omaggio alla povera defunta. Ma nessuno rompe in lacrime, nessuno si dispera o fa il benché minimo rumore.

Vestono la morta, arricciando il naso per il puzzo di urina di cui sono pregni i suoi panni. Le fasciano il capo con una pezzuola bianca, come avesse mal di denti, e accendono alcune candele avanti al letto.

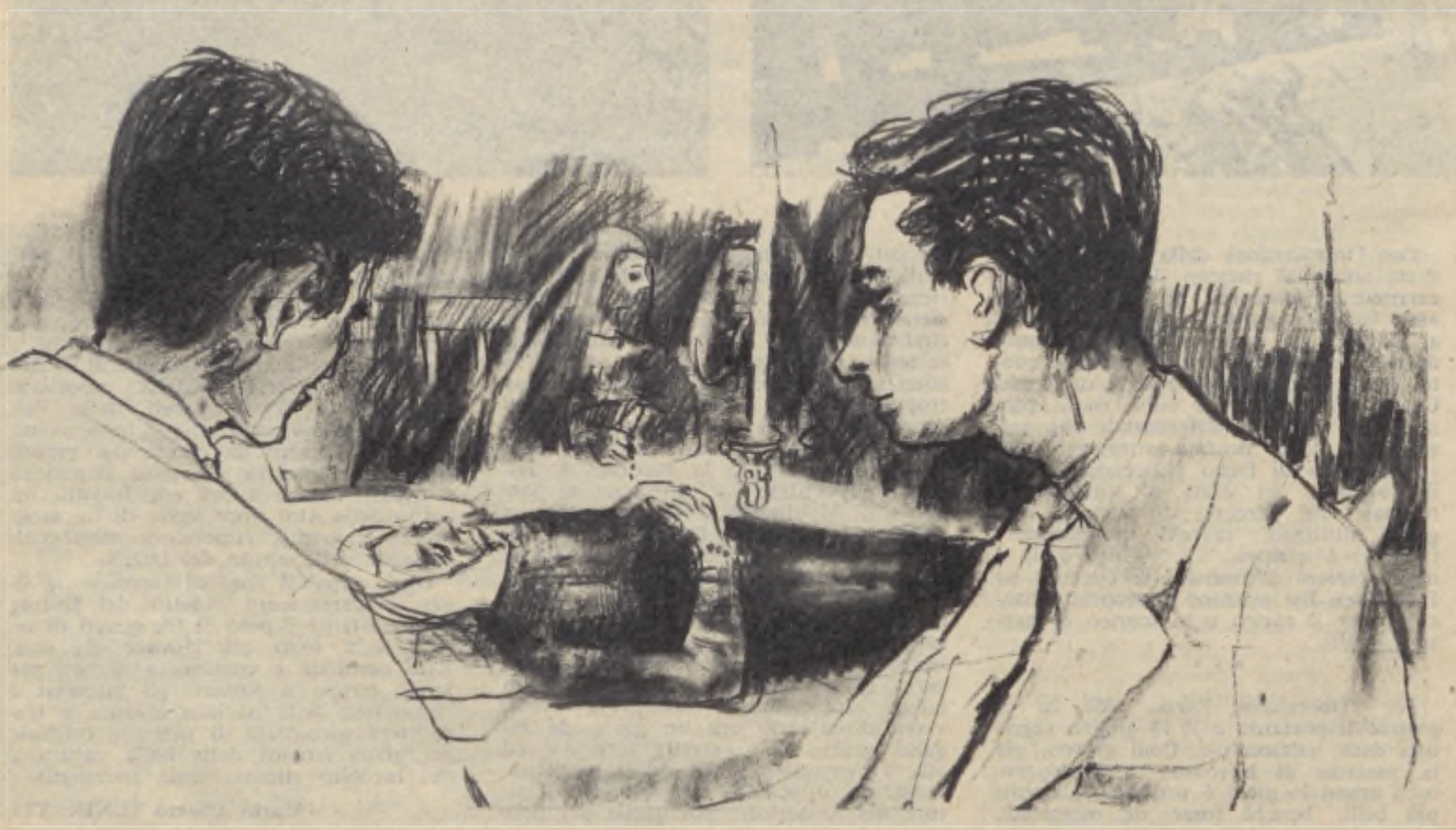
E' questa l'ultima operazione. Dopo, ognuno si siede, tranquillamente, ridistendendo fino ai polsi le maniche che prima aveva tirato su, mettendosi al lavoro. E ci si rimette a chiacchierare, fingendo di nulla. Magari dei fatti propri, ossia dei propri grattacapi.

Nessuno s'è ricordato di chiudere le imposte della finestra. Io sono al balcone, di fronte, e assisto quasi senza volerlo a tutte le scene. Sono molto depresso. Mi sento male. Poi mi decido e mi affretto a raggiungere Salvatore. Gli stringo forte la mano. Lo invito a sedere accanto a me, un po' in disparte. Gli offro una sigaretta.

Salvatore è un ragazzo snello, di bassa statura, ma pieno di muscoli. Di temperamento non è mite. Impreca volentieri. E non sta mai un momento fermo.

Fuma la sigaretta che gli ho offerta, stringendola forte tra le dita. Gli racconto delle storie che non lo interessano. Di tanto in tanto volge il capo indietro di scatto. Sembra che attenda una sorpresa da un momento all'altro. Una sorpresa, se possibile, anche più dolorosa della morte della madre. O un agguato. O è semplicemente scosso.

Mi alzo e prendo a gironzolare per la casa, solo, a capo chino, con le mani intrecciate dietro. Guardo i pochi mobili consunti dal tempo, polverosi, addossati ad un muro tutto crepe e pieno di chiazze scure. Osservo il pavimento su cui cammino. E' un pavimento di cui non è più possibile riconoscere il colore. Vi si balla su. Vi si inciampa, tanto è mal ridotto. Vi sono perfino degli avvallamenti.



Vedo dei panni stesi nella cucina ad un filo che va da una porta all'altra. Sono panni ancora umidi e, purtroppo, ancora sporchi. Ricordo che Salvatore si lamentava della madre. Era miope, non era colpa della povera vecchia.

Ora, però, Salvatore ha perduto anche il modesto aiuto della madre. E' solo al mondo. La sorella è come se non esistesse. E' egoista. O troppo povera. O troppo indifferente ai mali altrui.

Lui è giovane, ha anche un titolo di studio, computista commerciale. Ma cosa se ne farà di quel titolo coi tempi che corrono? Non troverà mai lavoro. Ne è convinto. E' una fatalità, il destino.

Provo una gran pietà verso il mio amico. Ma gliela nascondo, per non perdere la sua amicizia. Salvatore è un ragazzo irascibile, impetuoso. Non mi perdonerebbe un solo errore.

Entro nella stanza della morta ed assisto ad una strana scena. Vezza, l'anziano capofamiglia, s'è seduto su di una sediola accanto al letto e fissa le candele, con le palpebre socchiuse. Sulle sue labbra si disegna una smorfia che sembra un sorriso a stento contenuto.

Dopo poco si leva e avvicina il suo viso a quello della vecchia. Poi aggrotta le sopracciglia e assume un'aria preoccupata. Mi fa cenno di avvicinarmi.

— Secondo me non è finita — dice. — Questo è un caso di morte apparente!

Ora sulle sue labbra è ricomparsa quella strana smorfia, che è un sorriso trionfale.

— Avvicinatevi al suo viso! — continua — Si sente un soffio lontano. A malapena percettibile. Pare respiri!

Volgo le spalle. Vezza è un ubriacone. Alcuni anni addietro fu persino ricoverato in manicomio. Sembra non sia di buona salute. Si affaccia spesso sull'uscio della sua casa, a pianterreno, e fa dei lunghi discorsi da esaltato. In fondo, però, Vezza non è uno stupido. E riesce, malgrado tutto, a guadagnare di che far vivere tutta la famiglia.

Dopo poco, in silenzio, mi sguscia davanti, piccolo com'è di statura e con le spalle curve. Se ne va. E' offeso. Non si farà più vivo; per un bel po'. Fino a quando avrà dimenticato il mio gesto. Non avrei dovuto voltargli le spalle.

Frattanto a Salvatore hanno dato delle uova da bere. E' stata la signora del piano di sopra ad avere questo bel pensiero. Ha mandato su una delle sue figlie e poi ha incaricato un'altra, la più giovane, di convincere Salvatore a berle.

Lui ha preso le uova con mano tremante. Le ha avvicinate una ad una alle labbra e le ha succhiate lentamente. Ora resta a guardare la ragazza che le è di fronte, con gli occhi un po' umidi e rosso in viso dalla vergogna.

E' una brava ragazza, anche bella, ma soprattutto buona. Specie con lui. Ha degli occhi celesti, assai miti; capelli biondi, il viso ovale, bianco come le lenzuola. Indossa sempre una delle vesti non costose, ma che le si addicono molto. Ha un corpo tondo, non dico perfetto, ma attraente. E cammina con un passo lieve, di fata.

Salvatore la guarda e le dice:

— Non ti vedevo da un bel pezzo! Cosa fai su, in casa tutto il giorno?

— Sono indaffarata. — risponde.

— Ricami?

China la testa, un po' timida, e risponde con la sua vocina sottile:

— Sì.

Io mi avvicino e dico:

— Non ti si vede più al balcone. Perché?

— E' inverno. Fa freddo.

— Con la pioggia — dice Salvatore — l'anno scorso eri sempre affacciata. Con l'ombrellino certe volte, ricordi? O eri dietro ai vetri!

Già, l'anno scorso erano innamorati l'uno dell'altra. Il tempo passa. C'era stato un litigio, uno tra mille, da nulla, come tutti gli altri. Ma lei forse era stanca ed aveva colto quest'occasione per troncare. O forse era entrato un altro uomo nel suo cuore.

Ora la madre, che è una donna grassa, bassina, dall'aria affettuosa verso tutti, ma un po' nevrastenica, chiama la figlia presso di sé.

Luisa arrossisce e dice:

— Permesso! — e se ne va. La guardiamo alle spalle. E' più bella ora. Ora che non è più nostra.

Salvatore si rimette a sedere in un angolo e si sprofonda nella sua tristezza.

La portinaia, seduta al tavolo, scarabocchia su di un foglio bianco.

Vado nella cucina a prendere un bicchiere d'acqua per una signora che ha sete. Quando torno, Salvatore è in piedi presso la portinaia. Guarda con una brutta smorfia sul viso le lettere che la portinaia è riuscita a comporre sul foglio.

Poi di scatto afferra quel foglio e fa per stracciarlo.

— Non puoi — dico. — E' l'avviso. Bisogna attaccarlo giù al portone. E' un dovere!

Mi guarda di sottecchi e mi accorgo ora che mi disprezza. Mi risponde:

— Ho un solo dovere. E nessuno può negarlo. Mia madre è morta di fame.

Mi si avvicina e mi stringe le braccia con una forza che non gli sospettavo, urlando:

— Vuoi scriverlo questo? Vuoi? O sei come tutti gli altri, un vigliacco?...

1° PREMIO PER LA POESIA

AURELIO BATTAGLIA

Presta servizio alla Direzione Compartimentale di Genova ed è da molti anni apprezzato corrispondente del nostro giornale. Ha pubblicato: «E' sempre vigilia» (Ed. Maia, Siena 1952); «Esilio in terra natale» (Ed. Maia, Siena 1954); «Forse un approdo (Ed. Kursaal, 1961 Firenze); «Esilio in terra natale» si è classificato al 3° posto al «Chianciano» del 1955: è stato tradotto in lingua spagnola da Librado Basilio e nelle lingue slave da Ante Cettineo.

Le tre pubblicazioni sono state recensite da i più importanti quotidiani nazionali e da varie riviste tra cui «Fiera Letteraria».

CALABRIA ANTICA

Aridi massi di roccia
nuda a strapiombo:
ringhioso il mare da sempre
ne frantuma il costato,
rotea indolente il corvo
su città favolose
e triangoli d'aironi
le sovrastano, altissimi.
Nelle valli d'aranci,
fantasmi d'uomini e di cavalli
s'aggirano tra norie secche,
si estenuano in sottile profumo
la zagara e il pitosforo.
A primavera con i venti caldi
tutto è preghiera e attesa:
uno straccio corroso
appeso alla sosta del tempo,
una spirale di scirocco
nell'aria esausta di memorie,
un panorama senza scampo
fermo nell'occhio del cacciatore,
il secco sparo tra gli ulivi
che il tordo incauto e solitario
pagherà per la noia,
le braccia stanche
che recingono il ventre gonfio
di donne che aspettano,
il volto esangue del bambino
che fissa l'orizzonte
se mai - fardello a spalla -
nel fondo del sentiero
lo sconosciuto genitore spunti,
e la pupilla sconsolata e triste
della fanciulla che reca anfore d'acqua
in un paese di purgatorio
e senza più uomini.
E sugli aridi greti dei torrenti,
allo staffile del sole
il lento andare del ciuco,
nenie di spaccalegna,
volti di terracotta
e polvere di secoli.

RIVISONDOLI COME BETLEMME

di MARIO CASACCI

Un suggestivo itinerario

Da Roma a Sulmona a Rivisondoli: è uno degli itinerari più originali e suggestivi che offre il viaggio in treno: particolarmente su questa seconda linea, importante e ardita trasversale che collega il versante adriatico a quello tirrenico attraverso l'Appennino abruzzese molisano. Dalla piana di Sulmona, a quota 348 sul livello del mare, la nostra automotrice ha preso ad arrancare sui contrafforti della Majella in una salita vertiginosa che, in 50 chilometri, ci ha portato, attraverso Pettorano e Campo di Giove, a Palena e quindi a Rivisondoli, a quota 1267.

Sull'altipiano delle Cinque Miglia, in questo ultimo scorcio di un autunno mite, il paesaggio e gli uomini d'Abruzzo sembrano immersi in un'atmosfera di sapore antico.

C'è un silenzio assorto e solenne, sulla montagna sfumata di rosso e di violetto, sulle balze pietrose, sulla grande pianura: un silenzio che sembra spegnere anche le voci del paese — Rivisondoli — intento alle opere di ogni giorno.

E' la stagione di transizione: le vacanze d'estate sono ormai lontane, quelle invernali cominceranno solo quando le montagne si ammanteranno di neve. Una lunga pausa di raccoglimento, in attesa della colorita e rumorosa invasione degli sciatori, degli appassionati di sports invernali.

Al cospetto di questo paesaggio sereno e severo, in questo clima raccolto, mi sorprendo a chiedermi se turismo e tradizione non siano termini antitetici.

Il primo non è un modo di imporre una fisionomia uniforme a luoghi che la natura e gli uomini avevano fatto tanto diversi?

Ecco: il turista e il villeggiante sono un po' l'avanguardia inconsapevole di quel complesso e inarrestabile movimento della nostra società verso un generale livellamento del costume.

D'altra parte, è un fatto incontestabile che il turismo è fonte di benessere per queste regioni: un fatto economico a cui importanza rende del tutto trascurabili certe divagazioni. Semmai, si può fare qualcosa perché dall'incontro tradizione-turismo, scaturisca qualcosa di più del solo beneficio economico, qualcosa che comporti ed esalti una partecipazione viva — in termini di spontaneità e di entusiasmo — delle popolazioni locali. E qui a Rivisondoli, mi sembra, si è fatto proprio questo, con la creazione del Presepe vivente: una festa corale di popolo che nel suo fervore semplice ed ingenuo propone un nuovo incontro con i forestieri. Un incontro cui tutta la gente del luogo — dal pastore al contadino — partecipa come protagonista: e gli altri, la gente di fuori, sono, una volta tanto, gli spettatori.

L'incontro del 6 gennaio tra Rivisondoli e i forestieri è importante, vorrei addirittura dire determinante: un incontro i cui risultati positivi non si misurano più soltanto negli incassi degli alberghi, delle pensioni e dei pubblici esercizi; un incontro che ha un « attivo » tutto spirituale a vantaggio della gente del luogo: quasi una cordiale affettuosa rivincita verso il forestiero.

Siamo tornati qui per conoscere le novità della suggestiva manifestazione che richiama ormai gli spettatori non solo dal Lazio, dalla Campania e dall'Abruzzo, ma anche da ogni parte d'Italia e di molti paesi d'Europa e d'oltre Oceano.

A riprova di quanto sia viva e sentita, oggi, a due mesi di distanza, siamo già nel clima di fervida ed operosa attesa. C'è chi pensa all'organizzazione generale e al modo di far quadrare il relativo bilancio (croce e delizia dell'attivissimo Comitato Pro-Loco); c'è chi pensa a un nuovo e originale allestimento scenografico; c'è chi porta in grembo una nuova creatura e culla la speranza che sia un maschio e che nasca proprio nelle ultime settimane di dicembre: l'ultimo nato maschio di Rivisondoli, infatti, è di diritto il Gesù Bambino del Presepe vivente; c'è, infine, chi mette a punto gli indumenti da indossare nel gran giorno e chi controlla la crescita della barba e dei baffi, tratti caratteristici del personaggio che dovrà interpretare. Tutti insomma sono impegnati nella grande rappresentazione che ha per scenario il paese, per interpreti l'intera popolazione.

Ma vediamo le novità per il prossimo gennaio. Innanzitutto, la Madonna, o meglio la « Madonnina » come dicono qui, non sarà più scelta soltanto tra le ragazze « più belle e più brave » d'Abruzzo. E' in corso una selezione sul piano internazionale e tra le candidate vi sono ragazze « belle e brave » e di religione cattolica, dei più vari Paesi: della Francia, della Germania, del Messico, dell'Irlanda. Il 15 dicembre sapremo a chi è toccato l'onore di interpretare il ruolo del più impegnativo personaggio del Presepe.

A questo proposito ci piace ricordare una tradizione che ormai si va affermando: la ragazza che è stata la Madonnina del Presepe si sposa nel corso dello stesso anno. E' accaduto così da sempre: e si può vedere in questo qualcosa di più degli effetti di una efficace pubblicità.

Altra novità: una adeguata scenografia darà alla parte vecchia del paese l'aspetto di un antico quartiere di Betlemme cui sarà affiancato un accampamento di soldati romani. Si farà il possibile per movimentarlo, per farne un nuovo punto di richiamo e di interesse: è prevista tra l'altro la creazione di grandi cucine all'aperto — una sorta di bivacchi — presso le quali i visitatori potranno rifocillarsi e scaldarsi.

Innovazioni abbastanza importanti, ma solo divagazioni sul tema fondamentale della manifestazione: il Presepe vivente.

E alle sei di sera del giorno dell'Epifania 1964 scoccherà, come sempre, l'ora solenne di Rivisondoli: mentre il lettore del « prologo » (una efficace composizione poetica di cui è autore il Prof. Antonio Colella di Sulmona) ricorda ai presenti il sublime significato dell'evento che sta per compiersi, Maria e Giuseppe, scendendo dalle alture, raggiungono i casolari periferici del paese e prendono a bussare alle porte chiedendo invano asilo.

Ecco la rievocazione della profezia sull'arrivo del Salvatore, ed ecco l'annuncio ai Pastori: la montagna si illumina e scopre il movimento dei fedeli che da ogni parte si avviano verso il punto indicato dalla straordinaria stella che si è accesa in cielo.

La « Capanna » del presepe vivente di Rivisondoli. Anche il Bambino è vero: la parte spetta di diritto all'ultimo nato maschio del paese. Sotto, centurioni e carabinieri a colloquio durante le prove. In fondo alla pagina, un momento della suggestiva fiaccolata.

Maria e Giuseppe hanno intanto raggiunto la Capanna, di cui, nella notte incipiente, si intuiscono appena i contorni; d'un tratto s'illumina di una luce intensa: l'evento si è compiuto, è nato il Salvatore.

Ora il movimento sulle montagne si fa più intenso: tra la gente che si affretta ansiosa verso la Capanna sopravviene a passo cadenzato una centuria di soldati romani. Anche i Re Magi, intanto, iniziano il loro viaggio verso il luogo in cui è nato il Bambino figlio di Dio.

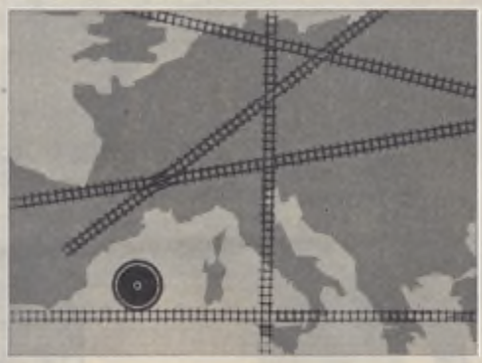
Non siamo nel clima di uno spettacolo: c'è in tutti i protagonisti un fervore, una fede, una commozione così autentici che ben presto conquistano i presenti: e la preghiera sgorga sincera da tutte le bocche, mentre si approssima il momento dell'apoteosi. I pastori, le pie donne, i Re Magi raggiungono la capanna e si inginocchiano davanti al Salvatore, una pioggia di stelle cade sulla capanna, celeste benedizione sul figlio di Dio che si è fatto uomo.

* * *

Sono molti, per i turisti d'inverno, i motivi di richiamo di questo angolo dell'Abruzzo: quando sull'altopiano delle Cinque Miglia è tempo di neve, ogni balza, ogni picco, ogni valle è un meraviglioso campo di sci. Si può andare alla scoperta di itinerari nuovi tra i boschi e le montagne, scendere sulle piste che si dipartono dalle stazioni filoviarie, salire con gli sky-lifts a Montepratello alle Crete Rosse, all'Aremogna.

E come un riposante contrappunto a questa euforia sportiva, ecco il sei gennaio l'appuntamento col Presepe vivente di Rivisondoli. Uno spettacolo colorito ed ingenuo e, ad un tempo, un breve raccoglimento: per gli abitanti del luogo, un modo per farsi capire, per farsi scoprire, per far sentire più vicini ai forestieri il paesaggio e la gente d'Abruzzo.

OGGI E DOMANI SUI BINARI D'EUROPA



I problemi ferroviari che vengono posti dall'integrazione economica europea non sono più patrimonio esclusivo di comitati ristretti o di commissioni di studio; ma sono ormai penetrati nella coscienza di tutti i ferrovieri europei, che guardano ad essi con un nuovo interesse. Mentre alcuni anni or sono il tecnico tedesco, il capo stazione italiano, il macchinista francese o il manovratore belga potevano chiedersi con una certa apprensione quale sarebbe stata la sorte delle ferrovie con l'instaurazione del Mercato Comune, oggi essi sanno che entro più vaste frontiere la strada ferrata ha ancora una funzione determinante da svolgere per lo sviluppo economico dell'Europa, per una più stretta collaborazione tra i popoli e per il consolidamento della pace nel mondo.

Gli obiettivi del Trattato di Roma nel settore dei trasporti tendono infatti ad eliminare gli ostacoli che i trasporti possono opporre alla realizzazione del mercato comune generale, ad integrare i trasporti stessi, come branca economica autonoma, nell'ambito della Comunità e ad istituire una organizzazione generale del sistema dei trasporti nella Comunità, indispensabile a questa integrazione.

Una delle questioni di più immediato interesse per i ferrovieri europei è quella dell'armonizzazione degli stati giuridici del personale. La questione è allo studio della Commissione Trasporti del Parlamento Europeo, che ha votato un documento nel quale auspica la creazione di un unico Statuto dei Ferrovieri. Quando questo Statuto sarà stato redatto, esso potrà sostituire o modificare i regolamenti del personale vigenti per i ferrovieri appartenenti agli Stati che fanno parte della CEE e la « famiglia dei ferrovieri », che già oggi nell'ambito di ogni nazione vanta un'antica tradizione, caratterizzata dal vivo sentimento di solidarietà della categoria e di attaccamento al servizio che unisce tutto il personale senza distinzione di età e di grado, si svilupperà oltre le frontiere nazionali in una più vasta famiglia europea, contribuendo così alla formazione e alla diffusione di quello spirito di collaborazione anche al di fuori del mondo ferroviario.

Attualmente però l'attenzione è rivolta ad altri problemi di carattere prevalentemente politico ed economico, ma che toccano ugualmente da vicino gli interessi dei ferrovieri, in quando essi sono i protagonisti della vita delle aziende ferroviarie e si rendono conto dell'importanza del coordinamento delle politiche dei trasporti dei singoli Stati membri, per la creazione di un mercato comune europeo.

Le difficoltà che si vanno manifestando per il raggiungimento di questo obiettivo non costituiscono una sorpresa, in un certo senso erano scontate, dal momento che esistono interessi e posizioni contrastanti, ma proprio l'esistenza di queste difficoltà da superare acuisce l'interesse e l'attesa. Cosa è stato fatto finora per tradurre in realtà operante le disposizioni programmatiche del Trattato di Roma nel settore dei trasporti?

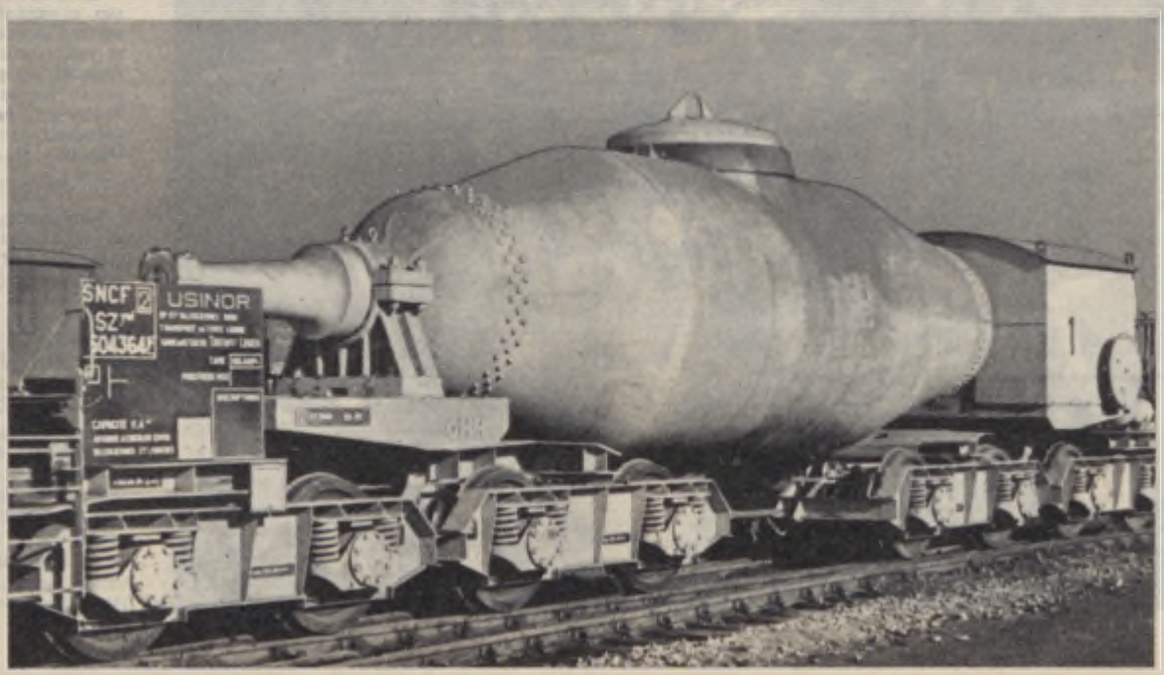
Uno dei primi problemi sui quali la Commissione della CEE portò a suo tempo la sua attenzione fu la necessità di un adattamento accelerato delle vie di comunicazione alla domanda crescente di trasporto, risultante dall'aumento della produzione e degli scambi, attraverso il potenziamento delle reti di comunicazione nazionali e la loro trasformazione in una più vasta rete, capace di rispondere alle esigenze della nuova entità economica costituita dal mercato comune.

Per questo nella primavera del 1960 la Commissione, insieme con esperti governativi dei Sei Stati membri, prese in esame la situazione del settore dell'infrastruttura delle ferrovie, delle strade e delle vie navigabili e chiese di conoscere i programmi di potenziamento che in materia erano stati ideati o attuati dai singoli Stati.

Sulla base di questi programmi e della possibilità del loro adattamento ai bisogni della Comunità, furono formulate e trasmesse ai sei governi delle « raccomandazioni ». In materia di traffico ferroviario esse sollecitavano i progetti di raccordo delle reti nazionali elettrificate e il potenziamento delle linee colleganti i porti marittimi alle grandi zone industriali della Comunità.

Per favorire la realizzazione di questi progetti la Commissione si dichiarò anche disposta a dare un contributo agli studi necessari e ad appoggiare eventuali richieste di aiuti finanziari avanzate dagli Stati, per la loro realizzazione, alla Banca Europea degli Investimenti.

Fu così che nel 1961 la BEI concesse per la prima volta dei prestiti per la sistemazione di alcune vie di comunicazione della Comunità e precisamente: 21 milioni di dollari alle Ferrovie Italiane dello Stato e 4 milioni di dollari alle Ferrovie Francesi per l'ammodernamento e il potenziamento della linea Genova-Modane-Chambéry; 25 milioni di dollari furono concessi alle Ferrovie Federali Germaniche per l'elettrificazione della linea ferroviaria nord-sud, che collega Amburgo e i porti nordici con la rete del sud; men-



La realizzazione di mezzi di trasporto speciali favorirà la circolazione dei prodotti in uno dei paesi del MEC. Nella foto un vagone a « poche tonneau » per trasporto di ghisa liquida.

tre un altro prestito di 16,2 milioni di dollari fu accordato successivamente alla Francia per l'ammodernamento delle ferrovie della Bretagna.

E' chiaro che per il fine ultimo, che è quello di realizzare un'unica efficiente rete di trasporti, tutti i progetti di potenziamento delle vie di comunicazione sono utili e meriterebbero quindi di essere presi in considerazione dalla Banca Europea degli Investimenti per essere finanziati. Ma l'entità delle cifre che a tale scopo dovrebbero essere destinate e la vastità dei compiti della BEI, soprattutto nei confronti dei Paesi in via di sviluppo, non ha consentito finora di soddisfare altre richieste. Un'eventuale possibilità di finanziamento sembra sussistere per il raddoppio sulle linee della Calabria.

Per quanto riguarda l'elaborazione di una vera e propria politica comune dei trasporti pure intensa è stata l'opera della Commissione europea e dei suoi servizi, che hanno a suo tempo elaborato la concezione d'insieme di quella che dovrebbe essere la politica comune (Memorandum Schaus), e il programma dettagliato di tutte le misure che dovrebbero essere progressivamente adottate ((Programma d'azione) per instaurare nel settore dei trasporti un regime di sana concorrenza, compatibile con gli aspetti speciali che lo caratterizzano.

Ambedue i documenti hanno avuto la più ampia diffusione, sono stati sottoposti all'esame del Consiglio dei Ministri della CEE, dei governi interessati e di vasti settori dell'opinione pubblica, ma sul secondo di essi, cioè sul « programma d'azione », si sono manifestati a tutti i livelli vivaci contrasti, dipendenti dal diverso ruolo affidato ai trasporti da ciascuno dei sei Paesi nel quadro della politica economica generale.

Lunghi mesi di discussioni si erano conclusi con un nulla di fatto, quando ad un certo momento, lo scorso inverno, sembrò che grazie a concessioni reciproche e ad una precisa volontà politica di riuscire, si fosse vicini ad un risultato positivo. Senonché, a causa dell'interruzione delle trattative con l'Inghilterra per il suo ingresso nel MEC e della « crisi di fiducia » determinatasi fra i Sei, ciascuno si irrigidì nelle sue posizioni e il Consiglio dei Ministri della CEE dovette rinunciare al tentativo di adottare il suo programma, limitandosi a trasmettere alla Commissione europea il rendiconto dei lunghi mesi di lavoro.

Anche questo documento ha tuttavia la sua importanza, perché in esso sono indicati i punti sui quali l'accordo era stato raggiunto e la posizione dei Sei sui problemi controversi. Sulla base di questi dati la Commissione ha ora formulato una nuova serie di proposte che dovrebbero veramente rappresentare il primo passo verso quella politica comune dei trasporti sulla quale si discute da tempo. Esse concernono rispettivamente la liberalizzazione dei trasporti (che riguarda esclusivamente il settore stradale), la organizzazione del mercato (nuovo sistema di tariffe per ferrovie, strade e vie navigabili) e l'armonizzazione tecnica, fiscale e sociale di tutto il settore.

Il Consiglio dei Ministri, al quale le proposte sono state inviate dovrebbe essere in grado di approvarle entro la fine dell'anno in corso. Se ciò avverrà, sarà questo un segno tangibile della rinnovata fiducia nella politica di integrazione e nella possibilità di realizzare in un futuro non troppo lontano l'unità europea.

Maria GUIDA

Come ci vede la stampa

Nel discorso pronunciato in occasione della Giornata del Risparmio, il prof. Carli, Governatore della Banca d'Italia, parlando della situazione della liquidità monetaria, che esige un impiego più avveduto delle risorse disponibili, si è particolarmente soffermato sul coordinamento degli investimenti e sulle necessità di operare scelte prioritarie. « Chi invoca una politica di coordinamento degli investimenti — ha detto il prof. Carli — chiede innanzi tutto che essi siano congrui rispetto alle direzioni sulle quali si orienta la domanda », ed ha aggiunto: « ai lavoratori che si accalcano alla periferia delle grandi città in cerca di un'abitazione non potrebbero essere offerte le migliaia di chilometri di autostrade ».

Tutti i giornali hanno dato ampio risalto a questo discorso, ravvisando nella contrapposizione tra « case e autostrade » una precisa indicazione riguardante la revisione del programma decennale per autostrade varato nel 1961, che dovrebbe ora essere ridimensionato per dare la precedenza alla realizzazione di servizi sociali, (case, scuole, ospedali), la cui carenza è maggiormente sentita da più larghi strati della popolazione. Di fronte a questo capovolgimento di indirizzo, il quotidiano 24 ORE ricorda il contributo dell'industria automobilistica all'incremento dell'occupazione operaia e ribadisce la necessità di alleviare con i piani autostradali il crescente squilibrio tra circolazione e sedi viarie, che — va ricordato per inciso — esiste anche per le grandi città, senza che nessun « piano » vi provveda.

Anche IL GLOBO ha manifestato la sua perplessità auspicando almeno il completamento delle autostrade del Mezzogiorno, mentre IL GIORNO ha fatto osservare che il rallentamento delle costruzioni stradali è già in atto a causa della lievitazione dei costi e che pertanto, per operare il ridimensionamento, sarebbe sufficiente ricondursi ai tempi previsti dalla legge del programma decennale, tempi che alcuni mesi fa si era intenzionati a ridurre per accelerare la esecuzione delle opere.

A questo punto c'è da chiedersi se il discorso del prof. Carli riguardi specificamente il piano autostradale oppure tutti i programmi di investimenti, i quali vanno riconsiderati per un migliore coordinamento. A questo quesito ha risposto il documento programmatico del nuovo governo, laddove parla di riqualificazione delle spese di investimento, che secondo LA STAMPA starebbe a significare la scelta degli investimenti da accelerare o ritardare.

Stando così le cose, non dovrebbe essere improbabile un coordinamento tra programma autostradale e piano ferroviario, coordinamento che è mancato all'atto della loro elaborazione come ha ricordato recentemente l'ing. Rissone su IL GLOBO. D'altra parte non bisogna dimenticare che per effetto della immigrazione dei lavoratori verso i grandi centri urbani, insieme a quello della casa, anche il problema dei trasporti ha assunto proporzioni preoccupanti. Nè fanno fede i frequenti articoli che giornali, come IL GIORNO, l'AVANTI! ed altri, pubblicano insistendo sul ruolo preminente che le Ferrovie devono svolgere nella organizzazione e nel potenziamento dei trasporti operai. Proprio recentemente è stata affermata la necessità di un piano particolare per i trasporti vicinali, al cui finanziamento si dovrebbe provvedere con l'intervento dello Stato e degli Enti locali. Questa esigenza non si presenta soltanto per i grandi centri come Milano, Torino, Napoli o Roma, ma anche e in misura sempre crescente per le zone dove sta attuandosi il decentramento industriale e per i centri di sviluppo industriale del Mezzogiorno.

Per il programma ferroviario, quindi, non si pone il problema del ridimensionamento, ma al contrario quello di di una integrazione degli investimenti.

Renato MATTONE

INCONTRI SULLA VIA DELLA SOLIDÀRIETA'

PER SALVARE UNA VITA

Il medico condotto di Pellestrina, dott. Ugo Montalti, aveva capito, subito dopo la nascita, che Natalino Busetto era condannato. Il piccolo aveva il cuore retrovolto e con un'apertura tra i due ventricoli, chiamata « Forame di Botallo », che altera gravemente tutta la circolazione sanguigna, mescolando il sangue arterioso con il sangue venoso. In tali condizioni, un semplice raffreddore o qualunque altro disturbo, facilmente superabili in normali condizioni fisiche, potevano provocare al piccolo crisi cianotiche così acute e violente da togliergli la vita.

Solo un'operazione molto delicata avrebbe potuto guarirlo. Ma occorrevano circa tre milioni: una cifra inverosimile per Luigi Busetto e Luigia Bergamasco, che a stento avevano di che sfamare e vestire altre due creature. La famigliola abitava in due stanzette di una catapecchia umida e oscura a Campo Tre Rose sull'isola di Pellestrina. La situazione era disperata. E proprio col coraggio della disperazione, con la forza del suo amore di madre, Luigia aveva bussato a tutte le porte, implorando aiuto, appellandosi ad una solidarietà che non sempre può o è pronta a manifestarsi. « Venezia Notte » aveva poi diffuso in tutta la regione questa storia raccapricciante.

L'appello del giornale fu letto anche dal Rag. Saverio di Guilmi, Revisore Capo presso la Divisione Commerciale e del traffico del Compartimento di Venezia, che più volte ripercorse le righe dell'articolo e sempre sentì un nodo di commozione serrargli la gola. La sera, pieno d'amarezza, egli si girò e rigirò nel letto, dibattendo mille pensieri. La sua tensione crebbe col trascorrere dei minuti e quando l'ultimo rintocco della mezzanotte si dissolse nel silenzio della casa, non potè più resistere: si levò deciso, andò al tavolo e si mise a scrivere.

« Chiarissimo prof. Dogliotti,

Le accludo il ritaglio del giornale « Venezia Notte » dal quale Ella potrà apprendere l'atroce angoscia di una madre per la sorte del suo caro figliolo, se una mano abile e pietosa non le verrà incontro. Chi le scrive è Saverio Di Guilmi, modesto impiegato delle F.S. presso il Compartimento di Venezia, il quale, leggendo con gli occhi umidi la triste storia del piccolo Natalino, non ha potuto fare a meno di rivolgersi a Lei, Insigne e Illustre « Mago » del bisturi, affinché voglia prendersi a cuore il caso in questione.

La scongiuro, Chiarissimo Professore, non tolga al bambino la gioia di vivere, il piacere del godere quel bene immenso che Iddio gli ha dato: la Vita. Le Sue prestigiose mani, con un senso di spiccata carità per il prossimo, potranno dare al bimbo il soffio della vita ed a Lei la gioia di far vivere colui che era destinato a morire ancora prima di nascere. Se il piccolo Natalino dovesse, per mancata assistenza, lasciare questo mondo, Le assicuro che ne soffrirei come fosse mio figlio.

Il mondo è colmo di persone buone e Lei, ne sono sicuro, fa parte di quelle e non resterà insensibile alla preghiera rivoltaLe da un umile ed all'angoscia di una madre che sa di perdere il proprio figlio. Benedette siano le sue mani ».

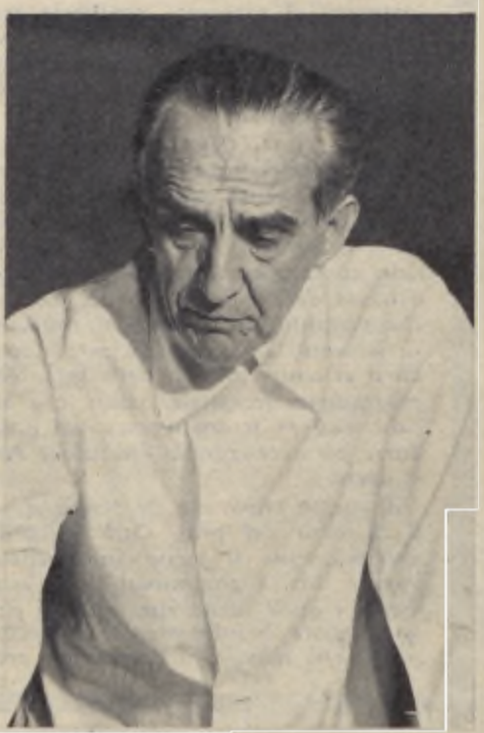
Andando al lavoro non ne parlò con alcuno: attese in silenzio, forse per pudore, lui così mite, così affezionato al suo angolo d'ombra. E un giorno, finalmente, si trovò nelle mani, tremanti per l'emozione, una lettera a firma della segretaria del celebre chirurgo.

« Il prof. Dogliotti m'incarica di comunicarLe che il piccolo Natalino Busetto per il quale Lei si è interessato, potrà essere ricoverato presso il nostro Centro di Cardiochirurgia per quanto sarà necessario fare. Se il bambino fruisce di assistenza mutualistica, tutte le cure saranno a carico della Mutua. In caso contrario consigli alla famiglia di richiedere l'assistenza del Comune per la degenza, non di competenza del prof. Dogliotti. L'eventuale intervento chirurgico sarà gratuito. In più esiste presso il nostro Centro, la Fondazione Maria Gabriella di Savoia, per aiutare le famiglie dei bambini malati di cuore, di condizioni disagiate. Quando la famiglia del bambino avrà deciso di venire, e per noi può venire quando vuole, comunque non appena avrà espletato le pratiche di assistenza mutualistica, scriva all'indirizzo intestato e manderemo i denari per il viaggio del bambino e di una persona che lo accompagni. Distinti saluti ».

Col suo piccolo tesoro in mano, il rag. Di Guilmi corse subito al Giornale. « Affido a voi questa lettera », disse. « Io che di queste cose non sono pratico, mi ritiro. Vi prego, ora fate voi che il bimbo possa arrivare al più presto a Torino. Anch'io ho una figlia di due anni e capisco quanto soffrano quei due poveri genitori. E' con vera commozione che ho aperto questa lettera ».

La stessa commozione che ha preso noi tutti, perché ora sappiamo che il bambino vivrà. Senza retorica, con l'umiltà di chi è veramente in pace con se stesso e col mondo, il collega Di Guilmi ha insegnato un po' a tutti che bisogna avere fiducia nella vita, negli uomini, nella carità cristiana. Ed è per noi motivo di conforto e d'orgoglio sapere di far parte di una società dove vivono e operano uomini sensibili alla sventura umana come il rag. Di Guilmi e scienziati come il prof. Dogliotti, la cui grandezza d'animo è pari, e ci sembra di dir tutto, a quella del suo ingegno.

Fausto CINCOTTI



I protagonisti della toccante vicenda: il piccolo Natalino Busetto fotografato in classe e Saverio Di Guilmi al cui interessamento si deve l'intervento del Prof. Dogliotti.

NELL'ALTA DIRIGENZA

L'ing. Giovanni Robert ha lasciato la dirigenza del Compartimento di Bologna perché nominato Consigliere di Amministrazione.

L'ing. Mario Fasoli è stato promosso Direttore Centrale di 1.a classe; l'ing. Enrico Tenti e il dr. arch. Paolo Perilli sono stati promossi Direttori Centrali.

L'ing. Giorgio Petruzzi e l'ing. Pietro Benedetti sono stati promossi Direttori Compartimentali e destinati rispettivamente alla dirigenza dei Compartimenti di Cagliari e di Verona.

L'ing. Aldo Rossetti e l'ing. Aldo Zannini, già Direttori Compartimentali di Verona e di Cagliari, sono stati trasferiti, rispettivamente, alla dirigenza dei Compartimenti di Milano e di Venezia.

L'ing. Eros Palladini, dalla dirigenza del Compartimento di Genova è stato destinato alla dirigenza del Servizio Lavori e Costruzioni.

L'ing. Pietro Zaniboni, del Servizio Lavori e Costruzioni, ha assunto la dirigenza del Compartimento di Bologna.

A tutti i migliori auguri di « Voci ».

Nel mese di dicembre lasceranno il servizio per raggiunti limiti di età, l'ing. Ettore Leppo, Direttore del Servizio Impianti Elettrici, e l'ing. Francesco Giarletta, Direttore del Servizio Approvvigionamenti.

« Voci della Rotaia », in attesa di farlo più diffusamente nei prossimi numeri, porge intanto ai due alti funzionari il suo saluto più cordiale.

AL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Il Consiglio di Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, riunitosi sotto la presidenza del Ministro dei Trasporti e dell'Aviazione Civile Sen. Corbellini, ha deliberato l'effettuazione di numerosi lavori ed ha approvato molteplici forniture di mezzi e materiali per un importo complessivo di circa 16.800 milioni di lire.

Da segnalare:

— **la sistemazione** delle telecomunicazioni sulle linee Ancona-Pesaro e Ancona Foligno e degli impianti elettrici di illuminazione e forza motrice in alcune stazioni della linea Milano-Mortara;

— **la sistemazione** degli impianti di protezione e di chiusura dei passaggi a livello delle linee Verona-Modena, Fortezza-S. Candido e Fiumetorto-Bicocca;

— **il potenziamento** ed il riclassamento degli impianti delle Officine Carica Accumulatori;

— **l'ampliamento** del ponte sul torrente Perticaro della linea Taranto-Reggio Calabria;

— **la costruzione** di una sottovia carrabile per l'accesso al Deposito Locomotive di Napoli Smistamento;

— **la costruzione** di un impalcato in cemento armato a protezione della linea Domodossola-Iselle, fra il km. 5+410 e il km. 5+676;

— **l'acquisto** di 15 carri pianali per trasporti pesanti.

— **l'acquisto** di 800 carri pianali tipo PPo, di 8 automotrici termiche ALn e di 10 rimorchi;

— **la costruzione** di scogliere foranee su due tratti della linea Bicocca-Messina.

— **la sistemazione** di alcune stazioni e di alcuni ponti della linea Verona-Brennero;

— **l'ampliamento** dello scalo merci della stazione di Zappulla della linea Palermo-Messina;

— **il consolidamento** del rilevato ferroviario e la sistemazione della falda a monte fra i km. 202+806 e 203+050 della linea Potenza Inferiore-Metaponto;

PROVVEDIMENTI A FAVORE DEL PERSONALE

— **Costruzione** di otto fabbricati per complessivi 66 alloggi a Padova C. Marte, Dolo e Treviso.

— **Modifica** del punto 6 sub a) della deliberazione n. 3 del 29 luglio 1959, per ridurre da un anno a sei mesi la durata dell'esperimento pratico cui debbono sottoporsi i vincitori dei concorsi interni per Ispettore di 1ª cls.;

— **Indennità fissa mensile** al personale del Servizio Lavori e Costruzioni comandato presso la Sezione Costruzioni di Varazze;

— **Inquadramento** in soprannumero nelle qualifiche ferroviarie di personale già dipendente dal soppresso Ministero dell'Africa Italiana, in applicazione dell'art. 20 della legge 304/1963;

— Approvazione di un bando per pubblico concorso a 960 posti di A. Macchinista in prova;

— **Costruzione** di 64 fabbricati per complessivi 637 alloggi a Narni Amelia, Terni, Osimo, Portorecanati, Civitanova Marche, S. Benedetto del Tronto, Tarvisio Centrale, Firenze, Campoleone, Sezze Romano, Tivoli, Bagni di Tivoli, Orte, Taranto, Imola, Rimini, Faenza, Falconara, Torre dei Passeri, Verona S. Lucia, Alessandria, Asti, Bussoleno, Udine, Buttrio, Monfalcone, S. Giorgio di Nogaro, Ronchi dei Legionari e Trieste;

A tutti i nostri lettori i migliori auguri di

BUONE FESTE

— **Costruzione** di un fabbricato ad uso dormitorio per il personale viaggiante e di macchina a Bardonecchia;

— **Riclassamento** del dormitorio di S. Agata Militello;

— Costruzione dell'**impianto centrale di riscaldamento** presso i tre fabbricati alloggi del Deposito Meccanismi di Roma Tuscolana;

— Costruzione della nuova **sede sociale del Dopolavoro ferroviario** a Ventimiglia.

Il Consiglio di Amministrazione si è pure pronunciato favorevolmente per la concessione di un notevole numero di sussidi e di elargizioni straordinarie. Ha esaminato inoltre vari ricorsi avverso punizioni e trasferimenti, istanze per riapertura di procedimenti disciplinari, dispense dal servizio e riammissioni in impiego.

CARBONE E ANTICIPAZIONI AL PERSONALE

In relazione alla riduzione apportata quest'anno ai quantitativi di carbone per riscaldamento domestico che possono essere ceduti al personale, il Direttore Generale ha autorizzato, a titolo d'integrazione, la concessione di un'anticipazione in denaro.

L'anticipazione può essere accordata nelle seguenti misure al lordo dell'imposta di bollo, soltanto ai dipendenti, agli assuntori ed in generale al personale in servizio esclusivo e continuativo per conto dell'Azienda e che, per tale servizio, viene retribuito direttamente con stipendio o paga dalla Azienda stessa, che alla data del 31 ottobre c.a. hanno presentato domanda per la concessione del carbone:

— L. 9.005 al personale che, in base alla circolare a stampa n. A/11/1864 del 18.9.962 regolante la precedente concessione di carbone per il 1962-63, aveva titolo a q.li 12;

— L. 12.006 al personale che, in base alla medesima circolare, aveva titolo al supplemento di q.li 2;

— L. 15.008 al personale che, in base alla ripetuta circolare, aveva titolo al supplemento di q.li 4.

L'importo dell'anticipazione accordata deve essere recuperato a ruolo in dieci trattenute mensili consecutive senza tener conto, agli effetti della quota cedibile, delle eventuali altre trattenute che dovessero gravare sullo stipendio del richiedente.

Per ottenere il beneficio l'interessato deve presentare regolare domanda al proprio impianto indicando l'importo dell'anticipazione richiesta. (Circ. R. 27193/1.1. 3° del 2-11-'63).

CONCESSIONI DI VIAGGIO SULLA RETE UNGHERESE

La Direzione Generale delle Ferrovie **Ungheresi** ha fatto conoscere che le richieste di biglietti di viaggio sulle proprie linee, in base ai vigenti accordi di scambio (un biglietto gratuito annuo per l'agente e un biglietto a riduzione per i rispettivi famigliari: moglie e figli, celibi o nubili, di età non superiore a 25 anni, conviventi a carico del titolare diretto della concessione), dovranno essere inviate alla Direzione di Budapest di quella Amministrazione.

Le concessioni di scambio per il personale F.S. e famigliari sulla rete ungherese debbono essere richieste alla Amministrazione ferroviaria ungherese dai Servizi e Compartimenti alle cui dipendenze si trovano gli agenti che fanno domanda. (Circ. A.G. 3.2./9704 /III del 13-11-'63).

ASSUNZIONE DIPENDENTI IMPRESE APPALTATRICI

La legge 18 febbraio 1963, n. 304, ha apportato modifiche agli artt. 211 e 213 delle norme transitorie dello stato giuridico del personale ferroviario, concernenti l'inquadramento negli organici dell'Azienda dei dipendenti da imprese appaltatrici di servizi ferroviari da riassumere in gestione diretta, in possesso dei requisiti prescritti dalle suddette norme della legge organica. (Circ. n° P. 2. 1. 3.06 20300 del 30-10-'63).

Narrativa poesia e teatro al premio PENNA D'ORO 1963

Dal nostro inviato

Ancona, *novembre*

Una rilevante novità quest'anno alla « Penna d'oro »: al tradizionale premio per la narrativa e la poesia, si è aggiunto quello per il teatro: un'ulteriore conferma della validità di questo concorso che ogni anno cresce e cresce in piena salute. Le opere premiate sono, almeno per due terzi, di livello decisamente elevato: rilevano una preparazione, una maturità ed un impegno per cui non ci sembra sufficiente inquadrarne l'importanza ed esaurirne il significato nel quadro dell'« hobby »: un termine che oggi ha molta fortuna ma che comporta, nel nostro caso, una limitazione, direi una mortificazione delle qualità degli scrittori di casa nostra.

Semmai un appunto c'è da muovere, questo va ai molti ferrovieri che, pur avendo le qualità e la preparazione per partecipare al concorso, fino ad oggi lo hanno disertato, forse per un malinteso pudore, forse per sufficienza.

Noi ci auguriamo, comunque, che specie tra i gradi più elevati, si debba registrare in futuro una più nutrita partecipazione al concorso.

Prima di passare alla cronaca della manifestazione conclusiva del Premio, teniamo a sottolineare l'exploit di Augusto Finocchi che ha vinto quest'anno la sua seconda penna d'oro. Nel 1960 aveva vinto il primo premio per la narrativa; nel 1963 ha vinto il primo premio per il teatro, con l'atto unico « Millantato credito », che vorremmo definire la rapsodia del padre con figlio somaro. E' la breve esaltante avventura — paradossale divertente patetica — di un « padre di figlio somaro » che vive la sua ora di gloria presentandosi in un liceo e assumendo di volta in volta i panni dei genitori dei più bravi della classe: di quelli che « prendono dodici ed hanno la foto sul registro ». Purtroppo il giornale non può ospitare — come fa per il racconto e la poesia — l'atto unico di Augusto Finocchi, che ad Ancona è stata presentato in registrazione alla maniera radiofonica, nella interpretazione della compagnia del teatro sperimentale diretto dall'ing. Livio Arena: una interpretazione davvero notevole che riconferma le ben note qualità di attore e regista dell'ing. Arena, il quale consacra da annni tutto il suo tempo libero al teatro.

Marcas

Augusto Finocchi riceve il premio per il suo atto unico.

* * *

La premiazione dei vincitori ha avuto luogo nella sala maggiore del Palazzo degli Anziani, affollata di pubblico, presenti il Capo Compartimento, ing. Capuano, il Capo uscente dell'Ufficio Centrale D.L.F., avv. Cutrona (che ha voluto essere presente alla manifestazione per riconfermare il suo apprezzamento per il Premio « Penna d'oro ») e il subentrante, dott. Serrao, autorità civili e ferroviarie.

L'ing. Arena, è stato, come sempre, il brillante lettore del racconto premiato, « Uno come gli altri », il prof. Girotti, il raffinato dicitore della poesia « Calabria antica ».

Ecco la classifica del concorso:

Narrativa: 1° premio « Penna d'oro ferroviaria » di L. 80.000 e diploma di merito, al Capostazione Gabriele Prignano di Luino, per il racconto « Uno come gli altri »; 2° premio L. 50.000, al Segretario Arnaldo Liberati (Roma) per il racconto « Mio padre »; 3° premio L. 20.000, al Segretario Tecnico Capo Renzo Fregoso (La Spezia) per il racconto « La ragazza del bar ». Premio speciale per il componimento di soggetto ferroviario al Caposquadra deviatore Giovanni Frullini per il rac-

Il gruppo dei premiati al concorso « Penna d'oro » 1963.

conto « Un viaggio procelloso ». La commissione ha poi segnalato: il Segretario Superiore Giovanni Pelillo (Roma) per il racconto « Il giargianese »; l'Ispettore P.le Dolfo Poggesi (Firenze) per il racconto « Mio padre »; il Controllore Viaggiante Girolamo Palmisano (Palermo) per il racconto « La gelosia »; il Capo Gestione P.le Aldo Santi (Savona) per il racconto « L'ultimo dell'anno »; l'A. Macchinista Armando Giorgi (Genova) per il racconto « Il raccoglitore di quarzo ».

Teatro: 1° premio al Segretario P.le Augusto Finocchi (Roma) per l'atto unico « Millantato credito ». Il secondo e il terzo premio non sono stati assegnati.

Poesia: 1° premio (50.000 lire) al Segretario Capo Aurelio Battaglia (Genova) per la poesia « Calabria antica »; 2° premio (25.000) al Segretario Alberto Di Mascio (Firenze) per la poesia « Ad un padre »; il 3° premio, « ex aequo », al Segretario Superiore Augusto Millosevich (Venezia) per la poesia « Accordi », ed al Segretario Capo Mario Sarrocco (Roma) per la poesia « Ad un angelo ». Infine, la Commissione ha segnalato il Segretario Vittorio Cattaneo (Roma) per la poesia « Gloria »; l'Ispettore Capo Superiore Eugenio Franchi (Firenze) per la poesia « Momenti »; il Capo Gestione Giuseppe Aquila (Avezzano) per la poesia « Ritorno »; il Capo Stazione Mario Verdicchio (Milano) per la poesia « Destino »; il Capo Gestione Pier Luigi Grasso (Livorno) per la poesia « Lettere dal paese » e l'Applicato Luigi Bosco (Savona) per la poesia « Il frutto proibito ».

Al Collegio di Porto S. Giorgio

PREMIATI I PIU' BRAVI

Si è svolta a Porto S. Giorgio l'annuale cerimonia della premiazione degli allievi dei Collegi per figli di ferrovieri dell'Opera di Previdenza. Per la circostanza anche le allieve e gli allievi del Collegio di Senigallia erano qui convenuti, graditi ospiti dell'Istituto.

S.E. Mons. Norberto Perini, Arcivescovo di Fermo, nonostante gli impegni del Concilio, ha voluto, essere presente fra i giovani dei Collegi, celebrando per essi la S. Messa, e rivolgendo vive parole di augurio per l'anno scolastico in corso.

Dopo la celebrazione della Messa, il Capo Collegio di Porto S. Giorgio ha porto al Direttore Compartimentale Ing. Capuano, ed ai funzionari dell'Ufficio Centrale dell'Opera di Previdenza e del Compartimento, il saluto dei giovani esprimendo il loro ringraziamento e riconfermando il loro impegno. E' seguito un affettuoso indirizzo di saluto dell'Ing. Capuano, dopo di che ha avuto luogo la premiazione dei migliori allievi ed allieve nel decorso anno scolastico 1963-64.

Con l'occasione sono stati distribuiti i premi in denaro, istituiti per onorare la memoria della Signora Rosa Zola vedova Rissone, amatissima madre dell'Ing. Severo Rissone, già Direttore Generale e Presidente dell'Opera di Previdenza.

Anche quest'anno la gentile signora Lina Zattoni, vedova dell'Ing. Tommaso Zattoni, Direttore Compartimentale ha voluto essere presente alla cerimonia per la consegna del premio intitolato alla memoria del compianto marito.

Sono stati consegnati, successivamente, a 16 fra allieve ed allievi del Collegio di Senigallia ed a 11 allievi del Collegio di Porto S. Giorgio i premi per gli studenti distintisi per profitto nello stesso anno scolastico 1962-'63.

a. r.

nuova, incredibile offerta di "Selezione,,

UN FONOGRAFO STEREOFONICO

PIU' 10 GRANDI DISCHI STEREO

"Motivi celebri di tutto il mondo"

A MENO DI META' PREZZO

Non lasciatevi sfuggire questa strabiliante occasione: si tratta del famoso fonografo stereofonico "Reader's Digest" a due altoparlanti e di 10 grandi dischi stereo RCA con i motivi piú cari della musica di tutto il mondo. Chiedete subito - per ogni ulteriore informazione e **senza alcun impegno da parte vostra** - l'opuscolo illustrativo che vi giungerà assieme all'eccezionale buono sconto. Basterà riempire il tagliando in calce a inviarlo a "Selezione dal Reader's Digest," Via Moscova 40 - Milano

Inviatemi l'opuscolo "Fonografo e Motivi Celebri" con il relativo buono sconto

Cognome _____
(stampatello per favore)

Nome _____

Via _____

Città _____ (provincia) _____

A 25c1

E' FERROVIERE L'ARBITRO SVIZZERO DI ITALIA-URSS

Si chiama Daniel Mellet e molti lo ricorderanno per averlo visto dirigere l'incontro di calcio Italia-URSS all'Olimpico di Roma. Ha 40 anni ed è in ferrovia dal 1941. Attualmente è Capo ufficio Personale dell'Esercizio del I circondario a Losanna. Cominciò ad arbitrare nel 1949; nel 1957 divenne arbitro internazionale. Ha moglie e due figlioli. Durante la sua permanenza a Roma ci è venuto a trovare a Villa Patrizi dove è stato ricevuto dal Dr. Santoni (foto in alto) che lo ha intrattenuto a cordiale colloquio. Nella foto a sinistra l'arbitro ferroviere sul campo durante la vivace contesa tra italiani e sovietici.

TRADIZIONI NOSTRE

Con decreto del Presidente della Repubblica è stata conferita la medaglia di bronzo al valor civile, all'Assuntore Giuseppe Geraci per il seguente atto di coraggio compiuto il 15 agosto 1962 in Butera - Fraz. Falconara (Caltanissetta);

« Accorreva prontamente in soccorso di due ragazze in procinto di annegare nelle acque del mare, riuscendo, dopo notevoli sforzi, a trarle in salvo alla riva ».

* * *

Il Direttore Generale ha conferito un « encomio » al Capo Stazione, Onofrio Fricano (383334), il quale, il giorno 16 agosto 1963 nella Stazione di S. Nicola Tonnara, avendo scorto un viaggiatore che attraversava incautamente i binari mentre sopraggiungeva il treno 901, si slanciava prontamente, con grave rischio della propria incolumità, in soccorso del predetto riuscendo a trarlo in salvo.

* * *

Il Direttore Generale ha conferito un « encomio » all'Operaio specializzato Palmerino Lippa (339024) ed agli Operai di 1.a classe Mario Tomassi (362036) e Francesco Fioretti (410059), i quali, il giorno 5-4-1963, nel Deposito Locomotive di S. Lorenzo, avendo notato che un compagno di lavoro era stato investito dalle fiamme sviluppatesi sul banco Maximum Mz, che il medesimo puliva con la benzina, si lanciavano, incuranti della propria incolumità, in soccorso del predetto riuscendo a soffocare con i propri corpi le fiamme, da cui quegli era avvolto.

Nell'occorso i tre agenti riportavano ustioni alle mani.

RETE TUTTARETE

ANCONA
Red. Dr. A. Rosso T. 370

● **Il giorno 7 novembre** presso il Deposito Locomotive di Ancona, il Cappellano Compartimentale padre Oddo Tesei O. M. ha celebrato una messa in suffragio dei ferrovieri defunti ed i caduti sul lavoro. Alla commemorazione ha partecipato, con i massimi dirigenti del Compartimento, una numerosa rappresentanza del personale e familiari.

● **Ad Alba Adriatica** è stato festeggiato il Capo Stazione P.le Giuseppe Tonarelli, in occasione del suo collocamento in quiescenza per raggiunti limiti di età, dopo 45 anni di servizio. Durante un simposio, al quale hanno partecipato i Capi Reparto Movimento e Commerciale di Pescara, gli è stata offerta dai colleghi dell'impianto una medaglia d'oro, a ricordo del lungo servizio ferroviario. Alla cerimonia era presente il Capo Stazione Pr.le Vasco Anastasi, in duplice veste, quale collega del festeggiato e quale Sindaco neo eletto di Alba Adriatica. Mentre esprimiamo i nostri auguri vivissimi al collega Tonarelli, porgiamo cordiali felicitazioni al primo cittadino di Alba Adriatica.

● **Hanno lasciato il servizio** ferroviario per raggiunti limiti di età il Capo Gestione P.le Arcangelo Pizza di Pesaro, ed il Capo Stazione P.le Michele Pezzuto, titolare di Casalbordino. Ad entrambi l'augurio vivo di benessere e di serena quiescenza.

● **Recentemente il conduttore** Adriano Gregori Benissimo, con la gentile signora Iride, hanno celebrato il venticinquesimo del loro matrimonio. La cerimonia è stata officiata presso la Cappella dei Frati Minori al Passetto di Ancona dal Cappellano Compartimentale, che ha rivolto alla coppia di sposi, circondata dai tre figlioli, espressioni calorose di felicitazione e di augurio benedicente. Anche « Voci » porge vivissimi auguri.

● **Binario dieci:** l'operaio di 1ª classe Alberto Tondini della quarta zona I.E. di S. Benedetto del Tronto, ha avuto la soddisfazione di vedere il proprio figlio conseguire il diploma di ragioniere, con l'ottima media di 7/10. Felicitazioni al neo-diplomato ed al padre « Anziano della Rotaia », con ogni augurio!

BARI
Red. Dr. N. Zingarelli T. 302

● **La tragica esplosione** verificatasi a Bari Parco Nord, a seguito della quale ha perduto la vita l'A. Macchinista Francesco Simone, ha registrato episodi di coraggio e di abnegazione di cui sono stati protagonisti Funzionari ed Agenti, i quali, accorsi sul luogo del sinistro si sono adoperati per limitarne le conseguenze. L'alto senso del dovere ed il coraggio dimostrati dai Capi della Divisione Materiale e Trazione e della Divisione Movimento, ing. Perfumo ed ing. Cocca, sono stati sottolineati anche nella cronaca della stampa cittadina. I due Funzionari salirono a bordo di una locomotiva Diesel guidata dal Macchinista di 1ª cl. Raffaele Palmisani e rimorchiarono la colonna di carri cisterna carichi di carburante, già investiti dalle fiamme. All'operazione di sgancio contribuirono il Csq. Manovratori Giuseppe Montrone, il Manovratore Raffaele Padolecchia, il Manovale Giovanni Mancini ed il verificatore Antonio Sirago.

● **Hanno lasciato l'Azienda,** perché collocati a riposo: il Macchinista di 1ª cl. del D.L. di Foggia Francesco Cito; il Commesso a.p. della Divisione I.E. Arcangelo Colucci e l'Operaio qualif. di 1ª cl. del 5° Rip. Lav. Bari Mario Salerno. Colleghi ed amici hanno festeggiato i neo-pensionati, ai quali inviamo i migliori auguri di lunga vita in ottima salute.

● **Una nuova sala cinematografica** del Dopolavoro Ferroviario allo scalo di Potenza Inferiore è stata inaugurata alla presenza delle autorità ferroviarie del Compartimento.

● **« La Provvida » ha inaugurato** un nuovo Negozio Tessili in Bari, via Quintino Sella, 15. Alla cerimonia è intervenuto il Direttore Compartimentale, ing. Cossu unitamente ai Capi delle Divisioni in Sede e molti Funzionari ed Agenti liberi dal servizio. Le Autorità civili e militari erano largamente rappresentate. Ha presenziato l'inaugurazione il Capo dell'Ufficio Centrale « Provvida », dott. Biscogli col Sostituto dott. Semenza, i quali erano accompagnati dal Capo del XII Reparto, dott. Chimienti. Padre Marcello dei Domenicani ha impartito la Benedizione ai nuovi locali, allestiti secondo i più moderni criteri di funzionalità.

● **E' deceduto** l'Applicato Tecnico della Divisione Lavori, inv. di guerra Antonio Vitale. Alla vedova, ins. Ferrante Maria ed ai diletti due figlioli, le nostre affettuose condoglianze.

● **Binario dieci:** il giovane Michele Saracino del Conduttore Leonardo, dipendente dal D.P.V. di Bari C/le, si è imposto nella gara regionale di Stenografia classificandosi 1° delle Puglie. Successivamente, partecipando al campionato nazionale, si è classificato V, aggiudicandosi il premio di lire cinquemila e diploma. Il Saracino, che frequenta il 4° Corso Istituto Tecnico sup. « G. Cesare » in Bari, ha raggiunto nel campionato la velocità di 80 parole al minuto. Vivissimi rallegramenti.

BOLOGNA
Red.: Cav. A Sensi T. 3350

● **Rappresentanze di dipendenti** hanno partecipato al rinfresco loro offerto in occasione del saluto all'ing. Robert, che ritorna a Roma per assumere altro incarico. I ferrovieri bolognesi gli porgono il loro augurio, mentre danno il benvenuto al nuovo Direttore Compartimentale il concittadino ing. Pietro Zanaboni. I ferrovieri bolognesi confidano che egli saprà stimolare la loro collaborazione, apprezzandone le capacità professionali e l'impegno.

● **Il nostro cordiale saluto** a chi è giunto a « fine corsa »: Mario Breschi, Cs. P.le Corbezzi; Gino Anderlini, CG. P.le Modena; Mario Barbieri, O.P. 1ª IE Modena; Francesco Gaddoni CS. P.le Faenza; Arturo Guidi, Coad. C. D. Rag.; Gaetano Magri, CG. P.le Bol. C.le; Goffredo Zannoni, CG. P.le Russi; Donato Grieco, CS. Sup. Bol. Ravone; Ettore Quaglia, CS. P.le Piacenza; Ferruccio Loschi, CS. P.le Bol. C.le; Guelfo Felice Samiolo, CG. P.le Rovigo; Aldo Pasotto, Rev. C. D. Mov.; Torquato Beghelli, Macch. 1° DL Bol. C.le; Alfondo Valentinotti, Aiut. ap. Ferrara; ra; Mario Marinelli, CS. Sup. Rimini; Dino Muratori, C. tr. 1° DPV Rimini;

VIVONO NEL RICORDO
Caduti sul lavoro

Renato Savetti, A. Macchinista del Deposito Locomotive Milano Sm.to deceduto per infortunio sul lavoro il 6-11-'63.

Umberto Mingozzi, Fren. DPV Ferra-Alfredo Venturi, O. Arm. Porretta T.; Guido Spagnoli, Csq. man. Sq. R. Piacenza; Luigi Bragion, CS. P.le Polesella; Romolo Rizzoli, Appl. P.le D. IE; Renato Croci, CS. P.le Reggio E.; Alcide Ravara, Macch. I^a DL Bol. C.le; Ugo Cantelli, Macch. I^a DL Bol. C.le; dr. Gino Puccinelli, Isp. C. Sup. D. Comm.; Manlio Marzari, C. tecn. P.le DL. Bol. C.le; Francesco Scanarotti, CS. P.le Piacenza; Luigi Zerbinati, CG. Sup. Bol. C.le; Antonio Tirelli, Cant. Vernio; Umberto Stanzani, Coad. C. D. Mov.; Mario Sacripanti, Isp. C. D. Mov.; Enrico Lama, CG. Sup. Bol. Ravone; Antonio Zamboni, Segr. Sup. D. Rag.; Vando Aguzzoli, Csq. lin. S. Fel. s. Pan; Pietro Foschi, Man. Massalombarda; Sergio Sisi, Ass. st. ip. Ferrara; Mario Guzzinati, Cant. Ferrara.

● **Ai « 3 galli d'oro »** sono convenuti in 60 i telegrafisti di Bologna Centrale succedutisi in oltre vent'anni di servizio. Colleghi che non si vedevano da moltissimi anni, taluni già a riposo, altri usciti dall'Azienda, hanno aderito alla felice iniziativa di taluni di loro, desiderosi di riunire in un unico incontro quanti, nel tempo, si erano ingrigiti nella grande sala-telegrafo. Per effetto della pancetta crescente e della chioma calante, non pochi hanno stentato a riconoscersi; Serra e Serrazanetti, ad esempio, si sono abbracciati, chiamandosi rispettivamente: « Caro Grazia » e « Caro Maccaferri »...

Nella serata indimenticabile, per quanto tenuti su dall'ottimo pranzo, i convitati sono stati commossi dalla rivistina musicale « Punto e linea » di Mario Palmieri e Marco Benazzi, una tirata di battute e strofette allegro-nostalgiche, interpretate da ferrovieri ed accompagnate da un trio pure ferroviario.

Nell'augurare periodicità regolare al telegrafico convegno, stralciamo volentieri dal copione due strofette che, ahimé!, hanno valore universale.

(aria: Come pioveva)

Noi ci siamo conosciuti
nel « quaranta » suppergiù;
poi ci siamo separati,
non ricordo come fu.
Ora qui ci ritroviamo
per special combinazion
ed insieme convitiamo
in cordiale riunion.
Ben vent'anni, santo cielo,
son trascorsi in realtà;
eravam di primo pelo,
ci troviam di mezza età!
E ricordiamo quel tempo lontano:
« trasmette Roma », « riceve Milano »,
quanto lavoro pressante... e pioveva,
come pioveva... come pioveva..

■ CAGLIARI

Red.: Dr. A. Luchi T. 56673

● **Sono entrati a far parte** della famiglia ferroviaria sarda: il Conduttore Vincenzo Nevoso presso il DP.V. di Cagliari, Francesco Pinna in qualità di Assistente di Stazione a Macomer, il manovale Natalino Floris presso la stazione di Uras, il Capo Stazione Salvatore Cinque a Pabillonis, e il Capo Stazione Lanfranco Birotti a Cagliari. Auguri i buon lavoro!

● **Molto festeggiato da superiori,** colleghi ed amici ha lasciato la nostra Azienda per limiti di età e di servizio l'Operaio qualificato di I^a classe Giuseppe Manca della I^a Zona I.E. di Cagliari. Al neo-pensionato il nostro augurio di lunga vita.

● **Cicogna-Express:** è nata a Cagliari Maria Elisabetta Piga, figlia del Capo stazione Principale Elio del Reparto Movimento di Cagliari. Ai felici genitori fervidi auguri.

Il Compartimento di Torino, tramite l'Ufficio Relazioni Aziendali, ha iniziato da poco il secondo anno del ciclo mensile di proiezioni cinematografiche nei principali Impianti della propria circoscrizione.

Documentari di carattere ferroviario vengono dati in visione, alla sera, a ferrovieri e famiglie che in tal modo possono conoscere le novità di « casa nostra ».

■ FIRENZE

(Dagli Impianti)

Red.: Dr. A. D'Errico T. 2301

● **Nei locali del Parterre,** a Firenze, ha avuto luogo il 12° Congresso nazionale dei fermodellisti, presieduto dal baritono Gino Bechi, appassionato collezionista di modelli ferroviari. Nel corso della manifestazione i congressisti hanno visitato vari impianti di Firenze, Siena e Pistoia ed hanno compiuto un'escursione in alcune località dell'appennino tosco-emiliano percorrendo il tratto Firenze-Pracchia su un'elettromotrice messa a disposizione dalle F.S. Il congresso fiorentino è stato affiancato da una mostra di ferrovie in miniatura perfettamente funzionanti, le quali hanno riscosso l'ammirazione di un folto pubblico di grandi e piccini. Un settore del padiglione è stato riservato alla nostra Azienda che vi ha esposto alcuni dei più significativi modelli del Museo di Roma Termini, fra i quali quello della locomotiva «Sampierdarena », costruita nel 1854, e della modernissima E.646, nonché della nave traghetto « Tyrsus ». Ha completato la rassegna la graziosa riproduzione del treno inaugurale del tronco Napoli-Portici.

● **Cacciatori e pescatori** del Dopolavoro ferroviario fiorentino si sono riuniti nella mensa di via Alamanni per celebrare l'ormai famosa « Cena di riconciliazione » che ogni anno suggella lietamente la combattuta disputa che li pone in campi avversi. Al levar delle mense il Direttore compartimentale, ingegner Cavagnaro, intervenuto alla manifestazione, ha rivolto ai presenti cordiali espressioni di compiacimento per i risultati da essi conseguiti nel corrente anno, ed ha quindi consegnato i premi ai vincitori dell'ultima gara stagionale.

● **Sono stati collocati a riposo** per limiti di età: l'Ispettore capo superiore Antonio Pistocchi, delle Officine Veicoli; l'Ispettore principale dottor Enrico Corradeschi, Capo del reparto traffico di Siena; i Capi stazione superiori Gastone Giannessi e Renato Luzzi, rispettivamente di Livorno S. M. e di Empoli; i Capi stazione principali Ettore Castellucci, di Piombino; Alfredo Cinotti di Signa e Renato Marsigli, di Pisa centrale; i Capi tecnici principali Giovanni Nardi e Francesco Mineccia, delle Officine Veicoli; il Segretario superiore Ubaldo Focardi, dell'Ufficio Collaudi; il Coadiutore capo Ermenegildo di Siena; i Capi tecnici di I^a cl. Zurli, del Deposito Locomotive Giuseppe Orlando e Armando Arcangeli, delle Officine Veicoli; il Capo sq. linea Pasquale Santarcangelo, di Pisa e l'Operaio specializzato Arduino Neri, delle Officine Veicoli. Formuliamo a tutti i nostri più sinceri auguri di buon riposo.

● **Il personale della stazione** di Incisa Valdarno ha festeggiato il Capo stazione principale Alberto Costagli, titolare dell'impianto, che ha lasciato la Azienda per raggiunti limiti d'età. Nel corso di una simpatica riunione conviviale i colleghi ed i dipendenti gli hanno offerto una medaglia d'oro ricordo e una pergamena. Al neo pensionato rivolgiamo i migliori voti augurali.

■ FIRENZE

(Dal Servizio Mat.le e Trazione)

Red.: Cav. G. Giuliattini T. 3407

● **Il Rag. Piero Conti,** dirigente della Segreteria Particolare del Direttore del Servizio Materiale e Trazione è ritornato in servizio dopo una lunga malattia. Durante la degenza il Rag. Conti ha avuto testimonianze di affetto innumerevoli da parte di superiori, di ex superiori e di colleghi. Impossibilitato a rispondere personalmente egli esprime a tutti a mezzo di « Voci della Rotaia » il suo più sentito e vivo ringraziamento. All'amico Conti i nostri rallegramenti ed i più affettuosi auguri.

● **E' stato collocato a riposo** il 13 ottobre 1963 l'operaio specializzato Renato Giannoni del Laboratorio Fotografico del Servizio Trazione.

Assunto in servizio nel 1917 passò dopo pochi anni (nel 1922) a far parte, come fotografo, del Laboratorio anzidetto del quale pertanto era ora uno dei veterani.

Operaio di vecchio stampo, noto per la sua bravura ed attività, il Giannoni è stato festeggiato affettuosamente dai colleghi e dai superiori.

■ GENOVA

Red.: Geom. A. Battaglia T. 517

● **Nella sala d'aspetto di I^a classe** della stazione di Genova Principe, il Cappellano Compartimentale, don Macchia, ha celebrato una Messa in suffragio dei Caduti per la Patria. Dopo il sacro rito, cui hanno preso parte il Direttore Compartimentale e numeroso personale, sono state deposte corone di alloro ai piedi delle lapidi ricordo nell'atrio partenza della stazione.

● **Molto festeggiati dal personale** dei rispettivi impianti, hanno lasciato l'Azienda per limiti d'età il Segretario Superiore Luigi Carbone, che per lunghi anni ha retto la Segreteria dell'Ispettorato Sanitario, e il Capo Stazione Principale Mario Ravazzi, titolare della stazione di Genova Quinto. Ai due neo pensionati auguri d'ogni bene e di lunga vita.

● **Cicogna-Express:** Antonino al Capo Gestione Salvatore Lupica, della stazione di Genova Sampierdarena. Ai genitori felici le nostre congratulazioni, al piccolo Antonino fervidissimi auguri.

■ MILANO

Red.: Rag. L. Paina T. 6256

● **La giornata del 4 novembre** è stata celebrata nel Compartimento con la posa di tre corone d'alloro alla lapide dei Caduti di Milano C.le: una della sezione ferrovieri ex Combattenti di Milano, una del personale della stazione e la terza della Direzione Compartimentale. Alla cerimonia, cui ha partecipato un folto gruppo di Agenti, sono intervenuti i Capi di tutte le Divisioni guidati dall'ing. Bordoni, sostituto del Direttore Compartimentale. A Como S. Giovanni è stata celebrata una Messa e deposta una corona d'alloro alla lapide dei Caduti nell'atrio della stazione; ha fatto quindi seguito un ricevimento ad opera della locale sezione A.N.C.R. ferrovieri.

● **Fra il personale della Delegazione F.S.** di Chiasso è stata effettuata una sottoscrizione, il cui ricavato (270.000 lire) andrà ai familiari dei ferrovieri periti nella sciagura del Vajont.

● **Anche fra gli Agenti** del Deposito Personale Viaggiante di Brescia è stata effettuata una sottoscrizione a favore dei sinistrati del Vajont. L'importo — 103.400 lire — è stato fatto pervenire direttamente al Sindaco di Longarone.

● **Ha lasciato il servizio** per raggiunti limiti di età, dopo 45 anni di servizio, il C. Gestione P.le Enrico Bonali della stazione di Cremona. I suoi numerosissimi amici desiderano

Giuseppe Squillacioti, già presentato ai lettori nel N. 1 dell'anno 1959, con la sua maestra, Signora Tricano Grazia e la Signora Covelli Teresa che tanto affettuosamente hanno dato la loro opera perché potesse iniziare i suoi studi in una scuola normale, benché affetto fin da piccolo, da una grave forma di poliomielite.

esprimergli, da queste colonne, il loro affettuoso saluto augurale.

● **Binario dieci:** Il Capo Stazione Paolo Scarso, di Milano Greco-Pirelli, si è brillantemente laureato in economia politica presso l'Università cattolica di Milano, conseguendo la votazione di 107/110. Colleghi ed amici dell'Impianto gli porgono affettuosamente cordiali rallegramenti. La signorina Mirella Poggi, figlia del Conduttore Tullio del Deposito personale viaggiante di Voghera, ha brillantemente conseguito la laurea in filosofia, presso l'Università di Pavia, discutendo la tesi « La filosofia nella matematica di Bertrand Russel ». Vivi complimenti.

NAPOLI

Red.: Dr. D. Manganelli T. 3271

● **Il giorno 6 ottobre c.a.**, a cura del D.L.F. di Napoli è stata effettuata la terza gita regionale a carattere culturale. I gitanti hanno visitato Pompei e dopo avere ascoltato la Supplica alla Vergine si sono recati sulla costiera amalfitana, consumando il pranzo in un noto ristorante della zona. Durante il convito il socio Luigi Prota, noto filodrammatico e autore di vari sonetti in vernacolo, ha allietato la comitiva recitando sue produzioni. Egli, alla fine, ha improvvisato un brindisi, molto spassoso, che per mancanza di spazio non possiamo pubblicare.

● **L'Aiutante a p.** Marsico Ermenegildo, della stazione di Napoli S. Giovanni Barra, è deceduto in data 14-10-'63, lasciando otto figlioli. Egli era molto stimato per la sua solerzia e l'attaccamento all'Azienda e perciò la notizia ha destato vivo cordoglio in quanti lo conoscevano. Ai nipoti Marsico rag. Mario della Segreteria Compartimentale, Reggio rag. Mario della Divisione Ragioneria, ai familiari tutti giungano le nostre più vive condoglianze.

● **Binario dieci:** la piccola Gabriella Contardi, figlia del Segr. Capo Contardi dr. Giovanni della Segr. Comp.le, ha vinto una borsa di studio messa in palio dal Provveditorato di Napoli, classificandosi ottava su 450 concorrenti. Alla piccola Gabriella vadano i nostri cari auguri e ad maiora.

● **E' stato collocato in quiescenza,** il giorno 24 ottobre, dopo oltre 40 anni di servizio, fattivo ed operoso, l'Appl. Vigliotti Marino, della Segreteria Comp.le. Egli è stato calorosamente festeggiato da Superiori, colleghi ed amici, nel corso di una simpatica cerimonia, alla quale hanno preso parte il Direttore Compartimentale, ing. Bastianelli, ed il Capo della Segreteria Comp.le, Dr. Brancaccio. Essi hanno rivolto calde parole di commiato al buon Vigliotti, il quale era accompagnato dai figli Venanzio ed Edilio, ambedue ferrovieri in servizio, rispettivamente, alla Div. Ragioneria e alla stazione di Caserta. Giungano al caro Vigliotti i nostri auguri ed un grazie per la valida collaborazione dataci per anni, quale addetto a « Voci » in seno alla Segreteria.

PALERMO

Red.: Sig. G. Caruso T. 649

● **Alla presenza del Direttore Compartimentale,** ing. Rizzo, è stata inaugurata la nuova mensa della Squadra Rialzo di Messina. I locali sono stati benedetti da Mons. Minutoli, Pro Vicario dell'Arcivescovo Fasola assente da Messina. Il Comm. Rizzo ha ricordato le difficoltà superate per la realizzazione della mensa, promettendo che non si stancherà di pressare le autorità cittadine e regionali per la costruzione della strada di accesso all'impianto. Nella circostanza, l'operaio di 1ª Cl. Raffaele Riberti, a nome della Commissione Interna, ha consegnato una medaglia d'oro ricordo al Capo Tecnico Principale Dante Sandoni che lascia la dirigenza della Squadra perché trasferito a Venezia.

● **Ha lasciato il servizio** per limiti di età, il signor Giuseppe Talamo, Controllore Viaggiante Pr.le. Anche i ferrovieri del Sottocentro Personale Viaggiante di S. Agata di Militello, unitamente al Titolare dell'Impianto, Capo Stazione pr.le Pietro Trio, hanno voluto festeggiare nella loro sede il neo pensionato, al quale, in un riuscito simposio, sono state rivolte, dallo stesso titolare e dal Capo Treno 1ª Cl. Fabrizio Alhamonte, calde parole di stima ed augurio. Anche « Voci » porge a Giuseppe Talamo i suoi migliori auguri.

● **Marcia nuziale:** per il Dott. Alfredo Giambanco, alunno d'ordine presso la stazione di Palermo Lolli, e la gentile Prof.ssa Marianna Cabasino. Ai novelli sposi, vive felicitazioni di « Voci ».

● **Il Conduttore Capo a riposo** Giuseppe Scaletta, già in servizio al Deposito Personale Viaggiante di Palermo, ha festeggiato, circondato da parenti ed amici, le nozze d'oro. Alla coppia felice, vivissimi auguri.

● **Cicogna-Express:** Giuseppe, all'Assistente di stazione Giovanni Di Maria della stazione di Palermo Brancaccio. Ai genitori, ai nonni Capo Gestione a riposo Giuseppe ed Usciere Capo Giuseppe Di Salvo, della Divisione Movimento, ed agli zii Dott. Francesco Paolo, della Segreteria Compartimentale, Rosario, della Divisione Impianti Elettrici e Benito, del Centralino Compartimentale, vivissimi auguri. Annamaria all'Operaio I.E. Saverio Pavone della Sottostazione Elettrica di Piraino S. Angelo. Alla piccola ed ai genitori felici gli auguri di « Voci ».

ROMA

(Dai Servizi)

● **A cura delle Associazioni ANMIG e ANCR,** il 2 novembre s.m. è stata posta una corona di alloro al monumento dei caduti ferrovieri. Hanno partecipato alla cerimonia il Ministro dei Trasporti Senatore Corbellini, il Capo del Gabinetto Ing. Cuttica, i Vice Capi-Gabinetto, il Vice Direttore Generale Dott. Santoni-Rugiu, i Capi Servizi e molti funzionari, nonchè un gran numero di agenti. Erano presenti per l'Associazione Mutilati ed Invalidi di Guerra Ferrovieri, il Dott. Orio Navarra; per l'Associazione Combattenti, il Dott. Scodellari.

● **Marcia nuziale:** il 10 ottobre scorso, nella Chiesa di S. Bonaventura al Palatino, hanno unito le loro vite il collega Vittorio Cappuccio, Segretario principale presso la Sezione 2ª, Ufficio 5° del Servizio Approvvigionamenti, e la gentile Signorina Adriana Perotto. Testimoni per lo sposo, il Dr. Antonio Carcaterra e il Sig. Antonio Cappuccio; per la sposa, il Dr. Francesco Crivaro e il Sig. Amedeo Baino. Il nostro augurio più vivo si unisce ai voti formulati da parenti, amici e colleghi. (c.c.).

● **Le nostre sentite condoglianze** ai familiari di Giuseppe Bruni, usciere capo presso la Tipolito F.S., deceduto giorni or sono (c.c.).

● **Il giorno 2 novembre c.a.,** stroncato da male improvviso, è deceduto all'età di 51 anni, il Segretario Tec. Superiore di 1ª cl. Mario Di Loreto del Servizio Impianti Elettrici. Ai parenti formuliamo vive condoglianze (A.R.).

● **Cicogna-express:** primo dolce evento in casa del segretario i.p. Maurizio Napolitano, del Servizio Approvvigionamenti: è nata Angela, alla quale facciamo giungere mille e mille auguri. Annalisa al Fuochista Carlo Goria imbarcato sulla Nave Traghetto Hermea. Agli auguri dell'Equipaggio uniamo di cuore quelli di « Voci ». Claudio è venuto a rallegrare la casa del Segr. Capo del Servizio Ragioneria Rag. Enzo Frontali. Alla mamma Sig.ra Graziella ed al papà i nostri rallegramenti. Anche la casa del Segr. P.le dell'Ufficio Ragioneria D.G. rag. Mario D'Intino è stata rallegrata dalla nascita del primogenito Paolo. Ai felici genitori i nostri migliori auguri.

● **Binario dieci:** il sig. Vittorio Copponi, figlio del collega Ferdinando, della Segretaria del Consiglio di Amministrazione, si è brillantemente laureato in Scienze biologiche presso l'Università di Roma conseguendo una votazione di 105/110. Il neo dottore ha discusso la tesi « Sul livello dell'acido ascorbico in alcuni tessuti di ratti portatori di una leucemia da trapianto (mieloma di Oberling-Guerin-Goerin) »; relatore il Prof. Violante.

(Dagli Impianti)

Red.: D. Loffredo T. 71290

● **Raggiunti i limiti di età** e di servizio, anche il Capo Tecnico di 1ª cl. Cav. Arturo Zampino, della Squadra Rialzo di Roma è stato collocato in quiescenza. Addetto alla scorta fissa del treno presidenziale e dei treni « raccomandati », lo Zampino ha compiuto innumerevoli missioni in Italia ed all'estero per la scorta del Capo dello Stato e di alte personalità italiane e straniere dalle quali ha avuto riconoscimenti ed attestazioni. Lo Zampino considera una delle più grandi soddisfazioni della sua vita, quella di aver potuto scortare il treno speciale che trasportò il Sommo Pontefice Giovanni XXIII da Roma a Loreto; il Santo Padre subito dopo il ritorno a Roma lo nominò Cavaliere dell'Ordine di S. Silvestro. « Voci della Rotaia » si unisce al personale della squadra Rialzo per esprimere al Cav. Zampino i più calorosi auguri.

● **La premiazione dei vincitori** del « Concorso abbellimento Stazioni ed altri Impianti ferroviari » si è tenuta a Formia, al « Villaggio del Sole ». Lo scenario si intonava perfettamente alla cerimonia: da un lato la lunga catena di Monti Aurunci, dall'altro lato l'arco marino comprendente i Golfi di Gaeta e di Formia e, come sfondo, piante e fiori di ogni specie della più bella flo-

PRECISAZIONE

A seguito della pubblicazione sul numero di ottobre '63 (pag. 27) della notizia relativa ai risultati del Festival della canzone di Battipaglia, precisiamo che il primo premio assoluto fu vinto dall'Operaio I.E. Castellano Aniello (nella foto, a sinistra del cantante Mario Abbate) con la canzone « Ohi luna, lu' ». Al manovale Giuseppe Carullo (e non Cerullo) fu invece assegnato il primo premio degli autori iscritti alla SIAE, per la canzone « E' Napule ».

TUTTARETE

NOTIZIE DAI COMPARTIMENTI

TUTTARETE

ra mediterranea. Erano presenti: il Direttore Compartimentale, tutti i Capi delle Divisioni Compartimentali con i Capi Riparti interessati, il Vice Sindaco di Formia, il Dr. Gallinaro — presidente dell'Azienda Autonoma Turismo di Formia, i rappresentanti delle Amministrazioni Provinciali, delle Camere di Commercio, degli Enti Provinciali per il Turismo, della Compagnia Internazionale dei W.L. e dell'INT. Ha salutato i presenti il Vice Sindaco di Formia, in rappresentanza del Sindaco, che non ha potuto essere presente alla cerimonia perché indisposto. Ha poi parlato il Direttore Compartimentale, Ing. Gervasio, ed infine il Dr. Gallinaro. Tutti i vincitori hanno ricevuto utili doni, offerti dagli Enti sopra menzionati, e diplomi di merito di 1o, 2o e 3o grado, con allegati assegni di L. 10.000, 5.000 e 3.000, offerti dalla Direzione Compartimentale. La Coppa della Compagnia Italiana Turismo è stata assegnata al Sig. Grimaldi p.i. Walfrido, Capo del 3o Reparto Movimento. Dopo la premiazione, i convenuti hanno effettuato un giro turistico lungo il meraviglioso arco costiero, con visita al Santuario della Montagna spaccata, a Gaeta. Un plauso al collega Ciganotto, della Segreteria Compartimentale, instancabile animatore del Concorso e al dr. Finaldi, Titolare della stazione di Formia, organizzatore della cerimonia a Formia. (F.M.).

● **A Roma Termini** è stato recentemente collocato in pensione il C. Gest. P.le Luigi Valente della Gestione V. A. In un locale di Stazione, superiori, colleghi ed amici si sono riuniti per festeggiarlo in una atmosfera di grande cordialità, offrendogli infine un pregevole oggetto ricordo. Pure a Roma Termini ha lasciato il servizio per limiti di età il capo Staz. P.le Dionisio Degan dell'ufficio Veicoli. Ai due ottimi colleghi, che hanno dato la loro lodevole opera all'Azienda rispettivamente per quarantacinque e quarantaquattro anni, gli auguri vivissimi di « Voci » per una lunga e serena quiescenza.

● **Binario dieci:** un bravo di cuore a Mirella d'Alessandro, figlia dell'Appl. Tec. Raoul, della Divisione I. E. di Roma, la quale, al concorso per le borse di studio per l'anno scolastico 1963-1964, indetto dal Ministero della P.I., è risultata tra le vincitrici per la Provincia di Latina, classificandosi al 13° posto nella graduatoria provinciale. La brava Mirella aveva precedentemente sostenuto gli esami per l'ammissione alla 1ª Media, presso la scuola media statale « E. Amante » di Fondi, riportando la media del 9 e classificandosi al 1° posto nella graduatoria locale. Auguri vivissimi.

■ TORINO

Red.: Dr. R. Marello T. 2089

● **Nella ricorrenza dell'Unità nazionale** sono state tributate lo scorso mese onoranze ai Ferrovieri Caduti in guerra, con una cerimonia svoltasi davanti alla lapide che ricorda i Caduti per la Patria. Nella stessa mattinata, nella Cappella della Stazione di Torino P.N., è stata celebrata una Messa in suffragio di tutti i Ferrovieri defunti.

● **Festa in famiglia** in casa del Segretario Giuseppe Pisoni, della Divisione Ragioneria: i suoi genitori, Bernardo Pisoni — ex Capo Squadra Cantonieri — e Teresa Macchi, hanno infatti recentemente celebrato le nozze d'oro.

● **Cicogna-Express:** Claudio al Rag. Giovanni Bianchi, op. q. 1ª Cl. OMR; Angelo ad Ubaldo Coppola, op. spec. OMR; Massimo a Giovanni Gazzera, Manovale OMR. Paola al Segr. Capo Roberto Santini. I nostri auguri.

■ TRIESTE

Red.: L. De Leonardis T. 305

● **Gli Ispettori Capi Superiori,** Dott. Alessio e Ing. Fait rispettivamente Capo dell'Ispettorato Sanitario e Capo della Divisione Lavori, sono stati insigniti della onorificenza di « Commendatore » al merito della Repubblica. L'Ispettore Capo Ing. Giovanni Nardi e il Segretario Tec. Superiore di 1ª cl. Cerqueni, della Divisione Lavori, sono stati insigniti della Croce di Cavaliere al merito della Repubblica. Della stessa onorificenza sono stati insigniti anche il Capo Stazione Superiore Romanato ed il Coadiutore Capo Coceani, della Divisione Movimento. A tutti felicitazioni vivissime.

● **E' stato collocato in quiescenza,** nel mese di ottobre per raggiunti limiti di età e di servizio, il Segretario Superiore Giuseppe Serra, della Divisione Movimento, da undici anni Consigliere e Segretario del Dopolavoro Ferroviario di Trieste. In una simpatica manifestazione di commiato, superiori e colleghi hanno ricordato i lunghi anni trascorsi con lui e messo in luce le sue doti professionali e umane. Dalla grande famiglia di « Voci » molti e molti auguri. Durante il mese di ottobre è stato collocato in quiescenza anche il titolare della Stazione di Cervignano, Capo stazione P.le Giulio Cardarelli. Al neo pensionato i migliori auguri da « Voci della Rotaia ».

■ VENEZIA

Red.: Sig. Attilio Nodari T. 3204

● **Sono stati collocati a riposo** per raggiunti limiti di età e di servizio l'Ispettore Capo Dezani comm. geom. Renzo, Capo della Sezione Patrimoniale ed il Segretario Superiore di 1ª cl. Marchisio cav. Maurizio, Capo della Segreteria della Divisione Lavori. Alla cerimonia di commiato, presenziata dal Capo della Divisione Ing. Ghirotti, sono intervenuti numerosi Funzionari ed Agenti, che hanno espresso ai festeggiati il tradizionale augurio di serena e lunga quiescenza. Pure festeggiati da Superiori, colleghi ed amici, hanno lasciato il servizio per raggiunti limiti di età e di servizio il Capo Deposito Sovraintendente Severin Amilcare, titolare del Deposito Locomotive di Mestre, il Capo Tecnico Superiore Purcaro Virginio, titolare della Squadra Rialzo di Venezia, il Coadiutore Capo Simolo Nicola, del Deposito Combustibili di Venezia Mare e i Macchinisti di 1ª cl. Peveresco Carlo, del D.L. di Mestre e Moro Ettore, del D.L. di Treviso. A tutti « Voci » invia anche i suoi auguri.

● **Ha suscitato generale cordoglio** la immatura scomparsa del Segretario Capo Della Mora Lino e del Segretario Principale Rossini Aldo, ambedue dipendenti dalla locale Divisione Materiale e Trazione. Noi, che li conoscevamo personalmente e ne apprezzavamo le preclare doti di lavoratori e di padri, porgiamo alle famiglie, anche a nome di « Voci », i sensi della nostra commozione e della partecipazione al loro cocente dolore.

■ VERONA

Red. Dr. R. Campagnari T. 2247

● **Ha lasciato la direzione** del Compartimento di Verona per assumere quella del Compartimento di Milano, l'ing. Aldo Rossetti. A Verona è stato assegnato l'ing. Pietro Benedetti, già Capo della Divisione Impianti Elettrici di Milano. Ai due valenti Funzionari porgiamo i cordiali saluti ed auguri del personale e di « Voci della rotaia ».

Fisarmoniche e pianole ad azione elettrica delle più antiche e rinomatissime fabbriche locali. Eccezionali riduzioni e facilitazioni per i ferrovieri. Richiederci catalogo VR/12 e condizioni.

Cav. GIUSEPPE ZARLETTI
CASTELFIDARDO (Ancona)

ALLA MOSTRA DEL MOBILIO IMEA - CARRARA

L. 225.000 L. 440.000

Vasto assortimento. Visitateci. Sconti premio anche pagando a rate. Consegna ovunque gratuita. PARTICOLARI AGEVOLAZIONI AL PERSONALE F.S. - Chiedete catalogo VR/ 12 a colori inviando L. 200 in francobolli alla MOSTRA DEI MOBILI ETERNI IMEA - CARRARA

CAMBI DI RESIDENZA

570) Manovale Movimento Filippo Ambrosio, stazione Riasce (Reggio Cal) cambierebbe con p.q. stazione Roma T/ni o Dep. Loc. di Roma. Non lascia e non chiede alloggio.

571) Deviatore Ferdinando Triestino, stazione Praia a Mare (Cosenza) cambierebbe con p.q. stazioni di Roma o dintorni. Lascia e chiede alloggio F.S.

572) Operaio qualificato Erminio Bosco, Squadra Rialzo Torino P.N., cambierebbe con p.q. Compartimento Napoli (preferibilmente D.L. Benevento) o Squadra Rialzo Foggia. Non lascia e non chiede alloggio. Scrivere: via S. Rocco, 17 — Cambiano (Torino).

573) Operaio Armamento, Angelo Gardina, stazione Priolo, cambierebbe con p'q. o Cantoniere Compartimenti Torino, Milano, Venezia, Bologna, Firenze, Ancona, Roma, Genova, Verona. Lascia alloggio 4 vani con luce e acqua, a 100 m. stazione e 800 paese. Scrivere: stazione F.S. Priolo (Siracusa).

574) Manovale Angelo Angeli, stazione Genova Br., abilitato scambi manovre e freni, cambierebbe con p.q. Compartimento Firenze possibilmente stazioni delimitate da Lucca-Pisa-La Spezia. Non lascia e non chiede alloggio. Scrivere: via Organi, 6/21 Genova.

575) Cantoniere Alvaro Nannotti, 1° tronco Avigliana, cambierebbe con p.q. o manovale Compartimento Firenze. Non lascia e non chiede alloggio. Scrivere: Stazione F.S. Avigliana (Torino).

576) Manovale Sante Rosa, Squadra Rialzo Milano C/le, cambierebbe con p.q. linee Venezia-Ferrara, Rovigo-Chioggia o Monselice-Legnano. Non lascia e non chiede alloggio. Scrivere: presso sig. Ceccoli Giuseppe, corso Buenos Aires, 65 Milano.

577) Manovale Domenico Terranova, stazione Torino, abilitato, f.s.m., cambierebbe con p.q. Compartimento Palermo. Lascia alloggio 2 stanze senza chiederne. Scrivere: via Carlo Alberto 36 Torino.

578) Manovratore Vincenzo Nuzzo, stazione Napoli Sm/to, Cambierebbe con p.q. scali Milano. Scrivere: via Tappia, 5 Arcerra (Napoli).

579) Assistente di Stazione Pietro Cipolla, stazione di Avezzano, cambierebbe con p.q. Compartimento Ancona, possibilmente scali Pescara, Chieti o dintorni. Non lascia e non chiede alloggio: Scrivere: presso Stazione Avezzano (L'Aquila).

580) Assistente di Stazione Michele Garozzo, stazione di Agropoli, cambierebbe con p.q. Compartimento Palermo. Scrivere: presso stazione Agropoli (Salerno).

581) Manovale Giovanni Urso, stazione Magenta, cambierebbe con p.q. Compartimento Palermo. Non lascia e non chiede alloggio. Scrivere: presso Stazione Magenta (Milano).

582) Assistente P/le Felice Bruno, stazione Foggia, cambierebbe con p.q. di Torino. Lascia alloggio 1NA-CASA 3 vani accessori a riscatto e chiede alloggio stesso Istituto o F.S. Scrivere: Rione Martucci, IV° Isolato scala B/1 Foggia.

583) Manovale Antonio Abbruzzo, stazione Hone Bard (Aosta) cambierebbe con p.q. Compartimento Reggio Cal. possibilmente tratta Catanzaro Roccella I. Non lascia né chiede alloggio. Scrivere: Stazione Hone Bard (Aosta).

Piccolo Galateo

I nostri bambini

Di solito i bambini terribili e maleducati sono quelli degli altri; dei propri si è spesso incapaci di vedere e riconoscere i difetti. E' soprattutto quando sono a contatto con le persone grandi che essi rivelano la loro più o meno buona educazione. Quando, ad esempio, ci sono visite, è molto meglio che il bambino rimanga tranquillamente a giocare per conto suo in un'altra stanza: verrà chiamato solo per pochi minuti, se gli ospiti desiderano vederlo. Sarà perfettamente pulito e ravviato e porgerà la mano con semplicità. Spesso alle bambine si insegna a fare la riverenza e ai maschietti ad accennare un inchino o il baciamano: è tutt'altro che indispensabile, naturalmente, e anzi è spesso un modo di comportarsi un po' troppo lezioso.

Davanti a loro non si faranno elogi sperticati della loro abilità a far questo o quello o della bravura a scuola, e tantomeno gli si imporrà di esibirsi in poesia o al pianoforte. Al tempo stesso non si parlerà dei loro capricci, umiliandoli davanti agli altri (i bamini sono suscettibilissimi), né si racconteranno le loro birichinate come se fossero prodezze: si sentirebbero infatti autorizzati a commetterne immediatamente una serie. Dopo qualche minuto, salutati di nuovo gli ospiti, i bambini lasceranno il salotto.

Se ci sono invitati a pranzo o a cena mangeranno prima e a parte. A tavola non è giusto obbligarli al silenzio, anche perché quello del pasto è l'unico momento o quasi, in cui possono « comunicare » con il padre. Questo non li autorizza, naturalmente, a litigare, a rovesciare l'acqua ecc. Le buone maniere a tavola si imparano da piccoli o mai più: solo così diventano un'abitudine, un istinto. E' bene ricordarsene e come pure che esse si insegnano prevalentemente con il buon esempio: inutile pretendere che il bambino mastichi a bocca chiusa se i genitori fanno il contrario. Inoltre non si permetterà loro di sedere a tavola senza essersi prima lavati le mani e ravviati i capelli.

Quello della pulizia e dell'igiene è un punto importantissimo: si sa che i bambini odiano l'acqua e il sapone, ma a costo di suscitare capricci e strilli non si dovrà mai trascurare di controllare che si lavino collo, denti e orecchie tutti i giorni.

Davanti a loro si eviteranno i discorsi scabrosi o, peggio, i sottintesi: essi non fanno altro che insospettire e incuriosire i bambini rendendoli maliziosi. A maggior ragione non si esprimeranno giudizi su persone assenti e non si criticheranno i loro insegnanti, anche se se ne ha giusto motivo, in loro presenza.

Particolare riguardo e attenzione si dovrà avere per gli spettacoli e le letture. Il gusto del leggere va naturalmente stimolato al massimo, offrendo ai ragazzi libri adatti, divertenti e istruttivi; ma al tempo stesso bisognerà fare attenzione a sottrarre con la massima naturalezza (questo è molto importante) quei libri, giornali o rotocalchi che non sono adatti alla loro età, riducendo al minimo i « fumetti ». A proposito della TV, si potrà fare con loro un vero e proprio patto: « TV dei ragazzi » tutti i giorni, e uno o due spettacoli serali alla settimana: le altre sere a letto dopo « Carosello » senza capricci né lamentele. Il cinema va anch'esso dosato con parsimonia, prima di tutto perché i films per ragazzi sono pochissimi e poi perché sarà molto meglio che le ore libere invece che al cinema, le passino facendo dello sport, che li terrà occupati, divertendoli, in modo sano e assai più vantaggioso sotto molti punti di vista.

Maria Pia

Filatelia

Nuove emissioni

Il 14 novembre è stato emesso un francobollo da L. 30 per commemorare il primo centenario della morte di Giuseppe Gioachino Belli (1791 - 1863), poeta romanesco, autore di numerose strofe dialettali — specie sonetti — rivolti alla satira delle persone e dei costumi del secolo scorso.

Il francobollo, valido per le affrancature fino al 31 dicembre 1964, è stampato in rotocalco a cura del nostro poligrafico, nel colore rosso sanguigno su carta bianca, liscia, filigranata in chiaro a tappeto di stelle (4° tipo), nel formato di mm. 25 x 31, con dentellatura num. 14

Poste italiane

In un recente Consiglio dei Ministri sono state decise, in via di massima, le nuove emissioni filateliche che saranno messe in vendita durante il prossimo anno 1964.

Oltre alle due consuete per la Giornata del Francobollo e per l'Europa sono state fissate le seguenti emissioni: Traforo del Monte Bianco — Galileo Galilei — Giov. Battista Bodoni — Giovanni da Verrazzano — Michelangelo Buonarroti — 150° anniversario dell'Arma dei Carabinieri — Stati Generali dei Comuni di Europa — Pellegrinaggio degli ex-combattenti italiani all'estero. Fra l'altro si dice che nel 1964 dovrebbe uscire una serie dedicata al Ventennale della Resistenza.

Novità del Vaticano

La serie di tre valori dedicata a SS. Cirillo e Metodio — Apostoli degli Slavi — è stata messa in vendita il 22 novembre insieme ad altra serie di tre francobolli che ricorda, come gli anni scorsi, la « Natività di N.S. (emissione 1963) ». Mentre della prima serie è già stata data ampia descrizione (n° 7 — luglio 1963), si aggiunge che la serie dedicata al Natale Cristiano (L. 10 — 40 e 100) è a soggetto unico: una scena religiosa africana tratta da una terracotta di Andrea Bukuru della scuola d'arte del Kiheta nel Burundi.

Questi francobolli, tecnicamente ben riusciti, sono stati stampati dal nostro Poligrafico su carta filigranata « chiavi decussate » nelle dimensioni di mm. 30×40.

Novità di S. Marino

Una nuova serie composta di nove valori di Posta Aerea per un'importo complessivo di L. 800 (L. 5 — 10 — 15 — 25 — 50 — 75 — 120 — 200 — 300) è stata messa in vendita il 2 dicembre. Anche questa serie è stata stampata in rotocalco dall'Istituto Poligrafico Italiano e le vignette riproducono i diversi tipi di moderni aerei che sono usati attualmente per il trasporto delle corrispondenze postali.

Dino Boncompagni

I modelli di Mara Bottari

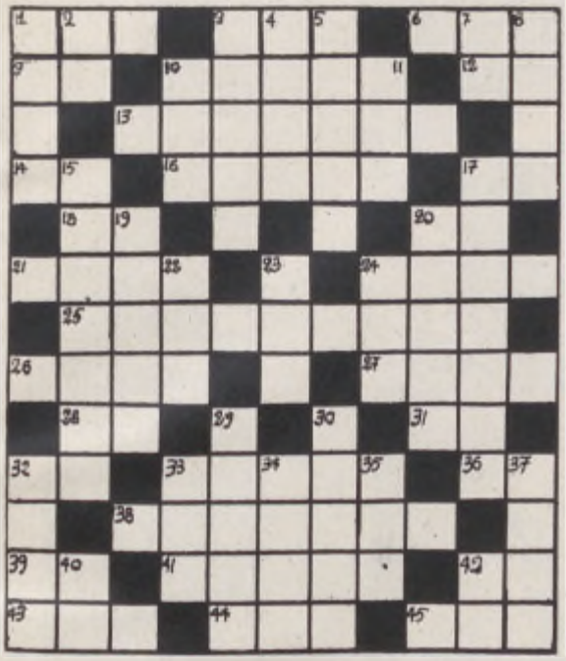
Soprabito di lana in tessuto sacco. La linea semiaderente in vita è leggermente svasata al fondo; i tagli sul davanti terminano all'altezza delle pattine. Collo e cappello di pelo di volpe.

Tailleur sportivo scozzese in tinte vivaci. La giacca è coperta da una mantellina svasata trattata in sbieco. La gonna è a pantaloni. Il berretto e gli stivaletti sono di nappa nera.

SOLUZIONE CRUCIVERBA DI PAG. 31

Cruciverba

(F. MUCCIO)



ORIZZONTALI: 1) Pseudonimo di Sergio Tofano; 3) Un numero; 6) Nome d'uomo; 9) Pronome latino; 10) Sono famosi quelli di Cleopatra; 12) Andar; 13) In preda all'ira 14) Ascoli Piceno; 16) Lo sono i volatili; 17) Arezzo; 18) Opinione Pubblica; 20) Iniziali di Luttazzi; 21 Una celebre « Signorina » interpretata da Franca Valeri; 24) Quello sociale è alto o basso; 25) Aver timore; 26) Il nome del « Pel di carota » della canzone; 27) Lo è Otello; 28) Articolo; 31) Italia e Cuba; 32) Ha sempre un seguito; 33) Promontorio greco; 36) La bocca latina; 38) Famoso cantante americano; 39) Servizio Trazione; 41) Grotta, caverna; 42) Caltanissetta; 43) Ora c'è quella atomica; 44) Tre di cinque sorelle; 45) In mezzo.

VERTICALI: 1) Precede la notte; 2) Taranto; 3) Di origine povera; 4) Nome di donna; 5) Un pesce; 7) Egli in poesia; 8) Pregare (tr.); 10) Il nome della Negri; 11) Andati; 15) Nelle città balneari; 17) Lite, diverbio; 19) Scalo... navale; 20) Filosofo francese (y-i); 22) Compagnia aerea; 23) Nome di Papa; 24) Fratello di Sem; 29) Il sonno del più piccolo; 30) Famoso quello di Murano; 32) Le regine dei fiori; 33) Una storica Porta di Roma; 34) Pagamenti dilazionati; 35) Metallo prezioso; 37) Un successo di Modugno; 40) Terni; 42) Un'opera assistenziale italiana.

Umorismo

Signore, è Natale! Sotto il vischio bisogna baciarsi.

— Egregio signore, non esiste un rapido che fermi in una stessa notte, in tutte le stazioni del mondo

E' Natale per tutti.

VOCI DELLA rotaia

Il Presepio della Chiesa dei SS. Cosma e Damiano in Roma